COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

DEUXIÈME SESSION — NEUVIÈME PARLEMENT

---

2 EDOUARD VII, 1902

VOL. LVII

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE NEUVIÈME JOUR D'AVRIL JUSQU'AU QUINZIÈME JOUR DE MAI, INCLUSIVEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1902

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 9 avril 1902.

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

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je demande la permission de présenter un bill (n° 104) à l'effet de modifier et refondre la loi concernant les chemins de fer. En présentant le bill dont j'ai donné avis, je sollicite l'attention de la Chambre pour les quelques instants que je prendrai à en exposer les grandes lignes. L'objet du bill est d'établir une commission des chemins de fer pour le Canada. Je n'ai pas, en ce moment, l'intention de faire un long discours pour convaincre la Chambre que le principe du bill est tel qu'il convient que le parlement lui donne son adhésion, parce que, d'après le langage tenu depuis trois ou quatre ans, par un très grand nombre de députés des deux côtés de cette Chambre, je crois avoir raison de présumer que cette branche du parlement est bien disposée à accueillir l'établissement d'une commission de chemins de fer au Canada ; et je crois qu'on peut regarder comme certain qu'il existe par tout le pays, et principalement dans la province d'Ontario et dans l'Ouest, une opinion très caractérisée en faveur de la chose. Je pourrais dire, peut-être, que la province de Québec et les provinces maritimes n'envisagent pas la création d'une commission des chemins de fer avec le même ardent intérêt, mais loin de moi de prétendre qu'elle ne serait pas vue très favorablement dans ces provinces. Quoi qu'il en soit, l'opinion ne s'y est pas exprimée dans la même mesure. La presse ne s'y est pas déclarée d'une façon aussi prononcée que dans l'Ontario et dans l'Ouest.

Une autre raison encore me fait croire qu'il n'y a pas lieu pour le moment de faire les frais de démontrer à cette Chambre qu'elle devrait adopter le principe sur lequel repose ce projet de loi. Je considère que les deux très habiles rapports du professeur Maclean, qui ont été très répandus, doivent avoir jeté un flot de lumière sur la question, et avoir encore mieux disposé les esprits des honorables députés en faveur de ce principe.

J'aime à dire, au sujet de ces rapports, qu'ils font grand honneur à leur auteur. Il eût été difficile d'apporter plus d'impartialité dans l'étude de la question, et de la discuter d'une façon plus judicieuse, plus profonde et plus complète que n'a fait M. Maclean. Il paraît n'avoir eu aucun parti pris, mais avoir appliqué à l'étude de toute la question un esprit calme et judicieux, et je crois que ceux qui ont lu ses deux rapports s'accorderont à dire avec moi, qu'il a présenté ses opinions avec modération et modestie, et n'a donné de conclusions que celles auxquelles fait aboutir l'étude des faits en l'espèce.

Je me propose donc, dans les quelques observations que je ferai sur le présent bill, de m'en tenir presque entièrement à une exposition aussi claire qu'il me sera possible du dispositif de ce projet de loi. Je n'en passerai pas en revue les différents articles, mais je m'efforcerai d'exposer à la Chambre les grandes lignes du bill, laissant à plus tard —comme il convient, je crois—d'entrer dans les détails de l'application du principe. Une des choses qui se présentent naturellement à l'esprit de quiconque entreprend la préparation d'un projet de loi comme celui-ci, est qu'il n'est pas toujours sûr de se guider sur l'expérience acquise ou même sur ce qui a été fait dans des Etats et des gouvernements autres que le nôtre. Les conditions qui règnent au Canada sont très exceptionnelles. Comme notre territoire s'étend d'un océan à l'autre, il ne peut manquer de s'y présenter, au point de vue des chemins de fer, des difficltés et des problêmes qu'on ne saurait rencontrer dans une même mesure en d'autres pays. Autre chose : comparé aux autres contrées notre pays est peu peuplé. Nous n'avons pas comme aux Etats-Unis une forte population pour alimenter des lignes transcontinentales. Ceux qui exploitent nos grandes voies de chemin de fer à travers le continent ont à compter sur le commerce de transit pour leurs meilleurs résultats, car ils ne peuvent s'attendre que le commerce local pourra leur être un grand appoint. Et puis, nécessairement, les énormes distances que les produits de l'Ouest ont à franchir avant d'entrer en concurrence avec ceux des contrées plus favorablement

situées sous ce rapport, donnent sans doute et naturellement lieu à des griefs dans certaines sections du pays et à des plaintes de la part des gens qui ne sont pas en mesure de se rendre compte des conditions dans lesquelles s'exploite un chemin de fer, ainsi que des difficultés de la situation. Ainsi, des plaintes contre les chemins de fer ou contre les prix qu'ils demandent, ou contre la manière dont ils sont administrés, pour être très générales ne sont point nécessairement pour cela bien fondées ; et le principe qui s'impose en matière de prix, sur ces lignes, ne saurait permettre de les dissiper tout à fait. J'ai dans l'esprit ce fait principal, que les gens de l'Ouest regardent l'état de choses actuel comme non satisfaisant, parce que, disent-ils, les prix qu'ils ont à payer sur les produits qu'ils envoient à l'étranger, sont plus lourds que ne peut payer le commerce, attendu qu'ils ont à faire concurrence sur le marché avec des produits qui n'ont pas à payer tant de transport, et qui peuvent se vendre à profit à des prix moins élevés ou, aux mêmes prix, à des profits beaucoup plus grands. Les gens de l'Ouest s'imaginent qu'il doit nécessairement y avoir quelque chose de mauvais dans un régime sous lequel ils sont assujettis à de pareils fardeaux et qui ne peut leur donner ce qu'ils regardent comme une protection suffisante.

Je ne dirai pas qu'il n'existe pas des causes de plaintes raisonnables—je ne toucherai pas ce point. D'après le bill qui est devant nous, cette question sera, à l'avenir, du domaine d'un tribunal indépendant, et nous l'espérons, compétent. Je ne parle de cela pour le moment, que pour faire observer à la Chambre que, de ce qu'il existe des plaintes il ne s'ensuit pas que le mal soit de telle nature qu'on puisse y remédier. Les longues distances que les produits de l'ouest ont à franchir, le fait que les chemins n'ont à compter à peu près que sur un trafic qui se fait dans une seule direction, vers la côte de l'est—il n'y a guère à transporter à l'ouest que ce dont ont besoin les producteurs—ces faits donnent naissance à des difficultés pour les chemins de fer et demandent à être pesés par le parlement, et par quiconque aura à administrer la loi, quand le présent bill aura pris place dans les statuts. Je crois qu'il est bon de ne pas perdre de vue que les questions qui naissent de conditions pareilles ne sont pas de celles que nous pourrions arbitrairement régler par quelque article de loi spécifique, et qu'il faudra donner aux hommes que nous choisirons et auxquels nous confierons le soin et la responsabilité d'administrer la loi, toute latitude et discrétion relativement au remède à appliquer. Parce que je présente ce bill, et parce que, j'imagine, il finira par prendre place au nombre de nos lois, je ne voudrais pas laisser croire que le gouvernement se fait illusion sur les résultats qu'on peut en attendre. Je ne saurais encourager le peuple en général à croire que nous établissions un régime destiné à produire des résultats idéaux et faire cesser tout grief—un régime scus lequel seront annulés les désavantages de la distance, des climats et du commerce restreint à une seule direction, un régime qui permettra de faire tout ce que les gens voudraient que nous fissions.

Je dis ceci afin que la situation soit bien comprise par le parlement et par le pays. Cependant, en m'exprimant ainsi, je ne suppose pas qu'il soit impossible pour le bill que je soumets en ce moment, d'être une source de résultats très avantageux.

Comme je l'ai déjà dit, nous voyons par la presse de l'Ontario qu'il existe un mécontentement très répandu relativement à l'administration du comité des chemins de fer du Conseil privé, et l'on y demande fortement au parlement de créer une commission pour les chemins de fer. Les conditions qui règnent dans l'Ontario sont de celles qui entraînent naturellement—j'allais dire nécessairement—des difficultés dans l'administration et l'exploitation des chemins de fer. Grâce à notre situation, les grands chemins de fer qui traversent une grande partie de la province d'Ontario, sont, à une extrémité, à l'affût des denrées et marchandises des Etats-Unis qu'ils ont intérêt de transporter par voie du Canada pour les déposer dans les Etats-Unis, à l'autre extrémité. Pour cela il leur faut entrer en concurrence très vive avec les chemins de fer qui passent par les Etats-Unis, et pour cette concurrence ils sont obligés d'adopter des prix qui leur permettent d'obtenir une partie de ce trafic.

Or, de cet état de choses il résulte que des gens qui ont la même catégorie de marchandises, qui produisent les mêmes denrées, qui désirent atteindre les mêmes marchés étrangers, constatent que, pour le transport de leurs produits sur une distance moitié moins grande, ou même moindre encore, que n'ont à franchir les produits qui traversent le Canada en transit il leur faut payer des prix proportionnellement plus élevés que ceux demandés des producteurs étrangers qui utilisent les chemins de fer canadiens pour atteindre les mêmes marchés ; et ils en concluent qu'il doit y avoir quelque chose de défectueux dans un régime qui permet aux chemins de fer canadiens de transporter les produits américains d'un point des Etats-Unis à un autre point des Etats-Unis à un prix moindre par tonneau ou par mille que celui que les productecrs canadiens ont à payer pour faire transporter leurs produits aux mêmes endroits. Il s'ensuit naturellement qu'on se plaint, et on se plaint fortement. Et on s'attend qu'une commission des chemins de fer aura pour effet de faire disparaître, au moins dans une certaine mesure, cet état de choses regardé comme onéreux et injuste. Vous voyez là une raison suffisante, je crois, pour que l'Ontario croie si fortement à la nécessité d'une commis-

sion des chemins de fer. Je compte qu'une telle commission pourra redresser dans une grande mesure le grief de ceux qui se plaignent ainsi, mais je crains bien que ce ne soit pas dans la mesure à laquelle ils s'attendent.

Après ces considérations préliminaires, examinons maintenant le bill qui est devant nous. C'est en grande partie dans le but de constituer une commission des chemins de fer et de déterminer son champ et son mode d'action que ce bill a été préparé. Il porte aussi sur un grand nombre d'autres choses. Tout en ayant pour objet de créer une commission des chemins de fer, ce bill est en même temps une revision, une codification de la loi actuelle des chemins de fer rendue en 1888, et de toutes les modifications qui y ont été apportées depuis. Nous avons pensé qu'il serait inutile de toucher le sujet à moins d'inclure dans une seule loi toutes les dispositions générales qui se rapportent à la construction, l'entretien et l'exploitation de nos chemins de fer. Il y avait besoin de reviser sur plusieurs points la loi actuelle, non pas en matières de grande importance, mais sur plusieurs points secondaires, en quoi certaines modifications contribueraient à faliciter l'œuvre de la commission et lui aideraient à faire plus effectivement observer les règlements, tout en rendant plus claires certaines dispositions de la loi actuelle pouvant donner naissance à des doutes. Nous avons donc fait riviser et refondre avec soin la loi tout entière, et bien que la création d'une commission des chemins de fer en soit le principal objet, le bill porte en même temps sur plusieurs autres points. Je crois pouvoir dire du bill qui est maintenant devant le parlement, que c'est un effort sérieux pour créer une commission des chemins de fer et lui attribuer les pouvoirs et la juridiction nécessaires pour résoudre comme il convient toutes les questions en jeu. Nous avons eu devant nous l'exemple des autres pays, nous avons eu l'exemple de l'Angleterre et des différents Etats de l'Union, de même que la loi relative au commerce intérieur des Etats-Unis. Nous avons étudié les lois étrangères et nous en avons examiné les défauts. Nous nous sommes renseignés sur les difficultés de leur mise à exécution ; selon nous, nous avons fait de meilleures dispositions pour assurer l'efficacité de la commission.

Avec l'adoption et la sanction, et, je puis dire, en conséquence du présent projet de loi, sera aboli le comité actuel des chemins de fer du Conseil privé. Nous n'avons pas cru à propos de maintenir le comité des chemins de fer dans l'exercice d'aucune de ses attributions actuelles. En certaines choses, peut dire en toute justice un homme qui a fait partie de ce comité depuis un certain nombre d'années, le comité a rendu d'excellents services. Je ne dirai pas que le comité des chemins de fer du Conseil privé soit un tribunal idéal. Je crois qu'il serait impossible pour aucun tribunal composé d'hommes sur lesquels reposent les fonctions et les responsabilités de ministres de la Couronne, de s'acquitter d'un façon parfaite des travaux qui incombent au comité des chemins de fer. Néanmoins, il est certaines des fonctions ci-devant imposées à ce comité dont il s'est très bien acquitté. Je crois qu'il n'a jamais été porté et il ne sera jamais porté de plaintes sérieuses contre l'utilité du comité des chemins de fer, en dehors de la réglementation et du contrôle des prix de transport des marchandises sur les chemins de fer. Hors de cela, je crois que le comité des chemins de fer a rempli sa mission d'une façon utile, et en disant cela je parle du comité des chemins de fer tel qu'il a existé dans le passé aussi bien que tel qu'il est constitué aujourd'hui. Pour ma part, je ne voudrais pas entendre parler de l'abolition du comité des chemins de fer du Conseil privé, si je ne reconnaissais, si nous ne reconnaissions tous que le comité n'a ni le temps, ni les occasions, ni les moyens de s'occuper de tous les détails du contrôle et de la réglementation du trafic sur les chemins de fer, ainsi que des prix du transport des marchandises.

Nous voulons confier au bureau qui constitue la commission des chemins de fer, tous les pouvoirs dont est maintenant revêtu le comité des chemin de fer du Conseil privé, et comme je le ferai remarquer dans un instant, nous augmentons considérablement ces pouvoirs. En autant que nous avons constaté qu'il existait certains défauts qu'il était possible de faire disparaître, et en augmentant les pouvoirs de cette commission dans une proportion beaucoup plus considérable que tout ce qui avait été constitué jusqu'ici dans le genre, nous avons cru faire une amélioration aussi judicieuse qu'efficace. Nous avons donc revêtu ces commissaires de tous les pouvoirs accordés au comité des chemins de fer et nous leur en avons donné d'autres. Des dispositions entièrement nouvelles ont été introduites dans le bill et quelques-unes d'entre elles seront peut-être considérées par certaines personnes comme étant trop radicales. Nous étudierons un peu plus tard quelques-unes de ces dispositions.

Les deux points saillants de ce bill sont donc la formation d'une commission de chemins de fer et la réglementation des péages. Quant à la commission elle-même, nous en avons défini la constitution dans le bill, le nombre de commissaires dont elle sera composée, la durée de leurs services, quand des changements pourront y être apportés et nous y avons ajouté d'autres dispositions nécessaires dans le même genre. Nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir pour rendre toutes ces choses que je viens de mentionner, aussi parfaites que possible ; mais le principe le plus important étant maintenu, nous n'avons pas l'orgueil de prétendre que nous avons fait une œuvre par-

faite, et nous sommes disposés à prendre en sérieuse considération, à peser et à juger sans parti pris toute proposition qui pourra nous être soumise à ce sujet par les députés des deux côtés de la Chambre.

Nous avons cru que cette commission devait être constituée de manière à nous permettre d'y faire entrer les meilleurs éléments qu'il fut possible de nous procurer. Il lui faut offrir des avantages assez puissants pour nous permettre de choisir librement ceux qui devront faire partie de cette commission, car, si je comprends bien la chose, c'est du caractère et de la valeur des membres de cette commission et du choix qui en sera fait que dépendra tout l'utilité de cette institution. A moins que le Canada puisse nous fournir des hommes de la trempe voulue, des hommes d'un caractère indépendant, fermes en même temps que justes, des hommes ayant l'expérience des affaires, l'expérience dans l'exploitation des chemins de fer et dans la loi, à moins que le Canada puisse nous fournir des hommes offrant toutes ces garanties, nous ne pouvons espérer que la mise en vigueur de cette commission donnera de bons résultats. La durée des fonctions de ceux que nous voulons faire entrer dans cette commission, devra être assez longue pour induire ces personnes à renoncer aux occupations plus ou moins lucratives dans lesquelles elles seront engagées. Il faudra de plus que le salaire qui leur sera offert soit raisonnable car, sans ces deux conditions indispensables, nous ne pouvons espérer obtenir des hommes de la trempe et de la valeur de ceux dont nous avons besoin.

Le bill dit de plus que cette commission se composera de trois membres. Certains députés trouveront peut-être que ce nombre n'est pas suffisant. C'est là une question que nous sommes bien prêts à discuter, mais il nous semble que trois commissaires choisis avec soin sont un nombre suffisant pour décider d'une manière satisfaisante les questions qui pourront être soumises à la commission. Le bill stipule de plus que la durée des services de ces trois commissaires sera limitée à dix ans, avec faculté de réégibilité aprés ce délai, et de plus, qu'aucun membre de cette commission ne pourra être destitué si ce n'est sur une adresse conjointe des deux Chambres. Nous avons laissé en blanc dans le bill la limite d'âge de ces commissaires, ainsi que les salaires que devront leur être payés, mais nous avons cru qu'avec la constitution actuelle de cette commission, comme la responsabilité du président sera plus considérable que celle de ses deux collègues et ressemblera, sous bien des rapports, à la responsabilité des juges de nos cours de justice, on devra lui accorder un traitement plus élevé que celui des deux autres commissaires. Toutefois, nous avons laissé en blanc ce qui concerne la limite d'âge et le montant du traitement de ces commissaires.

M. BLAIR.

M. SPROULE : Quelles seront les qualités et les connaissances requises de ces personnes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas encore pris de décision sur ce point. A mon point de vue, et puisque je parle au nom du gouvernement, il est bon que je m'explique bien clairement, car mes paroles ont pour ainsi dire force de loi, je crois que cette commission devrait se composer d'un homme ayant une longue expérience de la loi et possédant toutes les qualités et les connaissances voulues pour faire un juge. Nous avons cru que le mieux serait de chercher à retenir les services de quelqu'un possédant une certaine expérience dans les questions et les lois concernant les chemins de fer. S'il existe un homme doué de ces qualités, c'est lui qu'il faudra trouver et nommer. A part cela, je crois qu'il devra y avoir dans cette commission un industriel de chemins de fer, c'est-à-dire un homme qui possède maintenant une expérience complète dans l'exploitation d'un chemin de fer, mais qui a aussi certaines connaissances relativement aux questions de transport, de trafic, de tarifs et autres questions de cette nature. Le troisième de ces commissaires sera choisi parmi le public en général, il devra avoir une certaine expérience dans les affaires et les questions de transport. Je ne m'occupe pas de la classe de la société à laquelle il peut appartenir. Je ne dis pas qu'il devra nécessairement avoir fait partie du commerce, de l'industrie, de la classe agricole, être, par exemple, un cultivateur ayant fait des affaires étendues avec le chemin de fer ; je laisse le champ entièrement libre sous ce rapport, afin que l'homme qui possèdera toutes les qualités voulues dans ces différentes classes de la société puisse être choisi comme membre de cette commission. Je crois avoir suffisamment indiqué les pouvoirs conférés à cette commission, pour ne pas fatiguer plus longtemps l'attention de la Chambre sur ce point, si ce n'est pour lui dire que nous avons apporté des changements importants à la loi actuelle, changements qui seront certainement approuvés par tous ceux qui ont eu jusqu'à présent quelque chose à faire avec les questions de chemins de fer ou les discussions qu'elles ont soulevées.

Nous proposons que cette commission des chemins de fer ait le droit de décider en dernier ressort toute question de fait, ses jugements ne pouvant être revisés que par l'exécutif. Nous croyons qu'il ne convient pas que les jugements prononcés par cette commission, sur des questions de faits, puissent être revisés par les cours de justice, et cela pour plusieurs raisons. La première, c'est que trois hommes du caractère et de la valeur de ceux que je viens de mentionner doivent posséder assez d'expérience et de connaissances pour déterminer aussi bien

que n'importe quelle autre cour de justice, la valeur des faits contenus dans une cause qui peut leur être soumise. Si on accorde un appel, on permet à une cour de justice, qui n'a pas entendu les témoins, qui ne possède pas l'expérience requise dans ces sortes de causes, de se prononcer sur la valeur d'un jugement rendu par une commission composée d'hommes parfaitement au courant de ces questions spéciales. Je ne crois pas que cet appel soit utile. Nous espérons de plus que cette mesure va avoir pour résultat de diminuer considérablement les procès, lesquels menacent de paralyser la mise en vigueur de la commission des chemins de fer aux Etats-Unis. Tous ceux qui ont lu le rapport de M. Maclean, doivent se rappeler qu'il dit que durant l'espace de temps pendant lequel la commission des chemins de fer a été en vigueur aux Etats-Unis, il s'est ordinairement écoulé un espace de quatre ans entre le commencement et la fin de chaque procès.

Nous croyons qu'il est non seulement désirable, mais même absolument nécessaire de voir, à ce que ceux qui ont à se plaindre des chemins de fer puissent obtenir justice dans un délai raisonnable. C'est pour cette raison que nous demandons au parlement de déclarer que les décisions de cette commission seront finales, et qu'il n'y aura d'appel de ces jugements qu'à l'exécutif.

Le bill accorde également à cette commission le droit de régler les tarifs. Sous l'empire de la loi actuelle, l'exécutif fixe le tarif maximum et minimum—bien entendu il fixe rarement le tarif maximum, mais cela est arrivé dans certains cas. Actuellement, la compagnie de chemins de fer est libre de modifier ses taux dans les limites du tarif maximum. Le projet de loi contient un nouveau moyen qui devra accorder la protection la plus complète possible aux personnes qui se servent des chemins de fer, ainsi qu'aux chemins de fer eux-mêmes. Nous voulons diviser le trafic sur les chemins de fer en trois classes. La première classe comprenant le trafic ordinaire ; la deuxième, le trafic de commodité ; et la troisième, le trafic de concurrence. Quant au trafic ordinaire, qui devra être le plus important, nous voulons laisser à la commission le droit de fixer ou sanctionner les prix de transport qui devront être perçus. Quand une compagnie de chemin de fer soumettra à la commission un tarif de transport pour le trafic ordinaire, cette dernière pourra dire que des prix pas plus élevés ou pas moindres pourront être perçus—si ce n'est dans certains cas auxquels il est spécialement pourvu.

La commission des chemins de fer fixera et règlementera les tarifs de transport pour le trafic ordinaire, lequel comprend tout ce qui n'est pas spécialement considéré comme tombant dans les deux autres classes. La deuxième classe de trafic revient à ceci : la commission pourra permettre que certaines marchandises soient sorties de la classe du trafic général pour être placées dans une classe spéciale appelée la catégorie des tarifs exceptionnels ; ou bien elle pourra encore, après avoir placé un certain article dans la deuxième classe, le replacer dans la classe ordinaire. Quant à la deuxième classe, la commission est chargée de déterminer ce qui constituera les tarifs maxima et minima, et ce n'est que pour cette classe que cette variation dans les tarifs est permise.

L'honorable M. HAGGART : De quoi se compose la deuxième classe ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle se compose de toutes les classes de marchandises qu'à la demande de l'expéditeur ou de la compagnie de chemin de fer, la commission croit devoir faire sortir de la classe ordinaire, où les taux de transport sont fixés, pour les faire entrer dans la deuxième classe. Cette dernière classe est bien connue dans l'administration des affaires de chemin de fer. Quant à la juridiction que la commission pourra exercer sur ce trafic exceptionnel, nous avons cru qu'il serait bon qu'elle pût fixer les tarifs maxima et minima dans cette classe, en laissant la compagnie libre de faire son choix entre les deux. Quand la compagnie a fait son choix, et alors que le tarif est en vigueur, il doit être publié de la manière la plus complète possible, affiché dans les bureaux et porté à la connaissance du public, afin que chacun sache en quoi consiste ce tarif de commodité.

La classe de concurrence est celle qui s'applique au transport de marchandises pour lesquelles il est impossible d'établir aucun tarif régulier. Il nous faut reconnaître que les conditions économiques tendent sans cesse à se modifier et à varier ; de nouveaux concurrents entrent en lice, et l'on ne peut obliger une compagnie de chemin de fer à s'en tenir absolument à un tarif déterminé, quand elle est obligée de tenir tête à un concurrent dangereux. Là où la concurrence existe, toutes les lois reconnaissent que l'on ne peut établir une règle arbitraire ou infaillible.

Nous voulons faire à ce sujet ce qui doit se faire chaque fois que l'on veut établir un système qui fonctionne bien, c'est-à-dire que nous accordons à cette commission, en qui nous sommes sensés avoir pleine confiance, le droit discrétionnaire de fixer les taux qui doivent être perçus par un chemin de fer pour les marchandises exposées à la concurrence. Cette concurrence peut prendre naissance dans le pays ou provenir du dehors dans certains cas. Elle peut provenir des chemins de fer ou de n'importe quel autre moyen de transport ; mais, du moment que cette concurrence existe et qu'elle est parvenue à la connaissance de la commission, son devoir consiste à dire quels seront les tarifs qui pourront être mis en vigueur ;

et afin que le chemin de fer n'ait à souffrir d'aucun retard soit dans son exploitation ou ses tarifs, afin que le trafic ne soit pas arrêté, il y a un article du bill qui permet à la compagnie de chemin de fer, lorsqu'un tarif de concurrence est nécessaire, de l'appliquer sans obtenir le consentement de la commission ; mais la compagnie doit notifier immédiatement cette dernière du tarif fixé, et si la commission l'approuve, ce tarif continue d'exister pour cette classe de marchandises dans laquelle la concurrence se fait sentir, et cela jusqu'à ce que les choses finissent par reprendre leur cours normal. Nous avons cherché à faire disparaître du bill tout ce qui pouvait tendre à entraîner inutilement l'exploitation de chemins de fer, et à leur accorder toutes les chances possibles de répondre à des besoins pressants qui peuvent survenir.

Nous voulons imposer des peines très sévères aux chemins de fer qui tenteront de violer les dispositions de cette loi. Afin que le public soit tenu au courant des tarifs en vigueur, toute compagnie qui négligera d'afficher dans chacune de ses gares un avis indiquant en quoi consistent ces tarifs, s'exposera à une amende.

La classification des tarifs concernant le transport des marchandises constitue une autre question. Actuellement, cette classification est pour ainsi dire déterminée par l'exécutif. Les compagnies de chemins de fer se réunissent dans le but de régler leurs affaires. Elles adoptent entre elles ce qu'elles appellent une classification conjointe des tarifs pour le transport des marchandises, qui s'applique à tous les chemins de fer, à moins que certaines compagnies en soient spécialement exclues ; et, d'après les dispositions de la loi actuelle, l'exécutif est libre d'accepter ou de refuser ces classifications, et il peut devenir nécessaire d'y apporter des modifications pour rencontrer les désirs du gouvernement. Nous voulons transférer ce pouvoir de l'exécutif à la commission des chemins de fer.

Le bill contient également certaines dispositions que nous croyons devoir être très utiles au trafic étranger, trafic qui donne naissance à une foule de questions compliquées. Nous accordons à la commission une très grande discrétion, pour ne pas dire une discrétion absolue, quant à ce qui concerne la réglementation du trafic étranger et en transit. Il existe des dispositions qui, si elles sont mises en vigueur, forceront les compagnies de chemins de fer qui se raccordent avec des lignes étrangères, à conclure des arrangements réguliers et convenables avec ces lignes, afin qu'il existe une certaine uniformité et une certaine équité dans les taux imposés sur cette partie du trafic qui peut être canadien et sur cette partie du trafic qui traverse le territoire canadien en transit.

Nous avons beaucoup étudié la question du transport de longue et courte distance qui donne naissance à tant de plaintes et qui est si difficile à résoudre. Les dispositions du bill à ce sujet laissent à la commission le soin de régler chaque cas sur son propre mérite, si ce n'est que nous prohibons l'imposition de tarifs plus élevés pour les courtes distances, comparés aux longues distances, quand les premières se trouvent comprises dans les dernières ; et nous n'exemptons des dispositions de cet article que lorsqu'il a été démontré——

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que cela s'applique au trafic étranger ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette question du transport à longue et courte distance se présente plus particulièrement dans notre pays.

L'honorable M. HAGGART : Elle se présente principalement dans la concurrence avec le trafic étranger. Supposons qu'il existe un transport à courte distance sur notre territoire comparé au trafic étranger, est-ce que vous appliquerez alors cette règle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne pourrons appliquer exactement la même règle, car nous n'exerçons pas une juridiction absolue sur tout le trafic. Je viens de dire que relativement au trafic étranger, entrant ou sortant du pays, nous avons revêtu la commission de pouvoirs absolus, et s'ils sont mis en vigueur convenablement, ils devront assurer des taux et des arrangements équitables entre les compagnies de chemins de fer de l'intérieur ou étrangères qui transportent nos produits ou en apportent au Canada. Nous avons un pouvoir absolu sur toutes les lignes de ce pays, quant à ce qui concerne le tarif de transport des marchandises à longue et courte distances, et l'effet de nos lois doit nécessairement se limiter à notre territoire sur ces questions.

M. BARKER : Est-ce que la juridiction de cette commission s'étendra également aux lacs, canaux et rivières navigables ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il y a un article du bill qui lui accorde cette juridiction. Je crois avoir expliqué assez directement les points les plus importants du bill. Si j'ai été un peu long, que la Chambre veuille bien croire que je n'ai pas fait la chose dans le but de provoquer une discussion immédiate de cette mesure, car je sais que cela est impossible, du moins pour le moment. Le bill sera distribué aux honorables députés aussitôt que possible, et j'espère pouvoir bientôt en proposer l'adoption en deuxième lecture.

M. INGRAM : Est-ce que cette commission des chemins de fer devra régler et diriger les chemins de fer de l'Etat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sa juridiction ne s'étend pas à l'administration des chemins de fer de l'Etat.

M. INGRAM : C'est-à-dire qu'elle n'aura pas plus le droit de s'occuper de l'administration des chemins de fer de l'Etat que de l'administration de n'importe quelle autre voie ferrée dans le pays ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien de plus.

M. INGRAM : Il y a une autre question que je voudrais poser à l'honorable ministre. Est-ce que l'on a l'intention de placer la classification des tarifs entre les mains de la commission, et est-ce que les associations de chemins de fer qui se sont jusqu'à présent occupées de la classification des tarifs et des taux de transport sujet à l'approbation de l'exécutif, devront cesser de faire la chose lorsqu'elles n'auront pas obtenu la permission de la commission ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces associations déterminent la classification des marchandises, elles n'ont rien à voir avec la classification des tarifs.

M. INGRAM : Et elles déterminent quels sont les tarifs qui seront soumis à l'approbation de l'exécutif.

Je veux savoir si l'intention du bill est que cette commission classifie ces tarifs et oblige les compagnies de chemins de fer à les adopter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On veut que les compagnies de chemins de fer continuent, comme par le passé, à soumettre leurs classifications à l'approbation, non de l'exécutif, comme cela se fait actuellement, mais à l'approbation de cette commission.

M. SPROULE : Est-ce que cette commission exerce une juridiction quelconque sur les taux de transport exigés par les chemins de fer de l'Etat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas entendu formuler de plaintes contre les taux de transport perçus sur les chemins de fer du gouvernement, si ce n'est de la part de certaines personnes qui ont prétendu qu'ils n'étaient pas assez élevés. La commission sera revêtue des pouvoirs généraux conférés au comité des chemins de fer, et même de pouvoirs beaucoup plus étendus.

M. SPROULE : Est-ce que ces pouvoirs s'appliqueront aux chemins de fer de l'Etat comme aux chemins de fer qui sont la propriété de compagnies privées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La chose n'est pas spécifiée dans le bill.

M. BORDEN (Halifax) : Si ces pouvoirs doivent s'appliquer aux chemins de fer de l'Etat d'une façon quelconque, il me semble que la chose devrait être indiquée spécialement dans le bill. L'interprétation ordinaire serait de nature à laisser supposer qu'à moins d'y être spécialement mentionné, ces dispositions ne s'appliquent pas à ces chemins de fer. Si l'honorable ministre croit que personne se plaint des tarifs des chemins de fer du gouvernement, je puis lui dire qu'il est dans l'erreur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai eu connaissance d'aucune plainte de cette nature.

M. BORDEN (Halifax) : Je sais qu'il y a un an et demi ou deux ans, on ne se gênait pas d'affirmer, dans la Nouvelle-Ecosse, que les taux de transport de Montréal à Sydney étaient moins élevés que de Halifax et Sydney. J'ignore l'exactitude de ce fait, mais je sais que cela faisait l'objet de nombreuses plaintes. Nous voulons savoir si la commission prendra connaissance des plaintes de cette nature concernant l'Intercolonial, ou bien si sa juridiction devra se limiter aux chemins de fer possédés par des compagnies privées. Les dispositions du bill devraient être parfaitement claires sur ce point.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les chemins de fer de l'état ne sont pas mentionnés d'une manière spéciale dans ce bill, et ils ne le sont pas non plus dans la loi constituant le comité des chemins de fer du Conseil privé. Les chemins de fer de l'Etat ont toujours observé les tarifs de transport adoptés par l'exécutif. On n'a jamais mis en doute la juridiction de l'exécutif sous ce rapport. Je crois que l'honorable chef de la gauche a raison de dire que l'on s'est plaint en certains quartiers que les taux de transport de l'Intercolonial n'étaient pas assez élevés, mais je n'ai pas eu connaissance que l'on se soit plaint sérieusement qu'ils fussent trop élevés.

L'honorable M. DAVID TISDALE (Norfolk-sud) : Nous voulons savoir exactement si l'honorable ministre veut donner à cette commission la haute-main sur les chemins de fer du gouvernement, comme sur toutes les autres voies ferrées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'état de choses actuel ne se trouvera pas modifié. Le comité des chemins de fer du Conseil privé exerce sa juridiction sur tous les chemins de fer en général ; rien ne sera changé sous ce rapport. Si en droit absolu, ce comité a la haute-main sur les voies ferrées de l'Etat, la commission qu'on veut établir jouira du même privilège.

L'honorable M. TISDALE : Ce n'est pas là répondre à ma question. L'honorable gen-

tleman nous a dit qu'il allait accorder à cette commission des pouvoirs nouveaux et très étendus ; je lui demande s'il a l'intention de lui accorder, sur les chemins de fer du gouvernement, la même juridiction dont elle jouit à l'égard des autres voies ferrées du pays. Se propose-t-il de laisser au gouvernement l'administration de ses chemins de fer, sans s'occuper de cette commission.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'agit pas de dispositions spéciales en ce qui concerne les chemins de fer de l'Etat. Pourtant, quand ce projet de loi sera soumis au comité, il nous sera facile de discuter ce point.

L'honorable M. TISDALE : Le ministre veut-il dire qu'il va mettre de côté ce qu'on appelle la classification des tarifs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. SPROULE : L'honorable gentleman a-t-il l'intention de suivre le principe adopté par la commission des chemins de fer des Etats-Unis, en obligeant les compagnies d'afficher, dans toutes leurs gares, un tableau de leurs taux de transport ? Va-t-il établir la même règle à l'égard des chemins de fer du gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous forçons les compagnies de chemins de fer à remplir cette formalité sous peine d'être condamnées à payer une amende assez forte. La commission aura le pouvoir de mettre en vigueur tous ordres et règlements qu'elle jugera nécessaires pour prévenir toute infraction à la loi.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : Le tableau indiquant les taux de transport de l'Intercolonial est-il affiché dans les gares de ce chemin de fer, afin de permettre aux intéressés de connaître le tarif qu'ils doivent payer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute ; j'ai constaté moi-même ce fait. Sous ce rapport nous ne faisons aucun changement.

M. OSLER : Voici ma question : quand cette commission sera nommée, le gouvernement a-t-il l'intention d'appliquer aux chemins de fer de l'Etat les règlements qui concernent les compagnies particulières, surtout en ce qui se rapporte à la publication par voie d'affiche des tarifs de transport dans les différentes gares, qu'importe que cela soit fait ou non maintenant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà dit que je ne faisais aucune disposition spéciale en faveur des chemins de fer du gouvernement ; sous ce rapport je laisse toute la question dans l'état où elle se trouve actuellement sous le comité des chemins de fer du Conseil privé.

M. OSLER : Ce n'est là une réponse ni directe ni indirecte à la question que j'ai posée. Je veux savoir si cette disposition sera mise en vigueur à l'avenir. D'après la réponse du ministre, je dois croire que cela ne sera pas fait.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton) : Je comprends que le ministre veut soustraire à la juridiction de cette commission les chemins de fer de l'Etat. On ne saurait donner un autre sens à ses paroles. Nous avons besoin d'une réponse catégorique sur cette matière. Je lui demanderais en outre de voir, d'une façon ou d'une autre, de s'occuper des taux de transport par navires. Il peut arriver qu'un chemin de fer établisse un tarif pour toute sa ligne qui se poursuit partie par terre, partie par eau et partie encore par terre. Les commissaires auront-ils le droit de s'occuper de ces questions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils auront tous les pouvoirs que nous pouvons leur accorder. Si l'honorable député trouve que ces pouvoirs ne sont pas suffisants, il pourra me suggérer quelques modifications qu'il me fera plaisir d'étudier avec soin.

M. BARKER : Il serait important d'obtenir immédiatement le renseignement que nous demandons, vu les nombreux intérêts en jeu. Nous avons au Canada des navires appartenant à des compagnies de chemin de fer qui s'en servent pour l'exploitation de leurs lignes. A mon sens, l'honorable ministre devrait nous dire s'il se propose de traiter les compagnies possédant ces navires de la manière dont il agit envers les chemins de fer ordinaires. Si je ne me trompe, l'honorable monsieur a dit qu'il ne veut pas soumettre les voies ferrées de l'Etat aux ordres de cette commission, mais qu'au contraire, ces lignes resteront comme elles le sont maintenant, sous la juridiction exclusive du comité des chemins de fer du Conseil privé. Si je fais erreur sur ce point——

M. SPROULE : Je crois que l'honorable ministre a dit que ce comité n'existerait plus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Barker) constatera, lorsqu'il aura entre les mains ce projet de loi, qu'il s'y trouve un certain nombre d'articles qui traitent spécialement de cette tarification dont il a parlé. Ces articles se comptent de 275 à 280, je crois.

M. F. B. WADE (Annapolis) : Je voudrais poser une question à propos d'un détail qui pourrait avoir son importance. Si je comprends bien sa portée, ce projet de loi aura pour effet de faire disparaître le comité des chemins de fer du Conseil privé. Le gouvernement aurait peut-être intérêt à insérer

dans cette mesure certaines dispositions se rapportant à certains pouvoirs de ce comité, de manière à permettre à cette commission de traiter certains sujets avec le gouvernement. Je veux parler spécialement de ce qui concerne les tarifs et les conditions de transport. Il serait peut-être opportun d'accorder aux commissaires le pouvoir d'imposer leur volonté dans ces questions, dans l'intérêt même des chemins de fer de l'Etat. Je demande au ministre si, à une phase ultérieure, lorsque ce projet de loi sera discuté plus à fond, il sera prêt à étudier cette question. Dans ce cas, la Chambre aura pleine liberté de faire connaître ses vues.

L'honorable M. HAGGART (Lanark-sud) : Je n'ai pas l'intention de discuter, aujourd'hui, ce projet de loi. Je crois qu'on pourra trouver certaines déclarations que j'ai faites ici, en faveur de l'institution d'une commission des chemins de fer, mais il y a bien longtemps de cela. Je croirais, avec l'honorable ministre, que toutes ces questions devraient, somme toute, être réglées par le comité des chemins de fer du Conseil privé, car celui-ci est plus directement responsable au parlement, et non par une commission dont les membres seraient inamovibles et indépendants de nous, à l'instar des juges ou de l'auditeur général. Si je ne me trompe, l'idée de cette mesure est d'accorder à cette commission entre autres pouvoirs celui de déterminer le tarif de transport que lui soumettront les compagnies de chemin de fer, et de dire à ces dernières: Vous devez obéir à ma décision. Les commissaires pourront user de ce droit à l'égard de toutes les voies ferrées du pays. Il y aura, je suppose, deux classes de tarifs, c'est-à-dire, un tarif maximum et un tarif minimum, tous deux fixés par la commission et devant être en vigueur sur tous les chemins de fer du Canada. Ces taux seront déterminés d'après la classification que le ministre a faite du trafic, trafic général, trafic exceptionnel et trafic de concurrence internationale. Je suppose que lorsque ces taux auront été déterminés, ils s'appliqueront à tous les chemins de fer du pays.

Une VOIX : A ceux du gouvernement aussi.

L'honorable M. HAGGART : Si je le comprends bien, le ministre ne veut pas appliquer cette disposition aux chemins de fer de l'Etat, mais simplement aux autres voies ferrées du pays. Je n'ai pas lu ce projet de loi dont je ne connais pas la tendance; cependant, si ce que je conclus des déclarations du ministre est exact, le but de cette mesure est très dangereux. Elle peut compromettre sérieusement des droits particuliers et nuire à l'exécution de conventions qui existent actuellement entre différentes compagnies de chemins de fer et le gouvernement du Canada. Je reconnais que le parlement fédéral, tout autant que les autorités impériales, a le pouvoir d'exercer sur toutes ces compagnies de voies ferrées une juridiction suprême, qu'il détermine lui-même. Ce droit ne doit pas être exercé, et l'on ne doit faire aucune tentative en ce sens, quand il vient en conflit avec un contrat solennel intervenu entre le peuple de ce pays et les différents chemins de fer. J'ose dire qu'en accordant à une commission le pouvoir de déterminer absolument les taux de transport, selon son simple caprice, nous créérions un état de choses de nature à compromettre l'exécution des conventions dont je viens de parler. Je ne veux pas discuter sur toutes ses faces cette question que je vais étudier à fond. En thèse générale, toutefois, je dois avouer que je suis plutôt porté à approuver l'attitude de l'honorable ministre sur cette matière. Mon honorable ami a dit qu'il s'est trouvé en quelque sorte forcé de présenter ce projet de loi, à la suite de nombreuses requêtes des populations d'Ontario et du Nord-Ouest, et qu'il est encore à se demander si ces dernières retireront de cette loi les avantages qu'elles espèrent obtenir. Sur ce point, je puis répondre dans la négative. Je crois fermement à l'utilité du comité des chemins de fer du Conseil privé ; je le préfère même, tel que constitué maintenant, à n'importe quelle commission. C'est là aussi la conviction de la majorité de notre peuple, qui mettant de côté toute préférence politique, croit que ce comité sauvegardera plus efficacement les intérêts des chemins de fer et ceux du public, et qu'il rendra justice avec plus d'équité que ne saurait le faire la commission qu'on veut établir. N'oublions pas non plus que ce comité est responsable au parlement et au public, ce que ne serait pas cette commission. Je ne crois pas qu'il faille établir un tribunal aussi indépendant du gouvernement. Pourquoi engager d'avance les futurs parlements du pays ? A mon sens, on devrait leur laisser cette liberté absolue dont nous jouissons nous-mêmes, et ne pas leur imposer une commission dont les membres seraient inamovibles. A quoi bon nommer des fonctionnaires qui recevront des traitements considérables, et qu'on ne pourra remercier de leurs services ? C'est là une première objection qui se présente à mon esprit, contre ce projet de loi. On ne nous a pas démontré la nécessité de cette réforme pour le pays ; je crois que le tribunal que nous avons maintenant, pour régler ces questions de tarifs de transport, protège également les compagnies de chemins de fer et les simples particuliers. Si le ministre des Chemins de fer avait, dans son ministère, une nouvelle division de fonctionnaires dont le devoir consisterait à étudier ces taux et à corriger les anomalies dont on se plaint, cette réforme pourrait lui rendre de grands services. L'honorable monsieur dit que ce projet de loi a aussi pour but de réduire en un code toutes les lois actuellement en vigueur, afin de les rendre plus simples, ce travail devant se faire sans apporter de changement sensible dans ces

lois. La seule modification réelle, c'est-à-dire, l'institution de cette commission, est demandée par les habitants d'Ontario et du Nord-Ouest. Le ministre ne dit pas que dans Québec et dans les provinces maritimes, il existe un sentiment favorable à ce changement. Il n'ose tirer gloire d'être l'auteur du projet de loi qu'il présente. Evidemment, l'opinion de certaines gens, ainsi qu'il l'a dit lui-même, a forcé l'honorable monsieur à soumettre ce bill qui n'a pas son appui très cordial. Je reconnais avec lui, qu'il n'existe pas à l'heure actuelle une opinion publique assez accentuée en faveur de cette modification radicale qui consiste à accorder à une commission la haute-main sur les chemins de fer du pays. Ces commissaires, si je ne me trompe pas, auront des pouvoirs plus étendus que ceux dont jouit aucune commission au monde. Ils pourront déterminer le tarif maximum et le tarif minimum de chaque chemin de fer du pays. Si la loi ou un arrêté du conseil fixait ces taux, et si la réglementation de ces derniers en ce qui se rapporte au tarif moyen était laissée à une commission, je ne trouverais rien à redire à cela ; mais accorder à trois ou quatre personnes le pouvoir de conduire toutes nos compagnies de chemins de fer, et cela indépendamment du parlement.

Voilà une question qui doit être étudiée soigneusement, car elle est très sérieuse. Si j'ai bien compris ce qu'a dit le ministre, les commissaires auront entière juridiction dans toutes les matières qui leur seront soumises; on n'aura le droit d'en appeler de leur décision qu'à l'exécutif. Mais, si cette commission ignorait une loi du pays, elle devrait être soumise à la juridiction des cours de justice du Canada ; dans ce cas, ces dernières pourraient établir la véritable portée de telle ou telle loi. On accorde donc à ces commissaires un pouvoir bien extraordinaire. Ils auront le droit de décider toute question de fait, principalement si ce projet de loi enlevait ce pouvoir à nos cours de justice, ce dont je doute, car celles-ci, à mon sens, auraient à juger si la commission peut exercer cette juridiction. Mais autant que possible, on veut faire de cette commission une cour d'appel en dernier ressort. Il peut arriver que cela soit nécessaire dans certains cas. Je répète que je n'ai pas l'intention de discuter ce projet de loi sous toutes ses faces, tant que je n'en connaîtrai pas à fond toutes les dispositions. Pourtant, après avoir entendu le ministre des Chemins de fer et Canaux, je dois dire qu'il ne nous a pas encore fourni des raisons suffisantes pour motiver la présentation de ce bill.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : Je n'ai pas encore lu le projet de loi, et c'est pour cela que je n'ai pas grand'chose à dire sur ses dispositions. Je voudrais demander au ministre s'il a réellement dit que le professeur McLean avait fait deux rapports ; si tel est le cas, ces deux documents se trouvent-ils compris dans cette liasse ?

M. HAGGART.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. KEMP : Le ministre doit reconnaître que la commission, si elle est établie, devrait déterminer les taux de transport des chemins de fer de l'Etat. Les voies ferrées du gouvernement font concurrence aux autres chemins de fer du pays ; si les commissaires déterminent les prix de transport de ces derniers, il est juste qu'ils en fassent autant pour les chemins de fer du gouvernement. Autrement, ce projet de loi serait défectueux et ne serait pas digne de l'approbation de la Chambre. J'ai entendu beaucoup de discussions à propos de l'institution d'une commission des chemins de fer ; moi-même, j'ai pris part à des débats sur cette matière. Je n'ai jamais approuvé, au cours des remarques que j'ai faites, cette prétendue réforme qui pourrait, peut-être, rendre de grands services, si elle était bien préparée ; mais cette condition dépend de la composition même de cette commission et des pouvoirs qui lui seront accordés. Si je l'ai bien compris, l'honorable ministre, en nous parlant de cette commission, nous a dit qu'elle serait composée d'une personne connaissant bien la loi, d'un expert dans l'industrie des chemins de fer ; quant au troisième commissaire, l'honorable gentleman ne nous a pas donné de renseignements précis. On dirait que l'agitation qui a engagé le ministre à présenter ce projet de loi, est le fait du public et non pas celui des compagnies de chemins de fer. Je suis convaincu que ces dernières n'ont pas insisté auprès du ministre pour obtenir l'institution d'une commission semblable. A mon sens, la nomination la plus importante à faire dans toute cette commission, doit être celle d'un homme d'affaires, d'un expéditeur, c'est-à-dire, d'une personne qui possède une grande expérience de tout ce qui concerne les voies ferrées au point de vue des intérêts des expéditeurs. Encore une fois, la composition de cette commission est une affaire très importante, les commissaires doivent être des hommes capables, très intelligents, ayant des vues larges et qui pourront, en discutant les tarifs de chemin de fer, résoudre les problèmes les plus difficiles qui se présentent dans le monde commercial. J'avoue qu'il m'est impossible, maintenant, d'appuyer ce projet de loi ; plus tard, j'aurai sans doute autre chose à dire. Je demanderais, cependant, au ministre de m'indiquer la disposition qu'il a insérée dans cette mesure quant à l'avantage qu'aura le public d'exposer ses griefs à la commission. Relativement au comité des chemins de fer du Conseil privé, je crois que ce dont le public se plaignait le plus, provenait surtout du fait qu'il n'avait pas l'avantage d'être représenté aux réunions de ce comité, pour expliquer ses demandes et ses plaintes, et pour voir à ce que ses intérêts fussent considérés. Je crois que cette mesure devrait contenir une disposition permettant au peuple de se faire représenter devant cette commission.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est déjà fait. Je puis ajouter qu'il y a une disposition permettant à la commission de changer le lieu de ses séances, de manière à se rendre partout où la nécessité l'exigera.

M. KEMP : Accorder à ces commissaires indépendants du parlement, ainsi que le faisait remarquer l'honorable député de Lanark (M. Haggart), le droit de déterminer exclusivement les taux des chemins de fer, c'est opérer une réforme très sérieuse, en vérité. Mais il est un autre côté de cette question. Actuellement, le comité des chemins de fer du Conseil privé a seul la haute-main sur les voies ferrées, et ces derniers peuvent tenir la dragée haute au public ; je n'hésite pas à dire que ce fait s'est produit dans plusieurs circonstances. Je ne m'occupe pas, M. l'Orateur, de faire d'autres remarques pour l'instant ; je me réserve, cependant, le droit de discuter plus longuement ce projet de loi, quand il sera imprimé et distribué aux membres de la Chambre.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : M. l'Orateur, je crois qu'il vaudrait mieux permettre au ministre de présenter ce projet de loi que nous pourrons lire ensuite ; de cette manière, nous saurons exactement ce que contient cette mesure ; nous le discuterions ensuite avec connaissance de cause. Actuellement, nous ne faisons que perdre notre temps.

M. A. B. INGRAM (Elgin-est) : Contrairement à ce qu'a dit l'honorable représentant d'Elgin-ouest (M. Robinson), je crois, M. l'Orateur, que j'use de mes droits en discutant ce projet de loi quand bon me semble. C'est mon intention de continuer le débat en tant que les règlements de la Chambre me permettront de le faire. Je veux dire à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux que j'ai écouté attentivement ses explications, et que je n'ai pu savoir de lui si cette commission aura le pouvoir ou le droit de déterminer les taux des chemins de fer du gouvernement. A mon sens, si cette mesure n'indique pas clairement que les commissaires auront ce privilège, elle est complètement inutile et ne servira aucunement à améliorer le système actuel. Je vais prouver cette affirmation. Cette commission aura le pouvoir de fixer les taux des différentes voies ferrées du Canada. Le Pacifique et le Grand-Tronc s'étendent à l'est de Montréal jusqu'à certains points. La première de ces compagnies dit à un expéditeur quelconque qu'elle transportera les marchandises de ce dernier à une localité de l'Est à raison de tant par livre. L'expéditeur peut ne pas être satisfait des taux exigés par le Pacifique. Il se rendra au Grand-Tronc et lui demandera quel est son tarif le moins élevé pour le transport des marchandises en question. Les directeurs du Grand-Tronc apprennent de la bouche de cet expéditeur le prix que le Pacifique veut exiger ; ils disent à l'expéditeur que la Compagnie du Pacifique viole la loi en lui demandant un taux semblable. Dans ces circonstances, on devra s'adresser à la commission des chemins de fer pour obtenir justice. Si l'on n'est pas satisfait de la décision des commissaires, on s'adressera à l'exécutif, qui devra juger en dernier ressort. La ligne de l'Intercolonial s'étend au dehors de Montréal. Le ministre veut-il me dire si, au cas où l'on s'adresserait à l'exécutif dont lui-même fait partie, lui et ses amis qui ont la haute-main sur ce chemin de fer du gouvernement re connaîtraient que le Pacifique a violé la loi en demandant un taux qu'il n'aurait pas dû exiger mais que les chemins de fer de l'Etat exigent un tarif qui est de beaucoup moins élevé que le taux demandé par le Pacifique ? Tout cela deviendrait une farce. Je veux savoir si en parlant de la préparation de ces tarifs qui devront être approuvés par la commission, l'honorable monsieur prétend dire que les chemins de fer du gouvernement vont échanger leur trafic avec les voies ferrées de l'ouest, si on leur permet de violer à leur gré tous les règlements. Evidemment cet échange ne pourra se faire. Le seul moyen d'obtenir des taux justes, c'est de les rendre uniformes pour tous les chemins de fer du Canada, y compris ceux du gouvernement, qui tomberaient ainsi sous la haute-main des commissaires. On a violé les taux tous les ans, depuis que je fais partie du parlement. On devrait accorder exclusivement aux commissaires le droit de déterminer ces tarifs. Je veux déclarer que je ne me suis pas levé dans le but de discuter ce projet de loi, mais je désire saisir cette occasion pour insister auprès du ministre sur le fait que, s'il désire se rendre aux vœux d'une partie considérable de la population de ce pays, il doit voir à ce que les chemins de fer du gouvernement relèvent de l'autorité de cette commission plus largement qu'ils n'ont été soumis à la direction du ministre, dans le passé.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Il me fait plaisir, M. l'Orateur, de constater que le gouvernement a enfin jugé à propos de présenter un projet de loi établissant une commission des chemins de fer. Je n'ai pas eu l'occasion de connaître tous les détails de ce projet : aussi, je n'en puis parler avec pleine connaissance de cause. Cependant, le fait que ce projet a été soumis à la Chambre, me suffit pour l'instant. Plus tard, lorsque nous aurons eu l'avantage d'étudier les diverses dispositions de cette mesure, nous constaterons, je crois, qu'elle peut être appliquée avec profit. En réponse aux objections de certains députés, et plus particulièrement de l'honorable représentant de Lanark (M. Haggart), je dirai qu'il est évident que cet honorable monsieur n'est pas en faveur de l'institution d'une commission des chemins de fer. Il semble croire que le comité des chemins de

fer du Conseil privé doit nous suffire. J'ai déjà déclaré à la Chambre qu'il est généralement reconnu que le commerce et l'industrie de ce pays ont augmenté si rapidement, qu'il est impossible au comité des chemins de fer du Conseil privé de faire face à la situation, vu le grand nombre de questions qui lui sont soumises. De fait, nous savons tous, après ce qui s'est passé cette année dans l'ouest, que la population de cette partie du pays a perdu beaucoup d'argent, parce que nous n'avions pas de commission pouvant exercer une juridiction sur les chemins de fer du pays. L'honorable représentant de Toronto-est (M. Kemp) a dit que c'est la pression exercée par l'opinion publique sur le gouvernement, qui a surtout engagé ce dernier à offrir ce projet. A mon sens, nous devons nous féliciter d'apprendre que le gouvernement n'ignore pas le fait qu'une commission de ce genre est nécessaire, et qu'il veut se rendre avec empressement aux désirs du peuple. Mon honorable ami a ajouté que les compagnies de chemins de fer ne demandaient pas cette commission. On ne pourra trouver ici, comme dans tout le pays, un seul homme qui croit que les compagnies de chemins de fer désirent voir établir une commission semblable. Elles ont eu le champ libre depuis de nombreuses années, ce dont elles sont très heureuses ; mais ceux qui réclament une loi de cette nature croient qu'il est temps que ces compagnies soient soumises à des règlements justes et équitables. Nous voulons la nomination de commissaires qui verront à ce qu'il n'y ait pas de défaveur dans le transport de nos produits. Je crois que la population des anciennes provinces du pays, n'a pas souffert autant que nous, gens de l'ouest, parce que, dans un grand nombre de circonstances, il nous a fallu payer le double du prix de transport qu'on exigeait des habitants de l'est. On aurait pu soumettre cette question au comité des chemins de fer du Conseil privé ; cependant, elle peut être réglée plus efficacement par une commission qui se rendra dans l'Ouest même. Je viens de mentionner le fait que la population de l'Ouest, au cours de la dernière saison, a perdu beaucoup d'argent, parce que le gouvernement n'avait pas la haute-main sur les chemins de fer du Nord-Ouest. Je ne blâme pas le Pacifique de n'avoir pu transporter la récolte que nous avons eue l'an dernier ; il n'a pas eu beaucoup de temps à sa disposition mais je lui imputais à blâme le fait que, ayant 7,000 wagons à marchandises dans cette partie du pays, à l'époque où l'on commençait à transporter le grain, il s'est servi de 4,000 wagons pour transporter des marchandises de tous genres, et n'en a employé que 3,000 pour le transport du grain. Il y a plus : quelques-unes de ces voitures sont arrivées chargées de grain à Fort-William, et on les a retenues à cet endroit plusieurs jours avant de les renvoyer. La compagnie voulait avoir du trafic de retour. Si elle eût renvoyé ces wagons, cela aurait permis à notre population de transporter encore d'autre grain. Voici comment cette perte dont j'ai parlé s'est produite : Les acheteurs payaient le grain au prix de livraison de décembre. S'ils avaient su pouvoir avoir ce grain avant la fin de la navigation, ils auraient payé par boisseau 6 cents de plus que le prix qu'ils ont accordé, car ils ont dû mettre, pour l'hiver, ce blé dans des entrepôts à la tête des grands lacs. Les acheteurs de grain, sachant qu'il allait se produire un engorgement de trafic et que le blé ne pourrait être transporté avant la fin de la navigation, commencèrent en octobre, à acheter le grain en tenant compte dans le prix offert de la dépense qu'ils seront obligés de faire pour mettre pour l'hiver ce grain dans les entrepôts qui se trouvent à la tête des grands lacs. Je ne crois pas que le Pacifique eût pu transporter toute la récolte dans le peu de temps qu'il avait à sa disposition ; cependant, à mon sens, il aurait pu nous accorder plus d'avantages. S'il avait fait une meilleure distribution des wagons, de façon à en fournir aux intéressés, les cultivateurs et les petits commerçants auraient pu obtenir un prix plus élevé pour leur grain, ce qui aurait été à l'avantage de toute la population.

Je crois que l'institution de cette commission des chemins de fer sera un véritable bienfait pour notre peuple, lorsqu'il s'agira de régler des difficultés peu importantes. Il y a une certaine catégorie de griefs entre les particuliers et les compagnies de chemin de fer, que les commissaires pourront régler, mais qu'il serait impossible au comité des chemins de fer du Conseil privé de redresser. La commission pourra s'occuper des réclamations contre des compagnies de chemin de fer, réclamations résultant du fait que des locomotives ont mis le feu à certains bâtiments, ont tué des bestiaux, etc.; il n'est pas toujours facile à celui qui a subi ces pertes, de venir à Ottawa et de faire connaître ces réclamations au comité des chemins de fer du Conseil privé. S'il s'adresse aux cours de justice, il sait parfaitement que ces compagnies puissantes peuvent le traîner de cour en cour jusqu'au Conseil privé en Angleterre, de sorte qu'il se trouvera ruiné avant d'avoir pu obtenir justice. Si cette commission est bien organisée, comme j'espère qu'elle le sera, elle pourra s'occuper de toutes ces réclamations dont plusieurs ne seraient pas réglées autrement. En dépit de ce qu'a dit l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Haggart), je crois que le sentiment des deux côtés de la Chambre, tel que démontré par la résolution adoptée ici même, il y a quelques jours, est fortement en faveur de la nomination de cette commission.

Je crois que le moment où ce bill sera étudié dans ses détails, la sagesse réunie des députés appartenant aux deux côtés de la Chambre pourra en faire une loi fort utile J'imagine que trois commissaires formeront

M. DAVIS.

un bureau suffisant et je suggérerais qu'on choisît les meilleurs experts en la matière. Il ne faudrait pas même hésiter à payer $40,000 à un administrateur de première classe pour diriger cette commission ; ce serait de l'argent bien employé et dont le peuple retirera un grand bénéfice. Sans doute, tout cela sera discuté par le menu en temps et lieu.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la première fois.

L'ACTE DES LETTRES DE CHANGE, DE 1890—AMENDEMENT.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable M. Fitzpatrick) demande l'autorisation de présenter le bill (n° 105) portant modification de l'Acte des lettres de change, de 1890.

Quelques VOIX : Expliquez-le!

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le bill est à l'effet d'amender la section 42 des bills relatifs à l'Acte des lettres de change. C'est dans le but de fixer l'interprétation à donner aux droits du tiré touchant la date d'acceptation apposée sur la face d'une traite à vue. L'article 42 est ainsi libellé :

Le tiré peut accepter une lettre de change le jour même qu'elle lui est dûment présentée pour acceptation, ou en tout temps dans les deux jours suivants. Lorsqu'une lettre de change est ainsi dûment présentée à l'acceptation et n'est past acceptée dans le temps ci-dessus mentionné, celui qui l'a présentée doit la traiter comme ayant subi un refus d'acceptation. S'il ne le fait pas, le détenteur perd son droit de recours contre le tireur et les endosseurs.

On a élevé des doutes sur la validité du droit du tiré de dater son acceptation. L'acceptation est valable dans les deux jours qui suivent la date de l'acceptation ou à partir du deuxième jour écoulé. On s'est demandé si en souscrivant son acceptation, la date inscrite doit marquer le jour à partir duquel la lettre de change est réputée acceptée, ou si l'inscription de la date marque elle-même que l'acceptation est consommée. On assure que les avocats ont profité de l'obscurité dans laquelle ce point avait été laissé pour soulever des chicanes légales sur son interprétation, et afin de faire disparaître tout prétexte de dispute à ce propos, nous avons, à la suite d'une demande de l'association des banquiers, décidé de présenter ce projet d'amendement.

M. BORDEN : Que règle-t-il?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le jour de l'acceptation.

Motion adoptée. Le bill est lu pour la première fois.

VENTE DE LA FERME DU GOUVERNEMENT A LONGUEUIL.

M. MONK :

1. Qui a demandé la mise à l'enchère de la propriété connue sous le nom de " Ferme du gouvernement ", à Longueil, comté de Chambly?
2. Des offres privées ont-elles été faites pour cette propriété, et dans l'affirmative par qui et quand ?
3. Qui a acheté cette ferme ?
4. Au nom de qui a été passé le contrat ?
5. Quel a été le prix de vente et quel à-compte le gouvernement a-t-il reçu ?
6. Quelle partie de cette propriété a-t-on réservée ? Pour qui et pourquoi ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable M. Clifford Sifton) :

1. M. Geoffrion, député.
2. Non.
3. Robert Campbell.
4. Il n'y a pas eu de titres d'accordés.
5. $31,000, dont on a payé à compte $7,750.
6. Environ sept acres ; trois acres pour les commissaires d'écoles catholiques et trois acres pour les commissaires d'écoles protestants, comme emplacements de maisons d'écoles ; le reste du terrain forme une pointe triangulaire qui a été cédée à la Couronne avec la condition qu'il reste en sa possession à perpétuité.

LA CONCESSION TREADGOLD.

M. BORDEN (Halifax) :

1. Comment le Commissaire de l'Or du Yukon a-t-il interprété les Ordres en Conseil des 12 et 29 juin et 7 décembre 1901 accordant certains droits connus sous le nom de Concession Treadgold ?
2. Le Commissaire de l'Or a-t-il interprété ces Ordres en conseil comme octroyant aux concessionnaires toutes les concessions périmées ?
3. Dans l'affirmative, quel a été l'effet de cette interprétation ?
4. Cette interprétation ou toute autre interprétation ou décision du Commissaire de l'Or a-t-elle eu pour effet d'aliéner des lots miniers ou des étendues de la région centrale ou autres parties du district minier du Klondike, et lesquels, et d'en empêcher l'exploitation par les mineurs libres ?
5. Combien de lots miniers (claims) ont déjà fait retour à la Concession Treadgold en vertu de cette interprétation ou décision du Commissaire de l'Or ?
6. Est-il vrai qu'environ 3,500 lots miniers ont déjà fait retour à la dite concession en vertu de cette interprétation ou décision ?
7. Quelle est la superficie totale des lots miniers qui ont déjà fait retour à la dite concession en vertu de cette interprétation ou décision ?
8. Le gouvernement considère-t-il que l'interprétation ou décision du Commissaire de l'Or est exacte ?
9. Quelles sont les expressions exactes des Ordres en Conseil ci-dessus mentionnés ?
10. Quels sont les termes exacts de la concession dite Concession Treadgold ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable Clifford Sifton) :

1. Le commissaire de l'or a interprété l'article 10 du décret ministériel du 12 juin 1901 comme s'opposant à autoriser exclusivement les concessionnaires de Treadgold de concéder à leur tour des claims. Le gouvernement n'a reçu aucun rapport du commissaire de l'or relatif à son interprétation des arrê-

tés ministériels des 29 juin et 7 décembre 1901.

2. La réponse ci-dessus satisfait également à cette question.

3. Le gouvernement n'a reçu aucun rapport du commissaire de l'or relatif aux conséquences de l'interprétation que celui-ci a donnée au décret du 12 juin 1901.

4. Le commissaire de l'or n'a envoyé aucun rapport relatif au nombre de claims et à l'étendue de terrain interdits à la suite de l'interprétation qu'il a cru devoir donner au décret du 12 juin 1901.

5. On n'a reçu du commissaire de l'or aucun rapport relatif au nombre de claims qui ont fait retour à la dite concession à la suite de l'interprétation donnée au décret du 12 juin 1901.

6. La réponse donnée à la question n° 5 satisfait également à la présente.

7. La réponse donnée à la question n° 5 satisfait également à la présente.

8. Le ministre de l'Intérieur estime que l'interprétation donnée par le commissaire de l'or un décret du 12 juin 1901, est correcte.

9. Les copies du décret ministériel qui ont été déposées sur le bureau de la Chambre, contiennent les termes exacts de cette ordonnance.

10. Les conditions de la concession sont définies dans les décrets ministériels déposés sur le bureau de la Chambre.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS—ARRIERES DE SALAIRES.

M. MONK :

1. Le ministère des Travaux publics doit-il des arriérés de salaires aux ouvriers ?

2. Pourquoi le ministère est-il en retard pour ces paiements ?

3. Combien d'ouvriers sont employés par le dit ministère dans le comté de Beauharnois ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) :

1. Oui, le personnel préposé au chauffage à Ottawa n'a pas été payé pour le mois de mars.

2. La froide saison a été si longue cette année, et la houille si chère, que le crédit était épuisé.

3. Aucun.

INSPECTION DES POIDS ET MESURES A TROIS-RIVIERES.

M. MONK :

1. M. Gravel, inspecteur des poids et mesures, pour le district de Trois-Rivières, demeure-t-il et tient-il son bureau au chef-lieu de son district ?

2. Fait-il lui-même ses inspections ? Sinon, par qui les fait-il faire ?

3. Où demeure-t-il ?

4. Combien a-t-il retiré du gouvernement à titre de salaire, etc. depuis le 1er juillet 1901 jusqu'à ce jour ?

5. Combien a-t-il perçu pour le trésor public depuis juillet 1901 jusqu'à ce jour ?

6. Quel ouvrage a-t-il fait depuis juillet 1901 jusqu'à ce jour ?

M. SIFTON.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIER (Honorable M. E. Bernier) :

1. Le bureau principal est à Trois-Rivières, mais M. Gravel n'y a pas son domicile.

2. Les inspections sont faites par M. Gravel assisté de deux aides.

3. A Louiseville.

4. M. Gravel a, depuis le 1er juillet dernier, reçu $749.97 comme émoluments et $237.70 d'indemnité de déplacement.

5. Il a recueilli pour son travail, pendant la même période, $549.55.

6. Il a inspecté les comtés de Champlain, de Richelieu, de Maskinongé, de Saint-Maurice et la ville de Trois-Rivières, où se trouve le bureau principal.

PUBLICATION D'UNE CIRCULAIRE.

M. BELAND :

1. Est-il à la connaissance du gouvernement que la circulaire suivante, signée " P. Landry " a été adressée du Sénat du Canada dans les comtés de la province de Québec :—

" (Confidentiel.)

Ottawa, Sénat, avril 1902.

" Monsieur,

" Je vous envoie une formule que je vous prie de vouloir bien remplir le plus tôt possible :

" 1. En mettant les noms et prénoms des personnes qui occupent les emplois mentionnés dans la formule ;

" En faisant suivre chacun de ces noms d'une des marques suivantes :

" X, si c'est un conservateur ;.

" O, si c'est un libéral ;

" ? si c'est un douteux ;

" 3. En distinguant les conseillers comme suit, mettant les noms sur les lignes A, pour les conseillers élus cette année ; sur les lignes B, pour les conseillers élus l'année dernière ; sur les lignes C, pour les conseillers élus en 1900 ; et en mettant à la suite du nom du maire l'une des trois lettres A. B. ou C. suivant que le maire a été élu conseiller cette année, l'année dernière ou en 1900 ;

" 4. En nommant les hôteliers et les cochers suivant leur importance et leur efficacité, commençant par les plus recommandables ;

" En nommant les deux chefs conservateurs et les deux chefs libéraux les plus en vue ;

" 6. En ajoutant à la suite du nom du secrétaire-trésorier votre appréciation sur cet officier, qui peut être un partisan intelligent, scrupuleux, ou un adversaire habile, dangereux, à être surveillé ;

" 7. En faisant connaître autant que possible le nombre d'exemplaires de chacun des journaux reçus dans la paroisse ;

" 8. En suppléant dans l'espace réservé aux remarques à tout ce que vous croirez avoir été omis dans cette formule et qui pourrait être considéré comme un renseignement utile.

" Je serai heureux de recevoir toute recommandation qu'il vous plaira de faire.

" Vous n'avez pas besoin d'affranchir votre réponse si vous me l'adressez à Ottawa, au Sénat.

" Je vous demanderai comme une faveur de vouloir bien me faire parvenir votre réponse le plus tôt possible.

" Je demeure, monsieur,

" Votre bien dévoué,

" (Signé) P. LANDRY.

" Pour éviter tout malentendu possible n'oubliez pas de mettre à la suite de chaque nom la marque suggérée au paragraphe n° 2."

2. Le signataire P. Landry est-il employé du gouvernement en rapport avec le recensement ?

3. Si oui, depuis quand et quel est son salaire?

Le MINISTRE DE LA DEFENSE (Honorable M. Borden): En l'absence du ministre de l'Agriculture, je dirai : Non.

WAGONS PULLMAN—CONSTRUCTION ET REPARATIONS.

M. MONK :

1. Le gouvernement sait-il que depuis trois ans la Compagnie des chars Pullman fait construire et réparer tous les chars Pullman en usage dans ce pays aux Etats-Unis au lieu de les faire construire et réparer dans les ateliers de la Compagnie du Grand Tronc à Montréal, ainsi que cela se pratiquait depuis nombre d'années ?

2. Le gouvernement sait-il que ce changement prive les ouvriers de Montréal de plusieurs centaines de mille dollars que l'on y dépensait avant le changement en question ?

3. Le gouvernement sait-il que ce changement est préjudiciable à la classe ouvrière ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable M. Paterson) : Le gouvernement n'a reçu aucune réclamation à ce sujet.

GUERRE SUD-AFRICAINE—PENSIONS.

M. OLIVER :

Le Gouvernement a-t-il décidé de donner des pensions aux soldats des divers contingents en service dans le Sud-africain rendus invalides temporairement ou pour la vie, ou aux parents des soldats de ces contingents qui sont morts au service ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable M. Borden) : Les conditions de l'enrôlement donnent aux engagés canadiens dans les contingents les mêmes titres à la pension du gouvernement britannique que ceux qu'y ont les soldats et les officiers de l'armée impériale. Le gouvernement n'a pas décidé s'il ajouterait quelque chose à cette pension.

GUERRE SUD-AFRICAINE—ACHAT DE CHEVAUX.

M. OLIVER :

Pourquoi n'a-t-on pas acheté de chevaux dans l'Ouest pour le troisième contingent ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les chevaux du deuxième régiment de carabiniers canadiens à cheval furent achetés et payés par le gouvernement impérial, et le fournisseur avait la liberté de les prendre où cela lui convenait. On m'informe qu'il a acheté 200 chevaux à Brandon.

PRESENTATION D'UN DEPUTE.

M. George M. Loy, membre élu du collège électoral de Beauharnois, est présenté par le très honorable sir Wilfrid Laurier et l'honorable M. Bernier.

LE CONTINGENT DU SACRE ROYAL.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) propose:

Que l'opinion de la Chambre est que dans le cas où une troupe militaire serait envoyée à Londres pour représenter le Canada aux prochaines cérémonies du sacre royal, cette troupe devrait être composée entièrement d'officiers et de soldats ayant servi dans les rangs des contingents canadiens en Afrique du sud.

M. l'Orateur, lorsque j'ai demandé d'inscrire sur l'ordre du jour la résolution que je propose, il m'est venu à l'idée que mon initiative devait être superflue. Mais, quel ne fut pas mon étonnement en lisant il y a quelques semaines une information—officielle ou officieuse ; nous le saurons tout à l'heure, sans doute—d'après laquelle les hommes qui ont courageusement offert leur vie au moment critique seront ignorés dans la composition de la troupe qui doit être envoyée aux cérémonies du couronnement. Le pays sera douloureusement surpris s'il apprend par une déclaration ministérielle que ceux qui, à l'heure du danger, sont accourus offrir leurs services à l'empire, seront écartés lorsqu'on constituera l'escorte qui doit entourer le premier ministre dans la Grande-Bretagne. Il n'y a peut-être pas une ville, un bourg ou un hameau dans cette vaste confédération où, depuis le commencement de cette guerre infortunée, des familles aient pleuré la perte de quelque membre mort sur cette terre lointaine, ou se soient réjouies au retour sain sauf d'un volontaire parti à la défense du drapeau de la vieille patrie. Je ne puis pas croire, comme on l'a affirmé dans la presse avec persistance, que le ministre de la Milice, d'accord avec ses collègues du cabinet, ait l'intention de repousser les demandes qui lui ont été adressées par les anciens volontaires de l'armée d'Afrique, et qu'il composera le contingent du couronnement avec des hommes qui n'ont pas vu le feu. Le pays ne comprendrait pas que le ministre laissât de côté les hommes qui sont revenus d'Afrique et que l'honneur de prendre part aux grandes réjouissances qui vont avoir lieu en Grande-Bretagne soit réservé à des piliers de salons. Je ne puis pas et je veux pas croire qu'on se rendra coupable de cette erreur, tant que le ministre de la Milice et de la Défense ne viendra pas nous en apporter ici l'affirmation. J'espère que quand le ministre prendra la parole sur ce sujet, ce sera pour déclarer, à la grande joie du peuple et de la Chambre, que chaque homme qui est parti à l'heure de l'épreuve—car ce fut un jour de rude épreuve pour la Grande-Bretagne et pour ses colonies—seront les premiers choisis pour composer le contingent du sacre, et que leurs places ne seront point données à des hommes, je ne dirai pas moins braves, mais moins prompts à s'offrir pour les tâches périlleuses en pareille circonstance. J'attends et le pays attend avec la plus grande impatience, la déclaration du ministre. Et j'espère que je pourrai, si je parle de

nouveau, féliciter le ministre de nous avoir fait la déclaration que tous ceux qui se sont offerts de servir en Afrique du Sud, soit comme soldats, soit comme officiers, et qui désirent aller en Angleterre, comme membre du contingent d'honneur à l'occasion des fêtes du couronnement, seront acceptés, pourvu qu'ils aient eu l'honneur et la gloire de servir en Afrique du Sud.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable F. W. Borden) : Je suis très heureux de soulager immédiatement mon honorable ami (M. Bennett) de l'inquiétude qui le tracasse depuis si longtemps. Son avis de motion est sur le feuilleton de la Chambre depuis le commencement de la session, et il a eu grand tort de se tenir aussi longtemps dans l'incertitude, lorsqu'il a eu, au moins une douzaine de fois, occasion d'y mettre un terme en proposant sa motion.

M. BENNETT : L'honorable ministre me pardonnera de l'interrompre ; mais j'ai plusieurs fois remis ma motion à plus tard à la demande même du gouvernement.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cette motion a été appelée au moins une demi-douzaine de fois lorsque j'étais à mon siège et l'honorable député aurait pu la proposer. Mais cela n'a pas beaucoup d'importance. Mon honorable ami dit qu'à son avis le contingent du sacre qui doit être envoyé aux fêtes du couronnement pour représenter la milice du Canada devrait être composé exclusivement de soldats et d'officiers qui ont servi en Afrique. Mais je demanderai à mon honorable ami s'il exclurait par exemple les soldats qui ont servi pendant l'insurrection du Nord-Ouest ? Ces soldats ont servi leur pays avec autant de fidélité que ceux qui sont allés en Afrique du Sud. A mon avis, il ne peut y avoir deux manières de répondre à la proposition de mon honorable ami, et cette réponse est que tout en nommant dans le contingent du couronnement des représentants des différents corps qui ont servi en Afrique, il est important aussi d'y nommer des représentants des différents corps de milice et de toutes les parties du Canada, afin que ce contingent représente réellement notre milice autant que possible.

Mon honorable ami ne veut pas ignorer ceux qui ont servi en Afrique du Sud. Le gouvernement n'a jamais eu cette intention. Mon honorable ami dit aussi qu'il ne faut pas ignorer tous ceux qui ont voulu aller en Afrique du Sud, mais n'ont pu réussir à y aller. Je crois que ceux dont les offres de service n'ont pas été acceptées ont autant le droit de faire partie du contingent du couronnement que ceux qui ont pu aller en Afrique. Tout ce que je puis dire à mon honorable ami et à la Chambre, c'est que je me propose de recommander au gouvernement d'envoyer un contingent composé de 580 hommes, choisis dans les différents corps de milice du Canada ; que chaque corps soit représenté en proportion de son nombre ; que le choix soit fait parmi les miliciens enrôlés dans chaque district, et le ministère de la Milice s'efforcera de composer ce contingent de façon à ce qu'il soit autant que possible une représentation fidèle aux yeux de l'empire de notre milice canadienne. Je répète que nous prendrons soin que ceux qui ont servi si noblement dans la guerre d'Afrique du Sud aient justice.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre peut-il nous dire combien de temps durera ce voyage, et qui en paiera le coût ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le gouvernement impérial a offert, comme il l'a fait pour le contingent du jubilé, le logement dans les casernes et les rations aux soldats pendant un mois, et aux officiers des quartiers dans les casernes. Il n'y a encore rien de décidé, mais je suis d'avis que le contingent devrait s'embarquer pour l'Angleterre dans la première semaine de juillet. Les membres du contingent seront payés par le gouvernement canadien. aux officiers des cartiers dans les casernes.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je ne voudrais pas aller aussi loin que l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) mais je crois qu'il a raison jusqu'à un certain point, et que toutes choses étant égales on devrait accorder la préférence à ceux qui sont allés en Afrique du Sud. Il n'y a aucun doute que les yeux du monde sont aujourd'hui fixés sur ces hommes. Ils ont donné la preuve non seulement de leur loyauté, mais de leur désir de maintenir le prestige du Canada, de la loi et de l'ordre britanniques dans cette partie lointaine de l'empire. Ils ont été exposés à des périls, et ont enduré des misères auxquels ne sont pas généralement exposés ceux qui font le service militaire au pays, et si on leur montre plus d'égards qu'aux miliciens ordinaires, je suis sûr que le Canada applaudira et approuvera cet acte de justice.

L'honorable ministre dit avec beaucoup de raison, que les différentes parties du pays doivent être équitablement représentées, parce que ce contingent sera regardé comme un échantillon de la milice canadienne, et il serait peut-être difficile de représenter tous les corps de milice du Canada si le choix devait être limité à ceux qui ont servi dans l'Afrique du Sud. Il n'y a pas de doute cependant que plusieurs de ceux qui feront partie de ce contingent d'honneur le devront à leur influence personnelle ou aux influences qu'ils pourront faire agir sur le ministre de la Milice et sur le gouvernement. Il est possible que l'on n'accorde pas à ceux qui sont allés en Afrique du Sud toute l'attention et l'indulgence que l'on donnera à d'autres, mais je crois que l'on ne devrait pas ignorer les services qu'ils ont rendus au pays, et que toutes choses égales d'ailleurs, on devra

nommer membres de ce contingent un aussi grand nombre que possible de ceux qui sont allés maintenir la loi et l'ordre en Afrique du Sud.

M. BENNETT : Lorsque j'ai donné mon avis de motion, je ne savais pas quel serait l'effectif du contingent, et j'ai cru bon, en conséquence, de dire qu'il devrait être composé exclusivement de ceux qui étaient revenus d'Afrique. Je savais que 5,000 hommes de la fine fleur du Canada avaient répondu à l'appel et étaient allés en Afrique, et je suis heureux d'apprendre que 500 de ces braves sont revenus sains et saufs au pays. Si j'ai dit dans ma motion que le contingent d'honneur devrait être composé exclusivement de soldats d'Afrique, c'est parce que je ne savais pas le nombre que le gouvernement se proposait d'envoyer, et je croyais aussi que ceux qui avaient fait le service en Afrique devaient avoir la préférence. Il est bien beau de dire que le contingent doit représenter tous nos corps de milice, et qu'il sera accueilli en Angleterre avec force applaudissements à cause de ce fait, mais je dirai à l'honorable ministre que si lorsque le contingent défilera par les rues de Londres avec drapeaux canadiens et drapeaux anglais en tête on pouvait dire de lui qu'il est composé de soldats qui ont vu le feu en Afrique, les applaudissements de la foule seraient beaucoup plus grands que s'il ne paradait que comme échantillon des différents corps de milice du Canada. L'honorable ministre sourit, mais, M. l'Orateur, je puis lui dire que le pays ne sourira pas lorsqu'il apprendra qu'il y a des gens qui déjà se préparent à entrer dans les corps de milice du pays afin de pouvoir prendre part à cette excursion très pacifique, à ce voyage de plaisir, pendant lequel on aura à sa disposition tout ce qu'il y a de mieux ; et ce seront des gens qui n'auront même jamais manifesté au gouvernement ou au ministère de la Milice le désir d'aller s'exposer au feu des canons en Afrique du Sud.

Le ministre nous apprend aujourd'hui, que le contingent, à cause de la nécessité d'avoir des représentants des milices du Nord-Ouest, sera composée de 550 hommes, un chiffre élevé, mais je dois dire que si l'on accepte d'autres que des soldats qui sont allés en Afrique du Sud il n'y aura pas beaucoup de places vacantes pour les soldats du Nord-Ouest. On me permettra de répéter encore une fois que nous avons dans chaque ville et comté de toutes les provinces du Canada des jeunes gens qui sont allés en Afrique du Sud, et je dis que c'est injuste à leur égard, eux qui n'ont pas hésité à risquer leur vie, et à sacrifier leurs emplois dans plusieurs cas, que de leur refuser de prendre part à cette parade éclatante que l'on va faire en Angleterre, parce qu'ils ne sont pas membres d'un corps de milice canadien quelconque et qu'ils ne seront pas à l'honneur comme ils ont été à la peine. Je dis que l'opinion est générale dans le peuple que les meilleurs représentants que le Canada peut mettre dans ce contingent d'honneur, sont ceux qui n'ont pas craint de s'exposer aux balles de l'ennemi pour servir le drapeau anglais en Afrique, lorsque l'heure critique était arrivée. J'ai encore confiance que le ministre va changer d'avis et qu'il va nous dire que tous ceux qui pourront prouver qu'ils ont pris part à la guerre en Afrique du Sud, auront droit de faire partie du contingent.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami retirerait alors sa motion ?

M. BENNETT : Si l'honorable ministre veut déclarer, en outre de ce qu'il a déjà dit, que tous ceux qui ont servi en Afrique auront la préférence, je considérerai alors sérieusement ce que je devrai faire.

M. M. V. AVERY (Addington) : J'aimerais que l'on augmente le nombre de ceux qui auront droit de faire partie du contingent. Ils sont nombreux, je crois, ceux qui aimeraient à aller en Angleterre, et pour ma part, je serais disposé à étendre les limites du choix que l'on va faire, et je proposerais de composer un contingent un peu plus nombreux.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le nombre est fixé par le Bureau de la guerre ou par le gouvernement impérial. Le maximum que nous pouvous envoyer est cinq cent quatre-vingts.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à savoir de l'honorable ministre de la Milice si dans le choix des membres du contingent on donnera la préférence à ceux qui ont servi dans l'Afrique du Sud, ou à ceux qui ont offert leurs services.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois avoir donné réponse à cela.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas très bien compris.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je vais la répéter alors. Ce que j'ai dit ou ce que j'ai voulu dire, est que les corps qui sont allés en Afrique seront représentés dans ce contingent d'honneur. C'est là ce que j'ai voulu dire et je le répète. Quant à la préférence à donner à ceux qui ont fait le service en Afrique, je ne comprends pas bien quelle autre préférence nous pourrions leur donner en sus de celle que nous leur accordons déjà. Nous voulons que le contingent du couronnement représente bien notre milice, et il devra nécessairement comprendre des représentants des contingents qui sont allés en Afrique y compris celui de lord Strathcona.

M. BENNETT : Il est évident pour moi, d'après cette réponse, que ceux qui ont offert et donné leurs services en Afrique du Sud, n'auront pas la place d'honneur, parce que ce serait la place d'honneur que de droit

ils devraient avoir, et je dois conséquemment insister sur le scrutin.

M. HUGHES (Victoria) : Avant que la motion soit mise aux voix, j'aimerais à avoir de l'honorable ministre une réponse à une autre question, s'il peut la donner sans divulguer de secrets. Est-il vrai que le ministre a reçu par milliers des demandes d'aller aux fêtes du couronnement de la part d'officiers et de soldats, et qu'il n'en a reçu que soixante pour aller en Afrique avec le nouveau contingent que l'on organise ? Est-il vrai qu'il y en ait autant que cela qui veulent prendre part à un voyage de plaisir et seulement 60 qui demandent à aller en Afrique ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis heureux de pouvoir dire à mon honorable ami que nous avons plus de demandes pour aller en Afrique du Sud que pour faire partie du contingent du couronnement.

M. BENNETT : Ils savent qu'ils ont une meilleure chance.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Et qu'un grand nombre d'officiers qui avaient demandé d'aller aux fêtes du couronnement ont, depuis qu'il a été décidé d'envoyer un autre contingent en Afrique du Sud, retiré cette demande pour y substituer celle d'être envoyés en Afrique.

L'honorable DAVID TISDALE (Norfolk-sud) : Je veux dire quelques mots avant que cette motion soit mise aux voix, et faire une suggestion qui, si le ministre la faisait ensuite à ceux qui demandent à aller en Afrique, serait, j'en suis sûr, favorablement accueillie. J'ai assez haute opinion de nos militaires canadiens pour croire qu'ils seront tous prêts à céder leur place aux fêtes du couronnement à ceux qui sont allés à la défense du drapeau sur le champ de bataille tandis qu'eux restaient à la maison, et qu'ils diront : S'il n'y a pas de place pour tous, envoyons alors ceux qui ont représenté le Canada dans la guerre d'Afrique. Je ne vois pas pourquoi ceux qui sont allés en Afrique n'auraient pas la préférence. Je ne crois pas qu'il y en ait 580 qui demandent à aller aux fêtes du couronnement, mais si nous n'avons pas d'égards spéciaux pour ceux qui se sont si bravement conduits en Afrique, je crois que nous manquerons de reconnaissance. C'est très aisé pour nous de rester sur cette terre heureuse du Canada, dans ce pays de paix, loin du bruit du canon, pendant que nos fils vont de leur plein gré risquer leur vie à la guerre. Si nous avions voulu envoyer 5,000 hommes au lieu de 1,000, et j'aurais voulu en voir aller 5,000 ou 10,000, nous les aurions trouver aussi facilement que nous les trouvons pour le dernier contingent. Je crois qu'il n'est que juste que nous reconnaissions de quelque façon les mérites de nos volontaires, si nous ne voulons pas qu'on nous accuse d'ingratitude.

M. BENNETT.

C'est la seule raison qui me fait parler maintenant. Je suis sûr que s'il s'en trouve assez parmi ceux qui sont allés en Afrique pour former le contingent du couronnement, que les autres seront heureux de leur céder la place.

Permettez-moi maintenant, d'ajouter un mot aux paroles de mon honorable ami (M. Bennett) qui a proposé la motion. Si vous envoyez à Londres 580 de nos soldats qui sont allés en Afrique et que vous leur fassiez porter les uniformes qu'ils avaient au retour, avec leurs taches de boue et de sang chez quelques-uns, rien ne ferait meilleur effet dans la parade et ne plairait plus aux spectateurs canadiens comme aux anglais. Je m'occupe peu que le contingent représente plus ou moins fidèlement nos corps de milice. Que représente notre milice ? Comment avons-nous conquis nos libertés et comment les avons-nous conservés ? Comment le christianisme et la civilisation ont-ils été répandus ? Nous avons contribué à conserver ces choses. Nous y avons contribué par les lois que nous faisons ici, mais si ce n'eût été des soldats qui ont sacrifié leurs vies sur les champs de bataille, cet empire anglais ne serait pas aujourd'hui ce qu'il est et sans leur valeur nous ne le conserverions pas ainsi. De sorte que je dis que nous devons donner la préférence à ceux de nos fils qui la méritent le plus, et s'il n'y en a pas assez pour former le contingent alors on en prendra d'autres.

M. THOMPSON (Haldimand et Monk) : M. l'Orateur, je prétends avoir autant d'admiration que qui que ce soit pour les braves volontaires qui ont combattu les combats du Canada et de l'empire dans l'Afrique du Sud, mais il me semble que mes honorables amis de la gauche n'ont pas bien examiné la motion qui est soumise à la Chambre lorsqu'ils l'appuient de leur parole et se proposent de l'appuyer de leur vote. Nous n'avons pas au Canada que des soldats qui ont vu le feu en Afrique ; nous en avons qui ont servi dans la rébellion du Nord-Ouest et d'autres qui avant cela ont défendu le pays contre les attaques des Féniens. Si la motion de l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) avait inclu les milliers de soldats qui ont fait du service actif pour la défense du Canada ou de l'empire, j'aurais été disposé à l'appuyer, mais ainsi que je la comprends elle demande que tout le contingent d'honneur soit choisi parmi ceux qui ont fait du service actif en Afrique du Sud. Cela me semble être une injustice à l'égard du reste de la milice canadienne. Nous avons aujourd'hui une milice active d'environ 40,000 hommes, mais sur ce nombre il y en a très peu qui sont allés en Afrique du Sud. Chaque fois qu'un appel a été fait les offres de service ont doublé et triplé le nombre demandé, et cependant la résolution de l'honorable député excluerait ceux qui ont offert leurs services mais n'ont pas été acceptés parce que le nombre demandé était limité.

M. BENNETT : Si la Chambre y consent je modifierai ma motion et aux mots " devrait être composé entièrement " je substituerais les mots, " devrait être composé principalement ". Je suis prêt à accepter la suggestion de l'honorable député et de modifier ainsi ma motion.

M. THOMPSON : Je crois que c'est au ministre de la Milice et de la Défense que l'honorable député devrait adresser sa demande, et je veux continuer mes remarques car il ne reste plus que deux ou trois minutes avant qu'il soit six heures. Je veux dire que non seulement nous avons les soldats qui ont combattu en Afrique, mais nous avons aussi ceux qui ont combattu dans le Nord-Ouest et contre les Féniens. Il y a encore dans la milice active plusieurs bons soldats qui ont combattu contre les Féniens. J'en ai dans mon propre régiment et s'il y avait dans la milice plusieurs qui n'ont jamais demandé à aller en Afrique du Sud, je défie les honorables députés de la gauche à dire que c'est la lâcheté qui les en a empêchés. Ils ne se sont pas offerts à aller en Afrique pour la bonne raison que dans la plupart des cas ils étaient retenus au pays par des obligations qui les empêchaient de s'enrôler. Et, cependant, depuis plusieurs années donnent leurs services à la milice du Canada et ont rendu possible l'envoi en Afrique de ces contingents qui ont jeté tant de gloire sur nos armes. Cette motion propose d'ignorer trente mille hommes de milice active canadienne. Elle propose, par exemple, que dans le beau comté que mon honorable ami (M. Bennett) représente on ne choisisse que parmi huit ou dix hommes et que l'on exclue quatre cents qui ont pourtant bien servi le pays dans les rangs de la milice. Dans mon propre régiment une quinzaine environ se sont offert de servir et ont accepté du service en Afrique, mais il en reste quatre cents autres, et pour ma part je ne consentirai jamais à laiser adopter une motion de ce genre qui empêcherait ces braves d'être de ceux qui iront aux fêtes du couronnement, voyage dont l'honorable député de Simcoe-est a parlé avec si peu de respect comme d'un voyage de plaisir.

M. A. BRODER (Dundas) : L'honorable député (M. Thompson) a voulu donner trop de mérite aux différents corps de milice, parce que, comme question de fait, un très grand nombre des soldats qui sont allés en Afrique n'appartenaient pas du tout à la milice.

M. THOMPSON : Quatre-vingt-dix pour cent y appartenaient.

M. BRODER : J'en connais plusieurs qui n'appartenaient à aucun corps de milice.

M. HEYD : Combien?

M. BRODER : L'honorable député est si faible en chiffres qu'il est inutile d'essayer à compter avec lui. Il ne serait pas du nombre quand même. Je ne crois pas que vous deviez réunir ce contingent dans lequel il y aura des soldats de cinq pieds de hauteur et les autres six. Je crois que la question du physique et de l'apparence compte autant que la bravoure dans une occasion de ce genre. Les Canadiens seront fiers de voir leur pays représenté par des hommes de belle apparence à cette cérémonie, et pour cette raison on doit donner un peu de latitude pour faire un choix. Un petit homme sera quelquefois un aussi bon soldat, mais il ne serait pas un échantillon avantageux du physique de la race canadienne. Je ne dis pas cela parce que je suis de haute taille, mais j'éprouverais un certain orgueil à savoir que le Canada serait représenté dans ce contingent par des soldats de haute taille et d'apparence athlétique. Pour cette raison nous devrions modifier cette résolution. Nous pourrons donner une chance aux hommes de petite stature plus tard, mais pour le moment donnons-le aux hommes grands.

M. F. B. WADE (Annapolis) : Je veux rappeler le fait qu'à part les contingents qui sont allés en Afrique, plusieurs de nos jeunes Canadiens ont servi l'empire dans l'armée impériale. Aujourd'hui, je crois, va défiler de la ville d'Halifax au comté de Kings, que l'honorable ministre de la Milice représente, le cortège funèbre du jeune lieutenant Beverley Webster, autrefois du Kings Own Regiment (fils de l'adversaire de l'honorable ministre de la Milice aux dernières élections) jeune officier qui a perdu la vie au service de son pays dans l'armée impériale où il avait obtenu sa commission par l'entremise de l'honorable ministre de la Milice, si je ne me trompe. Deux ou trois autres citoyens d'Halifax ont perdu la vie au service de l'armée impériale. Je puis donner les noms du jeune lieutenant Wood, et du lieutenant Hensley qui ont sacrifié leur vie pour leur pays pendant la guerre sud-africaine, et nous ne devons pas oublier que ces jeunes gens ont jeté un nouvel éclat sur le nom du Canada. Je ne vois pas la nécessité de passer une résolution pour dire qu'une branche particulière du service militaire devrait être exclusivement bien représentée dans le contingent qui sera envoyé aux fêtes du couronnement. Je puis dire aussi que les neuf dixièmes du régiment qui est en ce moment en garnison à Halifax seraient heureux si on leur permettait d'aller en Afrique du sud.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Ils ont offert leurs services.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. WADE : Ils ont tous offert leurs services et il y en a des mille et des milliers dans notre milice canadienne qui voudraient aller en Afrique du sud où mon honorable ami le député de Victoria (M. Hughes) est allé, et qui feront autant d'honneur au pays qu'il a fait lui-même. Il n'est donc pas juste de faire des restrictions au sujet de ce contingent d'honneur. Je crois que nous pou-

vons nous en rapporter en toute sûreté pour le choix à faire de ceux qui représenteront le mieux le Canada, à l'honorable ministre de la Milice qui a fait sur l'autel de la patrie un sacrifice si douloureux. Puis si tout se résume à une question d'apparence physique, vous n'avez qu'à prendre tout le contingent dans la Nouvelle-Ecosse.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK : Je désire proposer un amendement qui, je crois, satisfera ceux qui se sont opposés à la résolution telle que rédigée. Cet amendement, je crois, a l'approbation de mon honorable ami le député de Simcoe (M. Bennett). Je propose donc :

Que le mot " entièrement " dans la première motion soit rayé, et que le mot " principalement " lui soit substitué.

Je suis pleinement d'accord avec la motion car je crois que nous devons de la reconnaissance aux braves qui ont combattu pour l'empire dans l'Afrique du sud. Je suis d'opinion qu'on devrait leur fournir l'occasion de visiter la mère patrie à laquelle ils ont rendu des services aussi glorieux.

M. W. J. A. GALLIHER (Yale et Cariboo) : L'intention, si je comprends bien, est que le contingent que l'on se propose d'envoyer aux fêtes du couronnement, représente chaque branche du service militaire du Canada. Le but n'est pas de donner au peuple anglais des échantillons du physique des Canadiens, parce qu'il est déjà renseigné à ce sujet, mais des représentants de chaque corps de milice du Canada ce que l'on ne peut obtenir qu'en acceptant la proposition de l'honorable ministre de la Milice. Personne ne serait plus heureux que moi de pouvoir donner la préférence à ceux qui ont donné leurs services pour la défense de l'empire. Nul doute que l'honorable ministre choisira, ainsi qu'il a déclaré qu'il le ferait, principalement dans les camps de ceux qui sont allés en Afrique du sud, et pour ma part je dirai : choisissez largement parmi ceux-là tout en donnant aux autres branches du service militaire le droit d'être représentées.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne comprends pas bien pourquoi le contingent ne pourrait pas représenter toutes les branches du service militaire canadien, tout en choisissant les hommes de la manière indiquée dans l'amendement. On nous dit que le ministre de la Milice désire que ce contingent donne une bonne idée de nos différents corps de milice. Je lui demanderai s'il n'est pas vrai que les contingents qui sont allés en Afrique ne représentent pas bien toutes les branches du service militaire du Canada. Si cela est vrai, l'argument de l'honorable député de Haldimand tombe par le fait, d'autant plus qu'il dit lui-même que 90 pour 100 de ceux qui sont allés en Afrique du Sud sont des membres volontaires des régiments canadiens. Tel étant le cas, toutes les branches du service militaire, l'infanterie, la cavalerie et l'artillerie, seront représentées. L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) a fait une proposition qui ne semble pas avoir d'effet pratique. Il dit qu'un certain nombre de jeunes Canadiens servent dans l'armée impériale. Cela est vrai, mais je ne vois pas comment le gouvernement pourrait les mettre dans ce contingent.

La motion de mon honorable ami de Simcoe-est demande peut-être à être modifiée un peu. J'admets que ceux qui ont défendu le pays dans la rébellion du Nord-Ouest ont droit à la considération. Mais dans les fêtes qui se préparent la question de l'empire intéresse surtout, et la guerre d'Afrique y tient une grande place. La cérémonie du couronnement qui aura lieu à Londres aura une signification particulière sous ce rapport, parce qu'elle n'embrassera pas seulement les îles britanniques, mais toutes les parties de l'empire. Pour cette raison, j'ai regretté d'entendre l'honorable ministre de la Milice dire que les soldats qui ont servi en Afrique seraient sur un pied d'égalité avec les autres. Il me semble, sans vouloir diminuer un instant les services rendus par nos braves soldats au Nord-Ouest en 1885, que le fait d'avoir fait la campagne d'Afrique aura une signification spéciale dans les fêtes du couronnement qui auront lieu au mois de juin prochain, et lorsque l'on choisira ceux qui doivent composer le contingent j'espère que l'on donnera la préférence à ceux qui sont allés se battre en Afrique. Je ne veux aucunement déprécier la milice volontaire du Canada, ni ceux qui ont voulu aller en Afrique mais ont été refusés. Je sais qu'ils sont nombreux au Canada les volontaires qui méritent bien de leur pays et ne sont pas allés en Afrique, mais cela n'empêche pas que ceux qui y sont allés et ont si bien combattu, qu'ils ont rendu le Canada célèbre dans tous les foyers de l'empire, devraient avoir la préférence dans la composition du contingent qui doit visiter la mère patrie. Je dis cela au point de vue des meilleurs intérêts du Canada et de l'empire.

Je crois qu'il y a beaucoup de vrai dans ce qu'on a dit aujourd'hui, à savoir, que les troupes canadiennes seraient le point de mire, à Londres, en juin prochain, s'il était connu que les soldats ont été choisis parmi ceux qui ont combattu pour l'empire dans le Sud-africain. Aussi, j'espère que le ministre remettra la question à l'étude et qu'il n'a pas dit son dernier mot.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne veux pas laisser clore le débat sans détruire l'impression que les paroles du leader de l'opposition sont de nature à créer dans le pays. Je ne veux pas qu'on croie que j'aie parlé avec dédain des soldats qui ont combattu dans le Sud-africain.

M. BORDEN (Halifax) : Oh ! non ! je n'ai pas laissé entendre cela. Je me suis

borné à dire que j'avais compris que le ministre déclarait qu'il n'aurait pas plus d'égards pour les soldats qui sont allés au feu dans le Sud-africain que pour les autres; du moins, j'ai compris qu'il n'était pas prêt à dire qu'il aurait plus d'égards pour eux.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai demandé ce qu'on entendait par des égards particuliers. Selon moi, étant un peu au courant des affaires militaires, ceux qui sont allés sur le champ de bataille reçoivent des médailles en témoignage de leurs états de service et portent ces médailles dans les parades. Ils jouissent de cette distinction particulière ; mais je n'ai jamais entendu dire que, dans l'armée impériale ou ailleurs, on ait groupé ensemble un certain nombre de soldats ayant pris part à une bataille quelconque ou rendu d'autres services. Je voulais dire que je crois que cette Chambre et le pays reconnaîtront au moins que je ne désire pas rien faire, ni rien dire qui pourrait sembler indiquer du mépris pour ceux qui se sont battus dans le Sud-africain. Je me propose de mettre ces soldats sur le même pied que les autres membres du contingent ; et ils ne demandent rien de plus, j'en suis certain. On a demandé à quoi se résout mon objection ? Après la modification suggérée par l'honorable représentant de Jacques-Cartier, je demande ce qu'il reste de la résolution ? Certes, M. l'Orateur, après les six années que j'ai passées à la tête du ministère et en face des résultats obtenus au ministère de la Milice, ce n'est pas trop demander que de vouloir agir à ma guise dans cette affaire.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie de toute correspondance, lettres, demandes, etc., adressées au gouvernement relativement à l'indemnité de Treffé Nantel, gardien au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, décédé le ou vers le 12 septembre 1900, ainsi que tous des documents se rapportant à cette affaire.—(M. Léonard).

Copie de toutes communications, rapports ou autres documents reçus par le gouvernement ou par aucun de ses membres, du colonel Taylor, de Pittsburg, Etats-Unis d'Amérique, au sujet de la Colombie Anglaise, et, en particulier, au sujet de celles du Pas-du-Nid-de-Corbeau.—(M. Bennett).

Copie de toutes lettres, télégrammes et autre correspondance entre le département du Travail et les officiers de l'union des mineurs de Rossland et autres personnes au sujet de la prétendue violation de la loi sur l'embauchage à l'étranger en ce qui concerne la grève des mineurs de Rossland.—(M. Smith.)

Rapport indiquant :

1. Les noms de tous ceux à qui on a accordé depuis le 1er janvier 1899 des permis, patentes ou baux leur permettant de couper du bois au Yukon ?
2. La situation des concessions forestières.
3. La redevance payable tous les ans par les concessionnaires.
4. La valeur des concessions.
5. Les noms des concessionnaires actuels de ces baux ou permis s'il en est qui ont été cédés.
6. Si dans tous les cas où il s'est agi d'accorder un bail ou permis, on l'a mis aux enchères publiques.—(M. Monk).

Etat indiquant :

1. En combien de classes sont divisés les employés de l'Intercolonial.
2. Le nom, la résidence et le salaire de chacun des employés de 1re classe.
3. Le nom, la résidence et le salaire de chacun de ceux de 2me classe.
4. Le nombre de ceux de 3me classe et le montant total du salaire annuel qui leur est payé.—(M. Léonard).

Etat indiquant :

1. Combien de bestiaux, moutons et chevaux ont été tués par les locomotives sur tous les chemins de fer canadiens, chaque année, depuis 1890 ; (a) aux points de croisement avec les grandes routes ; (b) à d'autres points sur les lignes.
2. Combien de locomotives et de wagons, s'il en est, ont déraillé ou ont été endommagés, chacune des dites années, pour avoir frappé des bestiaux, moutons et chevaux : (a) aux points de croisement avec les grandes routes ; (b) à d'autres points sur les lignes.
3. Combien d'employés de chemins de fer et de voyageurs, s'il en est, ont été tués ou blessés, chacune des dites années, par suite de collisions de locomotives avec des bestiaux, moutons ou chevaux ; (a) aux points de croisement avec les grandes routes ; (b) à d'autres points sur les lignes.
4. Quelle est la valeur totale estimative des dits animaux tués sur les dits chemins de fer, chacune des dites années, pour avoir été frappés par des locomotives.
5. Quel est le montant total estimatif des avaries causées au matériel roulant et autres propriétés de chemins de fer sur toutes les lignes canadiennes, chacune des dites années, par suite de collisions avec les dits animaux.
6. Combien de trains ont déraillé en tout ou en partie sur toutes les dites lignes, chacune des dites années, par suite de l'action de la gelée sur la voie aux points où se trouvaient les anciennes fosses garde-bestiaux.—(M. Erb).

1. Copie de tous arrêtés du conseil, pétitions, demandes, télégrammes, correspondance, concessions, contrats, arrangements, documents et communications par écrit concernant l'octroi ou la concession à A. N. C. Treadgold, ou au syndicat des mines hydrauliques, soit séparément soit comme associés, de tous lots, droits et privilèges sur les creeks Bonanza, Bear et Bunker ou leurs tributaires, ou ailleurs, dans le territoire du Yukon.
2. Aussi, copie de toute description ou plan indiquant la situation et la superficie, etc., de tous lots, droits et privilèges ainsi octroyés ou concédés aux dits A. N. C. Treadgold ou au dit syndicat susdits.—(M. Borden, Halifax).

Etat faisant connaître quelles licences ont été émises à l'effet de permettre aux personnes nommées dans les dites licences de pêcher des huîtres dans les parcs établis par le gouvernement dans le havre de Shédiac pendant l'année 1900 ; et indiquant,—à qui ces licences ont été délivrées, et à quelles dates respectives ; en vertu de quelle autorité elles ont été émises dans chaque cas ; si ces licences, ou partie d'entre elles, ont été cancellées, et dans l'affirmative, combien, et à quelle date ; pour quelles raisons ces licenses ont été cancellées ; et quelle quantité d'huîtres a été pêchée en vertu de ces li-

censes pendant le temps qu'elles ont été en vigueur.—(M. Borden, Halifax).

Relevé de tous deniers payés par le gouvernement fédéral à la province d'Ontario au cours des années civiles 1900 et 1901, respectivement, et indiquant, dans chaque cas, quel montant des deniers ainsi payés était pour subsides, allocation pour le gouvernement, et pour intérêt, respectivement. Aussi, copie de tous télégrammes, lettres ou correspondance quelconques se rapportant en quelque manière à la transmission de ces deniers.—(M. Henderson).

Copie de toute correspondance, pétitions, affidavit et documents concernant la destitution de Alphonse Thomas, maître de poste à Laprairie, P.Q.—(M. Monk).

Copie des contrats signés par le gouvernement avec MM. Poupore et Malone pour la construction d'un quai en aval de Montréal et aussi pour la construction d'un quai à Sorel, et copie des devis concernant ces travaux.—(M. Monk).

Copie d'une pétition en date du 29 novembre 1901, ou environ, adressée par le président du Conseil des Métiers de Québec au département du Travail, et de tous documents se rapportant à la dite pétition ou mentionnés dans icelle, ou de toute correspondance qui s'en est suivie, au sujet de l'arbitrage, de la discussion ou du conflit entre l'union des cordonniers de la cité de Québec et Monseigneur L. N. Bégin, archevêque de Québec.—(M. Puttee).

Copie du rapport de l'inspecteur McRae, du département des Sauvages, sur l'enquête qu'il a faite au sujet de la plainte formulée par les sauvages de Ristigouche contre l'agent des sauvages, Peters, et de toute correspondance et documents s'y rapportant.—(M. Fowler).

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses délibérations à huit heures.

BILLS D'INTERET PARTICULIER—EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 35) intitulé : Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Nipissingue à Ottawa.—M. Campbell.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 85) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud.—M. Geoffrion.

Bill (n° 90) intitulé : Acte constituant en corporation la Compagnie d'Assurances sur la vie de l'Amérique Britannique.—M. Bickerdike.

Bill (n° 93) concernant la Compagnie des chemins de fer de la baie d'Hudson et du Nord-Ouest.—M. Oliver.

Bill (n° 99) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des Comtés du Sud.—M. Demers (Saint-Jean et Iberville).

Bill (n° 101) intitulé : Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Népigon.—M. Campbell.

Bill (n° 102) intitulé : Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest.—M. Gauvreau.

CONSEIL MEDICAL EN CANADA.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 11) intitulé : Acte à l'effet d'établir un conseil médical au Canada.—M. Roddick.

Article 6.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Quelle est la portée du paragraphe 3 ?

M. RODDICK : Ce paragraphe dispose que rien ne sera fait avant que cinq provinces aient décidé de faire partie du conseil. Aucune province n'est obligée d'en faire partie, mais chaque province peut continuer à accorder dés diplômes comme aujourd'hui, dans les limites de son territoire. Au moyen du paragraphe f de l'article 4, j'ai obvié à l'objection d'inconstitutionnalité. Il est évident que cette loi ne peut pas être *ultra vires* du moment que chaque province qu'elle concerne est obligée d'adopter une loi au même effet avant que la première n'entre en vigueur.

Article 10.

M. FRASER : Je désire savoir de l'honorable député qui s'intéresse à ce bill s'il croit que les dispositions de cet article permettront à ceux qui auront obtenu leurs degrés dans une province de pratiquer la médecine dans une autre, sans aucun obstacle. J'ai appris qu'il y avait eu des différends dans le Sud-africain, parce que les médecins anglais se croyaient tellement supérieurs aux médecins du Canada qu'ils ne voulaient pas permettre à ces derniers d'exercer la médecine. Il serait bon, je crois, d'ajouter une clause stipulant, par exemple qu'un médecin diplômé dans la Nouvelle-Ecosse, s'il possède un certificat du conseil médical de cette province, pourra exercer sa profession dans Ontario, et *vice versa*. Je crois qu'il faudrait que dans notre pays grandissant, avocats et médecins devraient être reconnus dans toutes les provinces, sauf en ce qui concerne les connaissances particulières exigées dans chacune. Je crois que cela avancerait bien les choses. Il me semble que la possession d'un certificat d'un collège de médecine bien connu d'une province quelconque du Canada devrait suffire pour permettre d'exercer cette profession dans n'importe quel endroit du Canada.

M. RODDICK : En réponse à l'honorable député, je dois dire que pour qu'un médecin puisse être reconnue dans la Grande-Bretagne, et c'est évidemment ce à quoi il fait allusion, et pour qu'il puisse acquérir le droit de s'y faire inscrire de manière à exercer sa profession dans le Sud-africain ou dans toute autre partie de l'empire, il lui suffira de passer des examens devant

un conseil médical central comme celui que nous nous proposons d'établir.

M. FRASER : Le médecin sera-t-il alors reconnu dans la Grande-Bretagne ?

M. RODDICK : Immédiatement. En 1886, un acte du parlement disposa qu'aussitôt qu'il y aurait dans notre pays un conseil médical fédéral ou central, l'Angleterre reconnaîtrait les médecins qui auraient obtenus de ce conseil des certificats de capacité lui permettant d'exercer sa profession dans n'importe quelle partie du Canada.

M. FRASER : Et quant aux provinces.

M. RODDICK : Elles tomberaient sous le coup de la même disposition.

Article 10, paragraphe 3.

La possession seule d'un degré d'une université canadienne ou d'un certificat d'inscription provinciale fondée sur cette possession, après l'adoption du présent acte, ne donnera pas à son porteur le droit d'être inscrit en vertu du présent acte.

M. SPROULE : Ne vaudrait-il pas mieux dire " postérieurement " à l'adoption plutôt que " après " l'adoption du présent acte ?

M. RODDICK : En effet, vous avez raison, " postérieurement " à l'adoption. Toutefois, je crois que le sens est le même dans les deux cas.

M. SPROULE : Après semble désigner un certain temps après l'adoption du statut et le mot propre est " postérieurement à ".

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois qu'il vaut mieux dire " postérieurement à ".

L'amendement est adopté.

Article 16, paragraphe 3.

M. VROOMAN : Je crois que ce paragraphe est peut-être injuste pour les étudiants en médecine. Si le présent bill est adopté, un jeune homme qui obtiendra ses degrés d'ici à ce que la législature de sa province adopte à son tour ce bill, ne pourra pas obtenir son inscription à moins de subir des examens devant ce conseil. Ce ne serait pas, selon moi, lui rendre justice. On devrait insérer une clause relative aux étudiants en médecine qui subiront leurs examens d'ici à ce que la législature de leur province adopte la présente loi. Un étudiant en médecine d'Ontario peut obtenir son diplôme et la légisture n'adopter le présent bill que dans cinq ans ; dans ce cas-là il lui faudra subir des examens devant ce conseil pour obtenir son inscription. Il me semble que ce serait injuste à son égard.

M. RODDICK : Que proposez-vous pour remédier à cet inconvénient ?

M. VROOMAN : Celui qui aurait pratiqué pendant six ans devrait pouvoir obtenir son inscription sous l'empire du présent bill. Un citoyen d'Ontario ne pourrait pas subir ses examens devant ce conseil avant que la législature provinciale n'ait adopté ce bill, ce qui pourrait n'avoir pas lieu avant dix ans.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si nous comprenions ce qu'on désire, il serait peut-être possible de rédiger l'article de façon à tourner la difficulté.

M. SPROULE : Un grand nombre de jeunes gens subiront leurs examens dans leur province et obtiendront par là le droit d'être inscrit avant que ce conseil médical ne soit constitué. Le docteur Vrooman désire que ces jeunes gens, lorsqu'ils auront pratiqué pendant six ans, tombent par le fait même sous le coup du présent acte, sans subir d'examens devant le conseil.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La limite fixée ne sera pas la date de l'adoption de la loi provinciale.

M. SPROULE : Bien.

Article 20.

Le PREMIER MINISTRE : Je conseillerai à l'honorable député d'en rester là ce soir, et de permettre au comité de lever sa séance et, après avoir rendu compte de l'état de ses travaux, demander qu'il lui soit permis de siéger de nouveau. Je lui fais cette demande parce que, surtout dans ma province, on m'a prié de m'opposer à l'adoption du présent bill et, en toute franchise, je dirai à l'honorable député qu'avant de prendre connaissance de cette proposition de loi, je ne la voyais pas d'un bon œil. J'étais sous l'impression qu'elle exigeait que tous les membres de la profession médicale fissent partie, bon gré mal gré, du conseil ; mais je vois que le paragraphe 3 de l'article 6 laisse une entière liberté aux médecins. Cette disposition, selon moi, devrait faire disparaître en grande partie les objections soulevées en certains milieux contre la portée trop étendue du présent bill. C'est pourquoi je conseille à l'honorable député de laisser ce bill sur le feuilleton de la Chambre afin que, avant qu'il ne passe par sa dernière étape, il puisse être communiqué aux membres de la profession médicale, principalement à ceux de la province à laquelle l'honorable député et moi nous appartenons tous deux, de façon à ce qu'ils puissent en prendre connaissance. Il me semble, en effet, que mon honorable ami admettra qu'il serait regrettable de hâter l'adoption de cette proposition de loi sans donner à la profession médicale l'occasion d'en examiner à loisir les dispositions et, au cas où celles-ci donneraient lieu à quelque objection, de faire des recommandations qui permettraient de rendre le bill acceptable. Il a une portée très étendue, cependant je crois qu'en somme il peut être utile si on réussit à démontrer qu'il ne donne pas prise aux objections qu'on a soulevées contre son adoption. En conséquence, je propose que le comité lève sa séance,

rende compte de ses travaux et demande la permission de siéger de nouveau.

M. BROCK : Avant que la proposition du premier ministre soit adoptée, je désire déclarer que, depuis quelques années, dans la province d'Ontario, on porte beaucoup d'intérêt à cette proposition de loi et que la profession médicale souhaite ardemment qu'elle soit adoptée. J'ai pris connaissance de quelques communications signées par des médecins de la province de Québec qui pour une raison ou pour une autre s'opposent au présent bill ; ces quelques personnes exceptées, je crois que la masse du corps médical du Canada est fortement en faveur de ce bill dont l'adoption ne devrait pas être différée sauf pour des raisons majeures. Le premier ministre nous a déclaré que lui-même ne voyait pas le projet d'un bon œil tout d'abord, mais qu'il est revenu de sa prévention. Puisqu'il en est ainsi, il devrait faire comprendre à ses amis de la province de Québec combien l'adoption de ce bill est désirable. Je crois pouvoir dire sans crainte que non seulement des milliers de médecins dans les autres provinces, mais encore la grande majorité de ceux de la province de Québec sont favorables à ce projet ; aussi ne voudrait-on pas différer l'adoption du bill sauf pour de bonnes et valables raisons et non en égard à quelque vain préjugé que la profession médicale peut quelquefois nourrir—soit dit tout le respect que je dois à l'honorable député qui a son siège à mes côtés (M. Roddick). D'une extrémité à l'autre de la Puissance on réclame l'adoption de cette loi. Je crois que mille médecins lui sont favorables contre un médecin qui lui est hostile. C'est pourquoi, je demande au leader du gouvernement d'en faciliter l'adoption au plus tôt. En faisant cette demande, je crois pouvoir invoquer l'opinion du corps médical entier de la province d'Ontario jusqu'au littoral de l'océan Pacifique. Nous désirons que le Canada soit un ; le présent bill offre un moyen de parvenir à cette fin ; il ne devrait pas être entravé par de vains préjugés. Par conséquent, je demande au premier ministre de s'efforcer d'aplanir les difficultés afin que le bill puisse être adopté au plus tôt.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas que l'honorable député ait sujet de s'imaginer que quelqu'un veuille entraver l'adoption de ce bill. Mais, en l'adoptant, nous nous écarterons du principe qui a jusqu'ici prévalu au sein de la profession médicale ; aussi, je crois qu'avant d'en venir là, nous devons faire en sorte de mettre tous les intéressés au courant des dispositions du bill et de leur fournir l'occasion de faire connaître leurs sentiments au cas où quelque article de cette proposition de loi soulèverait des objections. Le projet qui nous est soumis diffère de celui qui a été proposé en premier lieu, le bill ayant subi des modifications importantes.

Sir WILFRID LAURIER.

Il exige la coopération des provinces et, pour qu'il soit efficace, il faut que les conseils médicaux des provinces aient l'occasion d'examiner à loisir ses dispositions. Il ne s'agit pas de consulter un petit nombre de personnes de la province de Québec. Dans plusieurs autres provinces on attache beaucoup d'importance à ce projet, et il nous faut faire comprendre à tous que c'est leur intérêt que nous cherchons et démontrer que cette proposition de loi ne porte pas atteinte à l'autonomie des provinces.

M. BROCK : Je me rends compte que ce bill est vu d'un bon œil non seulement dans l'Ouest, mais aussi dans la province de Québec, et je désire dissiper l'impression que cette loi puisse être préjudiciable.

M. SPROULE : Comme ce bill a subi plusieurs modifications depuis qu'il a été présenté, je suggère d'en faire imprimer assez de copies pour permettre aux médecins de tout le pays de l'examiner. Je ne comprends pas pourquoi on s'opposerait à ce qu'on retardât l'adoption, du moment qu'il pourra être adopté avant la prorogation.

M. L'ORATEUR : A-t-on transmis des exemplaires du bill aux gouvernements des différentes provinces ?

M. SPROULE : Je l'ignore ; je crois cependant que les députés en ont envoyé des exemples aux médecins domiciliés dans leurs collèges électoraux.

M. WADE : J'aimerais qu'on en transmît aux conseils médicaux de ma province.

M. HUGHES (Victoria) : Ne serait-il pas à propos de donner un certain nombre d'exemplaires à chaque député qui les adresserait aux intéressés dans sa circonscription électorale ?

M. PARMELEE : A titre de président du comité des impressions, connaissant l'importance de ce bill, j'ai eu soin d'en faire imprimer un nombre suffisant pour en envoyer à chaque médecin du Canada. Je me demande si mes collègues en général se sont bien rendu compte de la portée de cette proposition de loi et s'ils en ont adressé des exemplaires aux cercles médicaux de leurs comtés respectifs. La seule objection que ce bill peut soulever, selon moi, c'est qu'il concerne l'éducation, l'une des matières qui sont du ressort des provinces. Je l'appuierais volontiers, si j'étais certain qu'il ne porte pas atteinte à l'autonomie provinciale. Il me semble qu'un grand nombre des médecins de la province de Québec sont favorables à ce projet, mais veillons à juste titre et avec un soin jaloux, pour réprimer tout empiétement sur les droits conférés aux provinces par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Sauf cette objection, je crois que l'application de cette loi serait avantageuse et que les médecins de Québec en retireraient plus d'avantages que leurs confrères des autres parties du Dominion, parce qu'ils

manient facilement les deux langues et que, vu que dans toutes les provinces il y a des milieux peuplés par une population mixte, un jeune praticien de la province de Québec pourrait exercer sa profession dans ces endroits avec plus d'espoir de succès qu'un médecin ne parlant qu'une seule langue.

D'un autre côté, je suis en faveur de l'autonomie des provinces ; je désire sauvegarder tous les droits que la constitution nous a reconnus et je combattrai cette proposition de loi si elle constitue une violation de cette autonomie. Je reconnais la sagesse du conseil du premier ministre qui recommande de différer l'adoption de ce bill jusqu'à ce que les différentes provinces aient eu l'occasion de l'examiner sous tous ses aspects. Personne ne désire prendre une décision à la légère ni empiéter le moindrement sur l'autonomie ou les droits des provinces. Par conséquent, j'appuie la motion du premier ministre demandant que ce bill reste en suspens aussi longtemps qu'il sera nécessaire pour permettre aux différents conseils médicaux d'en examiner toutes les dispositions.

M. MONK: Je désire beaucoup que le bill demeure en suspens parce que je crois que, par suite d'un malentendu, plusieurs membres de la profession médicale, à Montréal n'ont pu se présenter auprès du comité. Je suis persuadé que, lorsqu'ils auront étudié cette proposition de loi, ils reviendront de leurs opinions. Plusieurs praticiens canadiens-français, de Montréal, m'ont dit qu'ils désiraient beaucoup que le bill fût adopté, car ils croient qu'il leur serait très utile ; néanmoins il est préférable de fournir à tous les intéressés l'occasion de l'examiner. Je ne conçois pas pourquoi nous ne laisserions ce bill en suspens pendant le court laps de temps nécessaire. Je ne partage pas le sentiment de l'honorable représentant de Shefford (M. Parmelee) qui croit que cette proposition de loi concerne la question de l'éducation. Autrement, nous le repousserions. Je crois plutôt qu'il est du ressort du parlement fédéral, sous l'empire de la première partie de l'article 91 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Il ne tombe certainement pas sous le coup de l'article 93, ni, je crois, sous le coup de l'article 92, mais plutôt, je le répète sous celui du premier paragraphe de l'article 91. Selon moi, il traite d'une question d'intérêt général pour le Canada. Néanmoins, c'est avec plaisir que j'accorderais aux médecins de Montréal quelques jours de délai pour leur permettre de prendre communication du bill.

M. RODDICK : Je me rends volontiers au désir du premier ministre qui demande du délai pour permettre d'accorder plus ample considération à ce bill. Je puis dire que je me suis donné la peine de répandre ce bill—sauf lad ernière édition que nous n'avons reçue qu'il y a quelques jours—mais j'ai pris soin de répandre toutes les autres éditions presque partout dans toutes les provinces. Je sais qu'un délai suffisant ne s'est pas écoulé pour permettre aux membres de la profession médicale, demeurant au loin, de mûrement examiner cette proposition de loi. Cependant je dirai que j'ai reçu des dépêches et des communications des différents conseils médicaux du Canada et que toutes, ou à peu près, disent que ces corps ne s'opposent pas au bill. Il est vrai que je n'ai aucune communication officielle venant de la province de Québec. Je regrette infiniment que des médecins éminents, au nombre desquels est le docteur Lachapelle, président du conseil médical de la province de Québec, n'aient pas pu assister à la réunion du comité. Il étudie le bill. Il a toujours été en faveur de quelque projet de cette nature, pourvu que l'autonomie des provinces fût sauvegardée. J'ai confiance qu'avant longtemps, nous aurons pour nous tous les membres de la profession médicale dans la province de Québec.

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : La séance d'hier soir a été très longue et dans l'intérêt des membres de la Chambre aussi bien que pour me rendre à leur désir, je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : Quelle sera la nature de nos travaux demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous nous occuperons d'abord de quelques bills, puis du budget du ministère de la Milice.

M. ERWARD A. LANCASTER (Lincoln et Niagara) : Avant l'adoption de cette motion, vu qu'il n'est que neuf heures et dix, je demande au leader du gouvernement de passer à l'article des bills d'intérêt public qui concerne mon bill à l'effet de modifier la loi des chemins de fer.

Vu que la Chambre devra être saisie de cette proposition de loi au cours de la présente session et vu que l'heure est peu avancée, je demanderai au premier ministre de bien vouloir nous permettre de disposer de ce bill avant que la séance soit levée.

Le PREMIER MINISTRE : Je vois sur l'ordre du jour que le comité s'est prononcé contre le bill de l'honorable député (M. Lancaster)—c'est-à-dire qu'il a recommandé de ne pas l'adopter au cours de la présente session. Si je comprends bien, mon honorable ami veut faire renverser cette décision et faire décider du sort de son bill à la présente session.

Nous sommes clairsemés en cette Chambre ce soir, et cela pour une bonne raison que tout le monde peut apprécier ; aussi j'espère que mon honorable ami ne voudra pas insister pour nous soumettre, quand nous sommes si peu nombreux, une question aussi importante que celle de renverser la décision d'un comité. Voilà pourquoi il me paraît mieux de lever la séance.

M. LANCASTER : Puis-je demander alors au très honorable premier ministre d'arranger les choses de façon que je puisse prochainement mettre la question devant la Chambre ? Le gouvernement s'est approprié le jeudi à compter de demain. Autrement ce bill viendrait demain devant la Chambre. Dans les circonstances, à moins que le gouvernement me donne une occasion prochaine de défendre ce bill, il serait fâcheux pour moi d'avoir à le sacrifier ce soir. Je crois pouvoir demander cela.

L PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas que l'honorable monsieur me demande de prendre un engagement à cet effet. Je compte que, s'il est ici lundi soir, il est tout probable que le bill aura son tour.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Je voudrais attirer l'attention du premier ministre sur ce que l'ordre du jour porte un grand nombre de bills d'intérêt privé. On m'informe qu'en toute probabilité nous n'allons avoir qu'un jour par semaine pour les affaires autres que celles du gouvernement. S'il en est ainsi, il me semble que nous pourrions nous imposer un peu de travail ce soir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ceux qui ont siégé ici jusqu'à trois heures ce matin ne seront guère de cet avis.

M. CHARLTON : Si nous n'avons qu'un jour par semaine, nous aurons bien peu de temps à consacrer à ce service d'intérêt public.

Le PREMIER MINISTRE : Mais mon honorable ami a eu tous les lundis de la session et autres jours aussi de semaine en semaine pour les affaires de cette nature, et maintes fois la séance a été levée à 9 ou 10 heures après l'épuisement de l'ordre du jour. Nous arrivons à la période de la session où il est raisonnable de songer à la prorogation. Mais si mon honorable ami est ici lundi soir, il est probable que nous arriverons aux bills et ordres publics. Je vois peu d'avis de motions sur l'ordre du jour, qui doivent entraîner un débat. Il va sans dire que je n'en suis pas sûr, mais je crois probable qu'on arrivera aux bills et ordres publics, et alors mon honorable ami aura l'occasion de discuter les item dont il veut parler.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 9.25 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 10 avril 1902.

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

COMITE DES BANQUES ET DU COMMERCE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) propose :

Sir WILFRID LAURIER.

Que les noms de MM. Kaulbach, et Loy soient ajoutés à la liste des membres du comité permanent des banques et du commerce.

Motion adoptée.

AMENDEMENT A LA LOI DES POSTES.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable Wm. Mulock) : Je demande la permission de présenter le bill (n° 106) portant modification de l'Acte des postes.

M. BORDEN (Halifax) . Quel est l'objet de ce bill ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il a rapport à certaines classes d'employés du ministère des Postes connus et désignés sous le nom de messagers, d'emballeurs, de trieurs, de facteurs et de commissionnaires. Il a trait au mode d'après lequel on procède pour les nommer, et il a pour objet de les exempter des examens du service civil et de les obliger à subir des examens qui auront lieu de temps à autres, au gré du ministre et qui se feront sous sa direction. Ce bill a encore pour objet d'établir un nouveau mode de paiement et de faire payer ces employés à la journée ; aussi, d'après le temps de service qu'ils doivent faire pour avoir droit au maximum attaché à leur emploi. Par exemple, les facteurs, qui n'ont droit à ce maximum qu'à la neuvième année de service, n'auront plus à faire que quatre ans et demi, si ce bill devient loi.

M. SPROULE : Quel effet, cette loi aura-t-elle par rapport à la pension déterminée aujourd'hui par l'Acte du service civil ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La loi des pensions ne s'applique plus à aucun employé nommé depuis 1898 ; elle a été abrogée cette année-là quant aux nominations futures par l'Acte du service civil relatif à la retraite. Le projet contient aussi une disposition permettant aux employés actuels, au choix, de se soumettre aux disposition du dit projet, au lieu de celles de l'Acte du service civil qui s'appliquent à eux ; mais il ne permet à aucun de se soustraire aux dispositions de l'Acte du service civil relatif à la retraite, voté en 1898 ; c'est-à-dire que d'après le présent amendement, ceux qui préféreront se trouver sous l'empire de cet acte, conserveront le droit et l'obligation de rester sous l'empire de l'acte de 1898 intitulé : Acte du service civil relatif à la retraite. Ce projet pourvoit aussi à la création d'une nouvelle charge, celle de surintendant des bureaux de postes des villes. Le titulaire de cette charge devra visiter les bureaux de postes des différentes villes et tous autres bureaux de postes qu'il pourra être requis de visiter de temps à autre et aider de toutes façons aux directeurs de ces bureaux et à leurs subordonnés à les tenir et à les administrer de la manière la plus susceptible de répondre à toutes les exigences du progrès. Ce bill a aussi pour objet

de modifier les articles relatifs aux indemnités qui sont contenues dans un amendement qu'on a déjà fait à l'acte, de façon à en étendre la portée et à faire disparaître une lacune qu'on y a découverte.

M. CLARKE : Qui a la tâche de visiter ces bureaux de poste, actuellement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On ne peut pas dire que cette tâche est exécutée, dans les conditions actuelles. Les inspecteurs ont, je crois, la faculté de visiter les bureaux de poste, mais ils n'ont que peu d'expérience dans la façon dont sont conduits les bureaux de poste des villes. Le bill prévoit la création d'une nouvelle fonction : celle de surintendant, et qui sera donnée à un titulaire ayant acquis de l'expérience dans l'administration d'un bureau de ville, lequel pourra conserver en même temps le poste qu'il occupe dans le service en ce moment. Je puis ajouter, pour l'information de la Chambre, que, si ce bill est adopté et si mes collègues m'approuvent, je désignerai pour prendre charge du nouveau poste créé par ce bill M. George Ross, assistant directeur de la poste à Toronto. Tout homme connaissant les capacités de ce fonctionnaire admettra qu'il n'a pas son supérieur dans le service des postes. Mais je m'empresse de déclarer qu'il ne touchera pas double traitement. Quand il émargera au budget de mon ministère comme surintendant, il ne pourra y figurer en même temps en qualité d'assistant directeur de Toronto. Il nous paraît avantageux que le surintendant reste attaché à un bureau de poste, de sorte qu'il soit constamment en contact avec les détails de l'administration postale qui lui seront d'un bien plus grand service dans ses inspections que tous les renseignements de tiers qu'il pourrait recueillir autrement—comme c'est le cas aujourd'hui pour les inspecteurs qui possèdent plus ou moins la connaissance pratique des détails d'administration dans les bureaux de ville.

L'honorable JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Pourquoi le directeur général des Postes n'applique-t-il pas cette théorie à tous les départements ? Je trouve que c'est une anomalie de transférer un commissionnaire et un messager de la section de l'Acte du service civil, dont le régime est maintenant en vigueur dans tous les départements, sous un autre régime. Si cette mesure constitue un progrès, l'honorable ministre devrait proposer un amendement à l'Acte du service civil, applicable à tous les départements.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous allons voir si le changement constitue un perfectionnement. Je ne suis pas convaincu que l'uniformité soit, dans l'espèce, essentielle. Rien ne produit un effet aussi débilitant sur le service que la tendance forcée vers l'uniformité. Les plus ambitieux s'en vont découragés. Néanmoins, mon honorable ami a raison de dire d'une manière générale que ce qui est bon dans un département peut l'être dans les autres. Mais on pourrait constater des divergences d'opinion à cet égard. Avant d'en faire une loi générale, nous désirons faire subir l'épreuve de la pratique à la modification proposée dans le bill.

Motion adoptée. Le bill est lu pour la première fois.

INTERPELLATION.

CONTRAT AU SIEUR A. J. AUGER.

M. MONK (par M. Taylor) demande :

1. Le gouvernement a-t-il adjugé au sieur A. J. Auger, de Québec, la fourniture de planches d'épinette de 2 x 6 pouces, et de 7 ou 8 pieds de long, au prix de $11.50 le mille pieds.
2. Le gouvernement a-t-il demandé des soumissions publiques avant d'accorder cette entreprise ?
3. Quelle quantité de planches doit fournir le sieur A. J. Auger, aux termes de son contrat ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je demanderai à l'honorable député de vouloir bien laisser cette question en suspens, pour attendre le retour de l'honorable député de Jacques-Cartier, car le gouvernement ne connaît rien de l'existence de ce contrat.

LES PENSIONS DE LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

Le bill (n° 40) relatif à la pension des officiers de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest est lu en deuxième délibération, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Article 3.

Le PREMIER MINISTRE : Je désire informer le comité que l'acte proposé est fondé sur un acte analogue qui a été adopté l'année dernière en faveur des officiers de la milice, et cet article 3 contient les dispositions qui ont été appliquées à tous les miliciens ; excepté que dans l'Acte de la milice le prétendant à la pension doit justifier de 25 ans de service, tandis que dans le projet concernant la gendarmerie cette limite est portée à 30 ans ; pour le motif que les officiers de ce corps de police sont assujettis aux dispositions de la loi des pensions de retraite.

M. SPROULE : Ai-je bien compris qu'en vertu de cet acte tout officier de la gendarmerie pourra réclamer les bénéfices des dispositions de l'Acte du service civil relatives aux pensions de retraite en même temps que la pension, et avoir aussi l'allocation de retraite et la pension après 30 ans passés dans le service ?

Le PREMIER MINISTRE : Non. Le bill contient à la fin une clause par laquelle

il est fait une obligation au retraité d'opter entre les bénéfices de l'Acte relatif à la pension, et ceux de ce bill. Il ne peut pas cumuler.

L'honorable M. HAGGART : Je regrette d'avoir été absent de la Chambre lorsque ces résolutions, sur lesquelles le bill est basé, ont été adoptées. Le très honorable monsieur voudra-t-il expliquer en quelques mots le changement que ce projet apporte à la loi existante ?

Le PREMIER MINISTRE : Aujourd'hui, les officiers de cette troupe sont assujettis aux prescriptions de la loi des pensions. Le gouvernement peut les mettre à la retraite de la même façon dont il agit avec les fonctionnaires civils. Ces officiers versent au fonds de pension une remise égale à trois ou à deux pour cent de leur solde, je ne me souviens pas au juste. Dans le projet déposé par le gouvernement, cette remise est fixée à cinq pour cent. La différence n'est pas énorme ; mais les retraités jouiront d'un avantage important qui est celui-ci : en vertu du bill soumis à la Chambre, les veuves et les enfants des officiers décédés seront pensionnés, avantage qui n'existe pas dans la loi actuellement en vigueur. C'est la faveur la plus importante que contient le projet du gouvernement.

L'honorable M. HAGGART : On ne s'oppose pas à la modification de l'acte. Je crois que ce changement est très justifié. Mais voilà encore une doctrine libérale qui s'en va à vau l'eau. Non seulement on fait bénéficier de la pension de retraite les fonctionnaires qui ont servi le pays avec exactitude durant un certain nombre d'années, mais on étend même l'application de ce principe, en dépit des condamnations portées autrefois par les partisans du premier ministre. J'ignore s'il a jamais partagé leur opinion, mais un grand nombre se sont prononcés nettement contre le principe de la mise à la retraite des fonctionnaires et contre le service d'une pension à ces gens.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne pense pas avoir jamais exprimé une opinion sur ce sujet ; même, je suis certain de n'en avoir rien dit du tout. Ensuite, nous sommes dans les bonnes années, et s'il y a une catégorie de fonctionnaires publics qui aient droit de compter sur la justice du gouvernement, mon honorable ami conviendra avec moi que ce sont les officiers de la police à cheval.

M. SPROULE : J'ai hâte de voir l'accueil que notre vieil ami M. McMullen va faire à ce projet lorsque celui-ci sera présenté au Sénat.

Le PREMIER MINISTRE : Espérons que la curiosité de l'honorable député (M. Sproule) sera satisfaite.

M. OLIVER : Je demande à connaître la portée du mot " pourra " à la troisième ligne du paragraphe 6 de l'article 3.

Sir WILFRID LAURIER.

Le PREMIER MINISTRE : L'interprétation du mot " pourra " est celle que j'ai expliquée il y a un instant. Aujourd'hui, l'officier de gendarmerie est obligé d'opter entre les bénéfices de la loi des pensions actuellement existante ou ceux du projet que nous discutons, et, dans ce dernier cas les prescriptions contenues au paragraphe 2 de l'article 4 de ce projet s'appliquent à toute la durée du service de l'officier et la pension qui lui est octroyée sera déduite de la pension nouvelle. J'espère que je me suis expliqué clairement.

M. OLIVER : Je n'ai pas bien compris les détails, mais ce que je voulais faire préciser c'est le caractère obligatoire ou facultatif de la nouvelle loi des pensions ; le mot " pourra " signifie-t-il que le gouvernement a le privilège de faire bénéficier de la pension un sous-officier ou un gendarme ou est-elle obligatoire ?

Le PREMIER MINISTRE : Si le cavalier opte pour la nouvelle loi, ses prescriptions deviennent à son égard obligatoires.

Article 4.

M. SPROULE : Je demanderai au premier ministre s'il a fait le calcul des besoins du nouveau système proposé et si cela est suffisant pour constituer le fonds ; au cas contraire, quel est l'écart ?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami demande, n'est-ce pas, si on a fait un calcul à ce sujet ?

M. SPROULE : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : Pour s'assurer si le fonds sera ou non suffisant ?

M. SPROULE : Oui.

Le PREMIER MINISTRE: Nous n'avons pas fait de calculs comme ceux-là, mais je crois que l'année dernière, lorsqu'un bill à peu près semblable sur la milice a été présenté, ces calculs avaient été faits, et l'on acquit la certitude que le fonds se maintiendrait lui-même avec, peut-être, une légère contribution de la part du gouvernement.

Article 5.

M. OSLER : Cet article mérite notre plus soigneuse attention, parce qu'il peut arriver qu'un officier, qui n'aurait plus que trois mois ou trois jours pour atteindre son terme de service, fut blessé en service commandé et rendu impropre au service ; d'après les prescriptions de cet article il devrait se retirer sans pension et se contenter d'une faible allocation. Je crois que cet article doit être modifié. Les cavaliers de la gendarmerie sont exposés à subir une grave injustice s'ils sont réformés pour infirmités contractées dans l'exécution de leur devoir.

Le PREMIER MINISTRE : Je comprends les inquiétudes de l'honorable représentant de Toronto-ouest, et elles sont dignes de considération, mais l'honorable député ne vou-

dra pas en faire une objection à l'adoption du bill. Ce bill prescrit qu'aucun cavalier n'aura de titre à la pension, à moins qu'il n'aît contribué aux fonds créé pour cet objet pendant un certain nombre d'années. On compte qu'il contribuera au fonds durant vingt ans ; qu'il sera ainsi constitué un fonds à même lequel il lui sera, ainsi qu'à ses camarades, servi une pension de retraite et que ce fonds subsistera par ses propres moyens. Si l'on admettait le principe qu'un homme a droit à une compensation sans contribution de sa part au fonds commun, la proposition de l'honorable député pourrait être examinée, mais elle n'a aucune connexité avec le projet de loi qui est devant la Chambre. Ce serait dépasser le principe qui nous guide en l'espèce : c'est-à-dire, la création d'un fonds à même lequel on paiera des pensions de retraite. Néanmoins, les observations offertes par l'honorable député de Toronto-ouest méritent qu'on s'y arrête. Voici un homme qui a passé une ou deux années au service et qui a, par conséquent bien peu contribué au fonds commun ; mais il a le malheur de contracter une infirmité. Voilà le député de Toronto-ouest qui demande pour cet homme les bénéfices de la pension de retraite. Je n'affirmerai pas qu'il faut la lui refuser, et je voudrais que le pays fût assez riche pour pensionner l'invalide. On m'a justement soumis le cas d'un gendarme qui a perdu l'usage d'un bras en service commandé ; c'est un soldat exemplaire. Il est invalide, et tout ce que nous pouvons lui donner c'est une petite pension d'environ $100 par année, suivant les prescriptions de la loi actuelle. Je serais bien aise que la loi me permît de faire plus pour ce malheureux ; mais je crains que le seul moyen de lui venir en aide, soit d'obtenir de l'assentiment du parlement une allocation spéciale pour cet homme.

M. OSLER : Je n'ai pas voulu parler du cas d'un officier qui n'aurait servi que deux ou trois ans ; ce cas ne serait pas facile à régler et il faudrait le considérer à part. Mais j'invoque le cas d'un officier qui, sur le point d'arriver à son terme de service, est blessé ou contracte une infirmité dans l'exécution de ses devoirs militaires. Ne pourrait-on pas décréter que dans des cas semblables, l'officier invalide pourra continuer de payer sa contribution à la caisse jusqu'à l'expiration de la période règlementaire, afin de s'assurer le droit à la pension de retraite.

M. BORDEN (Halifax) : Si le premier ministre veut bien jeter un coup d'œil sur l'article précédent, il s'apercevra que sa réponse à l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) n'est pas correcte. L'article précédent dit que dans le cas d'un officier ayant acquis son titre à la pension pour avoir passé dans le service public un certain nombre d'années, ou ayant servi comme sous-officier ou cavalier, il sera déduit de sa pension 5 pour 100 pour le nombre d'années nécessaire. Pourquoi ne pas faire exactement la même chose dans le cas qui nous occupe ? Supposez qu'un officier devient invalide à la suite de blessures ou d'infirmités contractées dans l'accomplissement de ses devoirs militaires, après quinze ans de présence au corps. Aux termes de ce bill, il n'a pas de titre à la pension. Pourquoi ne décideriez-vous pas qu'un officier dans ce cas spécial aura droit à la pension, mais que durant les cinq premières années vous déduirez de sa pension une somme équivalente au montant qu'il aurait contribué s'il était resté au service durant le reste de la période de 20 ans ? Il me paraît que cela serait non seulement praticable mais juste.

Le PREMIER MINISTRE : C'est une difficulté à laquelle je n'avais pas songé, dans l'examen du projet que j'ai fait avec les fonctionnaires du département. Il s'agit d'établir une ligne de démarcation. Mon honorable ami parle d'une période de quinze ans ; mais si le cavalier a servi pendant dix ou douze ans, il devrait alors avoir droit à une pension proportionnelle, en vertu du même raisonnement. L'ancien acte des pensions de retraite prescrit qu'un officier acquiert son titre à la pension après vingt-cinq ans de service. Cette période a été abrégée à vingt ans. Maintenant, mon honorable ami voudrait qu'elle fût encore réduite à quinze ans. La difficulté est de préciser le terme. Je serais favorable à la proposition offerte par l'honorable député et je souhaiterais qu'on pût l'incorporer dans le projet. Nous avons fixé le terme à vingt ans, et il serait difficile de s'en éloigner.

Le MINISTRE DE LE MILICE ET DE LA DEFENSE : A propos des observations offertes par le chef de l'opposition, je dirai qu'au moment où nous avons présenté le bill des pensions de la milice, sur lequel est fondé ce projet, nous avons discuté ce point et il m'a paru, comme à mon honorable ami, que vingt ans était une période un peu longue. Néanmoins, nous avons estimé que cette période était raisonnable et nous sommes tombés d'accord pour faire de toute exception quant à une période de service moindre accomplie par un officier, un cas spécial devant être soumis à la considération du parlement. L'article que nous discutons a été rédigé dans l'intérêt de l'officier, que celui-ci pourra invoquer pour se retirer du service en emportant les contributions versées par lui à la caisse commune. Je ferai observer à mon honorable ami de Toronto (M. Clarke) qu'un officier qui a reçu une blessure n'est pas toujours obligé, comme conséquence, de quitter le service ; car il est impossible qu'il pourrait rester au corps jusqu'au terme de la période après laquelle il a droit à sa pension.

M. CLARKE : L'article a trait à un officier qui est forcé de quitter le service à la suite d'incapacité physique.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il ne dit pas que l'officier doit se retirer du service. Si le gouvernement estime qu'il est préférable, dans l'intérêt du service, que l'officier l'abandonne, il peut être fait dans ce cas-là un arrangement spécial. Cet article existe pour l'avantage de l'officier qui pourra, s'il le désire, réclamer le remboursement de ses contributions.

M. CLARKE : Si c'est le but de l'article, il faudrait le libeller d'une façon plus claire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est possible.

M. CLARKE : Quelle est la loi en Angleterre relative aux pensionnés de l'armée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que dans ce cas on fait un arrangement particulier. Toutefois, l'Acte des pensions en Angleterre diffère essentiellement du projet du gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas d'obligation de fixer un terme de vingt ans au lieu de dix ans. Supposons qu'un gendarme perd un bras ou une jambe dans la répression d'une insurrection, accident qui le rend évidemment impropre au service pour l'avenir ; par conséquent s'il n'a que cinq, dix ou quinze ans de présence au corps, la pension lui est refusée. Le comité n'a d'autre part, aucun renseignement précis pour lui permettre d'estimer ce que coûtera au pays ce régime nouveau de pensions de retraite. A moins que le service de ces pensions constitue un fardeau trop onéreux pour le pays, je souhaiterais qu'on les accorde à tout homme qui a contracté une infirmité ou reçu une blessure grave en service commandé—à condition que le pensionné continue de verser à la caisse commune 5 pour 100 de sa solde durant le nombre d'années qui lui resterait à accomplir pour atteindre le terme de son service actif. Un plan comme celui-là aurait quelque respect de la justice. Je regrette que le premier ministre n'ait pas chargé des experts de faire le calcul de ce que coûtera le maintien de ce système de pension. J'hésite à offrir un amendement en l'absence d'informations plus complètes. Si l'on nous avait mieux renseignés, je présenterais un amendement. Le premier ministre permettra peut-être que nous ayons des éclaircissements supplémentaires avant de passer outre ?

Le PREMIER MINISTRE : Rien ne s'oppose à ce que cet article soit réservé.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que le premier ministre tombe d'accord avec moi sur la nécessité d'informations plus complètes.

Le PREMIER MINISTRE : En effet.

M. CLARKE.

M. BORDEN (Halifax) : Le premier ministre est convaincu que, quelle que soit la période fixée, il y aura toujours des militaires qui seront dans l'obligation d'abandonner le service quelque temps avant le terme de la période obligatoire du service. Mon opinion est qu'on devrait prendre le taureau par les cornes et déclarer que tout homme forcé de quitter le service à la suite d'infirmités contractées au corps sera pensionné par l'Etat ; mais ce dernier opérera une retenue sur cette pension égale à 5 pour 100 de la solde de chaque année que l'officier aurait dû passer au corps pour atteindre le terme de la période réglementaire. Voilà ce à quoi, pour ma part, je consentirais, en supposant qu'il ne devrait pas en coûter trop cher au pays, ce sur quoi nous n'avons malheureusement que des données fort incomplètes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Lorsque, l'année dernière, le gouvernement a présenté ce bill des pensions de la milice, il l'a fait accompagner de déclarations explicites de la part du département des Finances. L'ancienne loi prescrivait de servir à l'officier retraité une allocation annuelle égale à un dixième du montant de sa solde au bout des années qu'il avait servi. On a calculé qu'à ce régime, la retenue annuelle de 5 pour 100 opérée sur la solde de l'officier durant 20 ans mettait l'Etat à l'abri, en d'autres termes que l'Acte de pensions de la milice ne devait pas coûter plus cher au pays que l'ancien système d'allocations. Etant donné que ce système d'allocations n'a pas été appliqué en faveur des officiers de la gendarmerie, il est évident que d'après le renseignement que je viens de donner, la mise en pratique de ce bill demandera à l'Etat une contribution égale au dixième de la solde de l'officier pour chaque année de service——

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pu saisir ce que le ministre a dit.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je répète qu'avant la création de la loi sur les pensions de la milice, votée à la dernière session, on y prescrivait ce qui suit relativement à la mise à la retraite d'un officier : il état accordé à l'officier retraité un dixième du montant de sa solde pour chaque année de service ; c'est-à-dire, qu'un officier recevant $1,000 par année et ayant servi durant vingt ans, se retirerait du service avec $2,000. En opérant durant cette période de vingt ans une retenue annuelle de 5 pour 100, disposition incorporée dans le bill voté l'année dernière, l'Etat se trouve à n'avoir pas à contribuer un sou pour former cette allocation. Si le régime du dixième n'existe pas dans l'Acte de la gendarmerie à cheval, comme j'en doute, alors la contribution de l'Etat sera exactement un dixième de la solde d'un officier pour chaque année de service.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le montant annuel de ces allocations pour lamilice ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne me souviens pas dans le moment, mais je crois que depuis que j'ai pris le portefeuille de la Milice, cette contribution s'est élevée au total de $5,000.

M. OLIVER : La question n'est pas si cela coûte peu ou beaucoup, mais si c'est juste et raisonnable. Si je lis bien l'article, il me paraît qu'il s'éloigne sensiblement du régime de la pension de retraite. D'après la teneur de ce bill, nous accordons une pension à un officier qui a servi dans la gendarmerie durant toute la période requise, pour le motif qu'il est devenu impropre au service ou incapable de gagner sa vie dans le civil. Le militaire qui est congédié du service pour infirmités contractées dans l'accomplissement de ses devoirs est exactement dans la même situation que celui qui a fait vingt-cinq ou trente ans de service actif ; et j'estime pour ma part qu'il convient, dans l'intérêt du pays comme pour l'avantage de l'officier invalide, de le traiter avec une égale sollicitude.

S'il survient une circonstance dans laquelle un officier est obligé de risquer sa vie ou de s'exposer à être blessé pour servir son pays, il n'est que juste que l'Etat se charge de le dédommager des pertes subies. C'est pour cela que les pensions sont instituées, et avec toute la déférence possible je prétends qu'il n'y a rien de tel dans cet article du bill.

Article réservé.

Article 8.

M. OLIVER : Cet article est conçu dans le même esprit que l'article 5. Si un officier perd la vie dans l'accomplissement de son devoir le pays doit prendre charge de sa famille d'une manière ou d'une autre et il me semble que le moins que l'Etat puisse faire, c'est de compenser la perte subie, autant que cela est possible.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami verra à l'article 10 qu'il y a une pension pour la veuve.

M. CLARKE : Je partage l'opinion de l'honorable député d'Alberta et il ne devrait pas être nécessaire qu'un officier serve son pays pendant vingt ans et meurt ensuite dans l'accomplissement de son devoir pour que sa femme et ses enfants reçoivent quelque chose. S'il meurt après cinq ou dix ans de service, sa famille devrait pouvoir compter sur un secours quelconque.

Le PREMIER MINISTRE : Je répète que s'il s'agissait de payer des pensions aux officiers de la gendarmerie à cheval à même le trésor public, les remarques de l'honorable député seraient tout à fait appropriées ; mais le bill n'a pas pour but de créer une nouvelle charge à l'Etat. On espère que le fonds qui sera constitué suffira au paiement des pensions, ou que du moins l'Etat n'y contribuera que dans une proportion restreinte.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que l'honorable député de Toronto suppose le cas d'un officier tué à la guerre. L'acte concernant la gendarmerie à cheval, de 1885, pourvoit à cela.

M. HAGGART : J'allais justement demander à l'honorable ministre s'il n'existait pas de règlements pour de semblables cas. Il ne s'agit pas ici de donner des pensions mais d'établir un fonds de réserve dans l'intérêt de ceux qui y auront contribué, et le bill fixe le mode de distribution de ce fonds. Je suppose que le premier ministre a fait faire des calculs par un actuaire. Mais à part cela, le bill devrait pourvoir aux cas comme ceux que l'honorable député de Toronto-ouest vient de mentionner. Le ministre de la Justice a peut-être dans l'idée l'Acte des pensions aux militaires.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous en appliquons les dispositions à la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

M. HAGGART : Alors, cela prévoit tout.

M. CLARKE : L'article que nous discutons ne parle pas de pensions mais d'allocations et il faut qu'un officier ait servi vingt ans pour que sa veuve et ses enfants aient droit à quelque chose. Au moyen de quel calcul a-t-on déterminé si la somme déduite de la solde sera équivalente à l'allocation payée à la veuve et aux enfants des officiers morts au service de leur pays ?

M. TISDALE : On ne semble pas comprendre l'esprit de ce bill. Il ne s'agit pas du tout d'accorder des pensions aux membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest mais d'une chose toute différente.

M. CLARKE. Le titre dit que c'est un acte relatif aux pensions des officiers de la police à cheval du Nord-Ouest.

M. TISDALE : Oui ; mais le bill ne prétend pas pourvoir à tous les cas. Les dispositions s'appliquent à ceux qui ont contribué au fonds de réserve, mais par les changements apportés on demande qu'elles s'appliquent aussi à ceux qui n'y ont pas contribué. Je n'exprime pas d'opinion sur la question de savoir si c'est bien ou mal.

Le PREMIER MINISTRE : L'acte s'applique à ceux qui ont contribué au fonds, si l'officier tué ou blessé n'a pas d'état de service suffisants, son cas est traité séparément par le gouvernement. Par exemple l'item 107 des estimations budgétaires dit : " Aux miliciens, à la police à cheval et autres, par rapport de la rébellion de 1885 ". Ce crédit est affecté à ceux qui ont été blessés au service du pays, et nous suivons en cela la règle établie par l'Acte de 1885, concernant la milice. Je ne vois pas que nous puissions, pour le moment, traiter ces cas autrement.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne puis pas partager l'opinion de l'honorable premier ministre sur la portée de ce bill. Le chiffre de la pension ne dépend pas de ce qui a été contribué, mais de la longueur du service. Même s'il n'y avait pas un sou de versé, ceux qui auraient complété leur temps de service, auraient droit à la pension. Nous sommes à discuter les détails du bill et nous pourrons fort bien faire les modifications nécessaires pour en étendre les dispositions aux cas mentionnés par les honorables députés de Toronto et d'Alberta. Je n'ai pas tous les renseignements que possède le ministre de la Justice et j'aimerais à savoir si, dans ses remarques, il parlait des statuts.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je parlais des règlements de la milice qu'un arrêté de l'Exécutif rend applicables à la police à cheval.

M. BORDEN (Halifax) : N'existe-il pas un statut à cet effet ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suppose qu'il doit y avoir un statut autorisant l'adoption de l'arrêté du conseil.

Le PREMIER MINISTRE : Nous demandons un crédit tous les ans pour ces pensions, et par un arrêté du conseil nous en réglons la distribution.

M. CLARKE : L'honorable premier ministre dit que les cas que j'ai mentionnés sont traités spécialement par le parlement sur la recommandation d'un arrêté ministériel, mais l'article laissé en suspens demande qu'ils soient décidés arbitrairement. Si un officier est obligé de quitter le service avant d'avoir droit à une pension, l'Exécutif pourra lui allouer une gratification de trois mois de solde pour chaque deux années de service. S'il n'a pas complété son temps de service, il devrait avoir droit à une pension raisonnable pour le temps qu'il a servi.

M. TISDALE : Si on admet à la participation ceux qui n'ont pas complété leur temps de service, le fonds sera insuffisant. Il n'y a pas de doute que nous avons le droit de décréter que tout membre de la police à cheval invalide recevra une pension quelle qu'ait été la durée de son service. Mais l'intention du bill n'a jamais été, je crois, de créer des pensions pour les membres de la police à cheval. Il y a plusieurs objections à cela. Le présent bill ne s'appliquera qu'aux officiers.

Le PREMIER MINISTRE : Il existe depuis longtemps une loi concernant la pension des simples soldats.

M. TISDALE : Dans tous les cas, ce bill ne s'applique qu'aux officiers. Si le parlement est disposé à voter l'argent nécessaire pour donner plus d'étendue au projet, il faut qu'il sache ce qu'il fait et pour cela il faudrait nous soumettre des calculs indiquant les dépenses à encourir. Dans ce cas, l'honorable premier ministre devrait nous dire qu'il est prêt à demander l'argent nécessaire au ministre des Finances.

M. BORDEN (Halifax) : Si j'interprétais le bill comme l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale) je ne pourrais pas l'appuyer, car rien ne prouve qu'il se suffira à lui-même. L'honorable premier ministre ne nous a pas soumis un seul chiffre pour établir que les déductions faites sur les soldes suffiront au paiement des pensions. Mais ce n'est pas du tout de cette manière que j'interprète le bill. Je crois plutôt qu'il imposera certaines obligations à l'Etat, mais qu'il n'en est pas moins opportun de prendre les mesures d'accorder des pensions à ces officiers tout en les faisant contribuer de la manière la plus équitable possible à l'entretien du fonds de réserve. Je suis aussi d'avis que si nous devons considérer ce bill comme instituant un fonds qui devra se suffire à lui-même il nous faudrait avoir les renseignements demandés par l'honorable député de Norfolk-sud.

M. OLIVER : Le ministre de la Justice dit que l'Acte de la milice pourvoit au cas de ceux qui sont blessés à la guerre. Beaucoup de membres de la police à cheval ont été blessés dans des circonstances qu'il serait difficile d'assimiler à une blessure reçue pendant le combat. C'est pourquoi je considère qu'il faudrait introduire une disposition spéciale s'appliquant à ceux qui sont invalidés dans l'accomplissement de leur devoir, si l'on veut couvrir les cas que j'ai mentionnés. Je trouve étrange qu'un officier qui a échappé au danger pendant 20 ou 25 ans ait droit à une pension, tandis que la famille de celui qui sacrifie sa vie pour son pays, dès sa première année de service, n'aura droit à rien. Cette proposition ne me paraît ni juste ni de nature à augmenter l'efficacité du service, ce qui doit toujours être le but de semblables lois.

M. CLARKE : L'honorable premier ministre a consenti à laisser l'article 5 en suspens et je lui demanderai d'en faire autant pour l'article 8.

Le PREMIER MINISTRE : C'est bien.

En suspens.

Article 10.

M. OLIVER : Cette pension est-elle payable annuellement ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. ROSS (Ontario) : Est-elle viagère ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Article 11.

M. OLIVER : Ces paiements se feront aussi annuellement ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Article 15.

M. BORDEN (Halifax) : A la 40ième ligne je vois : " le treizième jour de juin." Je ne saisis pas bien ce que cela veut dire. N'est-ce pas une faute d'impression, au lieu de " trentième " ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois en effet qu'il faut " trentième."

Article 17.

L'honorable M. HAGGART : Cela s'applique aux officiers, et ces derniers peuvent opter. Supposons le cas d'un officier qui aurait 29 ans de service et n'aura contribué au fonds que pendant un an ; aurait-il droit à tous les privilèges de cet acte ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas qu'il y en ait un seul dans ce cas. Il n'y a que deux officiers qui aient plus de 25 ans de service.

Le comité rend compte.

PILOTAGE.

Le bill (n° 76) pour amender l'Acte concernant le pilotage (Honorable Charles Fitzpatrick) est lue une deuxième fois ; et la Chambre se forme en comité.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre de la Justice veut-il avoir l'obligeance de nous expliquer la nature des changements qu'il se propose de faire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est un changement bien simple. Il s'agit d'appliquer les dispositions de la loi actuelle à l'égard des navires naviguant entre les provinces maritimes et les ports de l'Atlantique, au nord de New-York, aux navires naviguant entre Ontario et les grands lacs et les ports du Saint-Laurent, dans les limites de la province de Québec. La loi actuelle (chapitre 80, article 59, Statuts Refondus du Canada), décrète que certains navires seront exemptés du pilotage obligatoire, entre autres les suivants :

Les navires mus entièrement ou en partie à la vapeur, employés à faire le commerce d'un port à un autre, dans une même province, ou entre l'une ou plusieurs des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick ou de l'Ile du Prince-Edouard et toute autre ou toutes autres d'entre elles, ou employés à des voyages entre un port ou des ports dans les dites provinces ou aucune d'elles et le port de New-York, ou de tout autre port des Etats-Unis d'Amérique, sur l'Atlantique, au nord de New-York,—sauf seulement dans le port d'Halifax et dans ceux des circonscriptions de pilotage de Sydney, de Miramichi et de Pictou, à l'égard de chacun desquels l'administration de pilotage et de circonscription pourra déterminer de temps à autre, avec l'approbation du gouverneur en conseil, si les navires à vapeur ainsi employés, et lesquels, s'il en est, seront ou ne seront pas entièrement ou partiellement exempts du paiement obligatoire des droits de pilotage.

Cela veut dire qu'avant 1900, tout navire naviguant entre un port de l'Atlantique au nord de New-York ou un port des provinces maritimes et un port de la province de Québec, était exempt du paiement obligatoire des droits de pilotage.

En 1900, les dispositions de cette loi furent appliquées aux navires naviguant entre Terreneuve et les provinces que je viens de mentionner, mais on remarquera qu'il n'est pas question ici des navires naviguant entre Ontario ou un port des grands lacs et les provinces maritimes, et l'amendement a pour but d'étendre cette exemption aux navires naviguant entre Ontario et les provinces maritimes ou Québec, et *vice versa*.

L'honorable M. HAGGART : Il s'agit d'exempter ces navires du pilotage obligatoire ? C'est du moins ce que je comprends.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Alors un navire allant des Etats-Unis ou des provinces de l'est jusqu'à Montréal ou plus loin, jusqu'aux grands lacs, n'est pas obligé de prendre un pilote, s'il est mû entièrement ou en partie à la vapeur ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, s'il va d'un port des provinces maritimes jusqu'à un port dans la province de Québec, mais il n'est pas exempt, s'il va dans Ontario. Par ce bill, il sera exempté sur tout le parcours.

L'honorable M. HAGGART : En d'autres termes les propriétaires de navires pourront employer les pilotes qu'ils voudront ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui ; le bill tend à rendre le pilotage libre.

M. BORDEN (Halifax) : Je comprends des explications du ministre que l'intention de ce bill est d'exempter du paiement des droits de pilotage un navire mu entièrement ou en partie par la vapeur et naviguant entre les provinces maritimes et Ontario.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : D'après la loi actuelle un navire venant des provinces maritimes et allant dans un port de la province de Québec est exempt. Le bill étend le même privilège aux navires naviguant entre les grands lacs ou aucun port d'Ontario et les ports du Saint-Laurent, ou des provinces maritimes et de l'Atlantique jusqu'à New-York.

Article 1.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est la loi telle qu'elle est actuellement.

L'honorable M. HAGGART : Les dispositions de ce bill ne s'appliquent pas aux transatlantiques. On aurait dû cependant commencer par eux, car le principal grief des propriétaires des navires venant d'Europe est que puisqu'ils sont obligés de prendre un pilote et de le payer, ils devraient être libres de choisir celui qu'ils voudraient. Les dispositions du bill devraient s'appliquer aux transatlantiques.

M. COSTIGAN : M. le président, j'aimerais à avoir quelques explications concernant le dernier paragraphe de cet article. Il me semble qu'on fait une exception en faveur du port d'Halifax et des circonscriptions de pilotage de Sydney, Miramichi et Pictou. Dans ces circonscriptions les droits de pilotage peuvent être exigés ou les navires peuvent être exemptés, en tout ou en partie. Quelle est la raison de cette exception.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois qu'il serait plus sage de ma part de demander à l'honorable député de Victoria, N.-B. (M. Costigan), de me renseigner sur ce sujet, car cette disposition existe dans la loi depuis des années et je n'ai fait que la répéter ici.

M. COSTIGAN : Je ne crois pas être en état de donner des éclaircissements, car n'étant pas avocat, j'ai simplement lu ce que j'avais devant moi, et j'en ai conclu qu'un article avait été aboli et remplacé par un autre. Je suis probablement trop simple pour comprendre qu'il n'y a pas de changement et que c'est le même article qui est répété ici.

M. COCHRANE : L'honorable ministre ne me parait pas avoir de forts arguments à l'appui de son bill. S'il ne comprend ni le bill ni la loi qu'il veut amender, il devrait le retirer et le remplacer par un autre qu'il comprendrait.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai présenté un bill pour amender la loi concernant le pilotage. Par ce bill, certains articles de la loi actuelle sont amendés et d'autres ne le sont pas. En réponse à la question de l'honorable député de Victoria, N.-B., je l'ai renvoyé à ceux qui ont passé la loi. Dans tous les cas, j'ai pris l'ancienne loi, telle qu'elle était, et j'y ai fait l'amendement que j'ai cru nécessaire et que je propose.

M. CLARKE : Ce bill s'applique-t-il aux navires anglais ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A tous les navires.

M. COSTIGAN : J'ai demandé les raisons des pouvoirs exceptionnels que ce dernier paragraphe confère à ces districts de pilotage. Le ministre a expliqué qu'il change certaines parties de l'ancienne loi et laisse les autres telles qu'elles étaient. Alors quelles sont les raisons qui l'on induit à modifier ces parties et à ne pas changer les autres ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La partie qui n'est pas modifiée est dans les statuts depuis des années et comme je n'ai pas entendu de plaintes à ce sujet, j'en ai conclu qu'elle donnait satisfaction.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre ne nous a pas encore dit pourquoi cet acte s'appliquerait aux navires venant des provinces maritimes et des ports américains de l'Atlantique et non aux navires transatlantiques.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le bill ne s'applique pas du tout aux navires transatlantiques.

L'honorable M. HAGGART : Je le vois bien, mais pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette loi ne concerne que le cabotage, comme le fait remarquer l'honorable ministre des Finances. Ceux qui sont au courant de la loi concernant le pilotage savent que les grands transatlantiques sont assujettis aux prescriptions de cette loi et qu'il serait à souhaiter que tout le système fût changé. Je ne sais pas si le ministre de la Marine et des Pêcheries n'y songe pas. Je crois qu'il s'en occupe, car, d'après ce que je comprends, le pilotage obligatoire n'existe plus. Ce qui existe, c'est le paiement obligatoire des droits de pilotage, et cela s'applique aux transatlantiques. Règle générale, un navire prend un pilote à son bord, mais s'il ne le faisait pas il aurait à payer les droits de pilotage quand même. C'est une question qui mérite d'être étudiée, mais elle diffère complètement de celle qui nous occupe.

L'honorable M. HAGGART : Je sais que le bill ne fait pas mention des transatlantiques, mais les propriétaires de ces navires se plaignent de ce qu'ils n'ont pas le droit d'employer le pilote qu'ils veulent quand ils arrivent dans nos eaux. Pourquoi n'étend-on pas les avantages de ce bill aux navires qui arrivent d'Europe, en permettant à ces derniers de choisir le pilote qu'ils voudraient?

Le comité rend compte.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Milice—Appointements et allocations, $392,100.

L'honorable M. TISDALE : Quand il s'est agi de voter les demandes de crédits du ministère de la Milice, il y a quelques jours, certains députés s'y sont opposés parce que le rapport du major-général et quelques autres n'étaient pas publiés. Ils l'ont été peu de temps après et avant de commencer à discuter ces crédits je désire faire quelques remarques sur la question de la milice, en général. Mon but est d'amener les membres de cette Chambre à s'intéresser à notre milice et pas seulement à ce qu'ils appellent nos colonels. Ils désignent généralement la journée consacrée aux questions militaires comme "la journée des colonels." Il n'y a que très peu de militaires dans cette Chambre et plusieurs d'entre eux ne sont plus en activité de service. Je ne fais plus moi-même partie du service actif, ayant depuis longtemps dépassé la limite d'âge, mais je puis, peut-être, être encore utile pour dis-

cuter les questions qui concernent la milice et à donner des conseils.

Il me semble que le moment est très favorable pour étudier l'état de notre milice et je demande aux représentants de la nation s'ils vont continuer à laisser à quatre, cinq ou six d'entre nous, qui se trouvent à faire partie de la milice, prendre devant le pays la responsabilité de faire voter les crédits affectés à la milice, de discuter ses besoins, démontrer son utilité et surveiller les divers services de l'armée?

Avec la permission du comité je remonterai à 40 ans en arrière ; une date qui a fait époque dans l'histoire de la milice canadienne. A cette époque, tout l'empire britannique frémit d'indignation en apprenant qu'un pouvoir étranger avait osé aborder un navire anglais pour s'emparer de réfugiés des Etats du Sud qui étaient allés y chercher un asile. Quels étaient les moyens de défense du Canada à cette époque? Il n'y avait peut-être pas un bon fusil dans le pays et notre organisation militaire était nulle. Au grand honneur de la nation, au jour fixé 240,000 répondirent à l'appel. Ce nombre était plus considérable que ceux qui avaient répondu à un appel aux armes aux Etats-Unis en aucune circonstance, pendant la durée des hostilités entre le Etats du Nord et les Etats du Sud. Avant l'affaire de la Trent, je crois qu'il n'y avait pas au Canada six compagnies munies d'armes et sachant s'en servir.

C'est à ce moment qu'on jeta les bases d'une organisation militaire de nature à faire honneur au pays. Depuis, cette milice a pris de grandes proportions et a fait beaucoup de progrès.

Nous sommes maintenant au commencement d'un nouveau chapitre de notre histoire militaire. Pour la première fois l'Angleterre s'est adressée à ses colonies pour l'aider dans sa lutte contre un pouvoir étranger. Examinons si notre contribution en hommes, dans cette circonstance, a été celle qu'on pouvait attendre d'une grande fédération comme celle du Canada. Nous ne manquons ni d'enthousiasme ni de soldats, mais nous ne tenons pas sérieusement compte de la situation de notre milice.

Le sujet est d'autant plus d'actualité que notre premier ministre va bientôt se rencontrer à Londres avec les premiers ministres des autres colonies pour discuter, entre autre choses, un projet de défense de l'empire.

J'ai passé l'âge d'être soldat, et mon rôle doit se borner à donner des conseils basés sur une longe expérience. Je mérite peut-être aussi, comme les autres, le reproche de n'avoir pas toujours pris notre milice assez au sérieux. Il est temps de s'en occuper sérieusement, d'aider et d'encourager ceux qui s'enrôlent dans notre milice active, de même que ceux qui vont à des milliers de milles, risquer leur vie sur le veldt africain pour la défense de l'empire.

Il y a quelque temps j'ai demandé au ministre de la Milice de retarder cette discussion jusqu'à ce que nous ayons le rapport du major général. Nous l'avons maintenant et ce n'est pas déprécier la valeur de ses prédécesseurs que de dire que ce rapport est probablement le meilleur et le plus complet que nous ayons jamais eu. Les choses sont présentées avec tant de bon sens, que ce rapport peut être lu et compris par tous les membres de cette Chambre, qu'ils soient ou non versés dans les questions militaires.

Avec votre permission, M. l'Orateur, j'étudierai rapidement ce rapport pour faire mieux comprendre notre organisation militaire. Dans cette rapide étude je m'abstiendrai de tout esprit de parti et de toute critique, même là où il pourrait y avoir lieu de critiquer. J'ai souvent dit et je répète que notre milice devrait être entièrement étrangère à la politique, car elle est au-dessus de tous les partis. Elle s'y rattache naturellement par le fait que celui qui en est la tête doit nécessairement appartenir à un parti, mais pour ma part, je veux laisser la politique de côté dans l'étude de cette question. Si je n'approuve pas tout ce que fait le ministre de la Milice, ni la manière dont a été dirigé l'envoi des contingents, j'imiterai l'exemple des libéraux d'Angleterre, et j'attendrai pour me plaindre que la guerre de l'Afrique-sud soit terminée. Je veux qu'on sache partout qu'en dépit de nos querelles politiques, les Canadiens sont prêts à marcher ensemble lorsqu'il s'agit de la défense du pays et de l'empire.

La défense du Canada est formée de trois services distincts : les corps permanents, la milice active ou les volontaires et la milice de réserve. Nos modes d'instruction militaire sont au nombre de quatre : les corps permanents et les écoles militaires qui s'y rattachent ; les écoles provisoires pour l'examen des officiers, le collège militaire royal de Kingston et enfin les camps d'instruction ou manœuvres annuelles.

L'école provisoire et le collège de Kingston ne sont que pour les officiers ; tandis que les écoles royales d'instruction militaire et les camps sont pour les sous-officiers et les soldats. La composition de nos corps permanents est assez connue, qu'il est suffisant de dire que ces soldats sont enrôlés et astreints aux règlements militaires, absolument comme des réguliers ; mais les moyens d'instruction de ces corps sont très importants.

On me permettra de citer ce que le major général dit de ces corps, ainsi que les recommandations qu'il fait et les conseils qu'il donne :

ECOLES ROYALES D'INSTRUCTION MILITAIRE.

(4.) Dans mon rapport pour l'année 1900, je parlais des difficultés contre lesquelles les unités de la troupe permanente avaient à lutter à cause du nombre d'officiers, de sous-officiers et de soldats servant dans les contingents canadiens en Afrique australe. Cette année, j'ai

eu occasion de voir ces unités dans des conditions normales, et je suis très heureux de pouvoir dire que le résultat de mes inspections a été très satisfaisant en ce qui concerne leur discipline, instruction, conduite et administration, mais j'ai le regret d'avoir à dire aussi que toutes les branches sont considérablement au-dessous du complet, ou effectif autorisé ; elles le sont même tellement que je ne puis pas les regarder comme tout-à-fait suffisantes, même pour les fins d'instruction. La raison pour laquelle il est difficile de trouver des recrues, on la trouvera probablement dans la grande prospérité commerciale et agricole du Canada et les gages élevés que commande par conséquent le travail civil sur le marché du pays. Il est aussi de notoriété commune dans le service militaire que plus l'effectif est petit plus il est difficile de le maintenir au complet.

A mon avis, le meilleur moyen de maintenir l'effectif des unités permanentes sera de remanier les tarifs de solde de manière à mettre les émoluments du soldat—subsistance, habillement, services de médecin et logement compris—plus au niveau des gages qu'il pourrait gagner ailleurs. Le tarif actuel de la solde quotidienne est 40 cents, soit 10 cents de moins que ce que l'on paie aux miliciens pendant la période d'exercices annuels et aux hommes qui servent dans le 3e bataillon (service spécial) du régiment Royal Canadien à Halifax, N.-E.: et à cela peuvent être attribuées, je crois, les désertions qui se produisent ordinairement au commencement de l'été, alors que le marché du travail est à la hausse. Dans de si faibles forces militaires on n'a que faire d'hommes d'une trempe inférieure. Ce sont les meilleurs seuls qu'il nous faut, et je ne vois pas pourquoi la milice ne s'en tirerait pas aussi bien que la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, si nous pouvions lutter à armes raisonnablement égales sur le marché du travail.

L'objet pour lequel on maintient la troupe permanente est, surtout, de fournir des écoles d'instruction où officiers, sous-officiers et soldats de la milice active puissent non seulement être instruits en manœuvres, tactique et discipline plus complètement et pratiquement que dans leurs propres unités, mais aussi apprendre l'administration intérieure et la routine des services propres à leurs armes respectives. Ils devraient encore pouvoir acquérir les habitudes et la tenue d'officiers et de soldats afin de servir de modèles aux corps dont ils font respectivement partie. A cette fin tous les membres des corps permanents, sans distinction de grade, font leur possible pour accomplir leurs importants devoirs dans la mesure que les circonstances peuvent permettre, et les classes reçoivent une très soigneuse instruction.

Suivent ensuite des recommandations pour compléter et augmenter les corps permanents et elles se terminent comme suit :

Cela entraînerait une augmentation dans les corps permanents d'environ 18 officiers et 462 soldats, et partant il faudrait amender l'article 28 de l'Acte de la milice pour pourvoir à l'entretien d'une force militaire permanente de 1,500 hommes; mais je maintiens que l'augmentation énorme des ressources et des besoins du Canada, depuis l'adoption de cet acte, est plus que suffisante pour justifier ce changement. A l'appui de ces recommandations, je prétends, si elles sont adoptées, que le Canada aurait un corps de réguliers parfaitement disciplinés qui serait très utile dans le cas d'une guerre ou

M. TISDALE.

d'une émeute, ce qui est impossible avec l'organisation actuelle. Si, par conséquent, il était impossible d'accepter l'augmentation dans son entier, j'espère cependant qu'on accordera le nombre additionnel de soldats comme un premier pas pour mettre notre troupe permanente sur un pied plus satisfaisant.

Il parle ensuite des écoles provisoires ; je n'en infligerai pas la lecture à la Chambre, parce que je puis expliquer la chose plus brièvement. La lecture de tous ces extraits que j'aimerais à voir dans les " Débats " me prendrait trop de temps. Il recommande l'abolition des écoles provisoires, pour plusieurs raisons dont voici la dernière :

Je crois que l'établissement des écoles provisoires a eu un mauvais effet sur le niveau d'instruction de plusieurs jeunes officiers de milice et que dans l'intérêt du service, il vaudrait mieux ne pas les maintenir. Je suis convaincu que la majorité des officiers d'expérience partagera cet avis.

Il donne plusieurs autres raisons que peuvent lire ceux qui désirent étudier la question à fond. Du Collège Militaire Royal, il dit :

Le commandant fait des commentaires défavorables sur le résultat de l'instruction en équitation, mais elle se poursuit dans des conditions très désavantageuses.

Il recommande l'abolition de cette partie de l'instruction et que les cadets se perfectionnent dans l'équitation en étant incorporés aux Royal-Dragons, de Toronto. Il ajoute, et j'appelle tout particulièrement l'attention du ministre sur ces paroles :

Il est fort regrettable que cette admirable institution, établie expressément dans le dessein de fournir à la milice canadienne des officiers capables et bien disciplinés, ne remplisse aucunement l'objet qu'on s'était proposé lors de sa fondation. D'où cela provient-il ? Il est impossible de le dire, mais une chose est évidente, c'est que, pendant le temps passé au collège les cadets n'acquièrent aucune ambition militaire, ni aucune vocation pour le métier des armes; il est pénible de voir chaque année des jeunes gens ayant reçu une aussi bonne instruction militaire à grands frais pour l'Etat, ne pas entrer au service de leur pays.

En vue d'obtenir jusqu'à un certain point une compensation des dépenses que fait le Canada pour l'entretien d'un collège militaire, je recommanderais qu'avant d'admettre comme cadet un jeune homme, il soit conjointement avec ses parents ou tuteur, prié de s'engager, lorsqu'on lui conférera son grade universitaire, à servir pendant un nombre d'années spécifié, comme officier commissionné dans un corps de la milice active, et je considère qu'on devrait adopter un règlement de cette nature, si le collège doit à l'avenir justifier son existence comme institution militaire.

Or, ne vous méprenez pas sur ces paroles. Il ne trouve pas à redire contre le mérite et la valeur du collège, ce qu'il peut faire et la manière admirable dont il est conduit ; mais il s'oppose, et en cela je partage pleinement son opinion, aux fortes dépenses de ce collège, s'il en résulte que pendant un certain temps du moins le Canada ne profite pas des

services de ces cadets que nous instruisons à si grands frais.

Or, la milice active, ou les volontaires, comprennent, comme nous le savons tous, l'infanterie, l'artillerie et la cavalerie, et je vais lire ce que le major général dit de ces troupes, comment il les juge, et ses recommendations à leur sujet :

Mes inspections des camps d'instruction dans les districts militaires Nos 1, 2, 3 et 4, 5, 6 et 7, m'ont donné l'occasion de voir un grand nombre de corps ruraux à leurs exercices, et m'ont permis de juger de leur valeur pratique. Comme dans mon rapport de l'an dernier je peux très favorablement parler du zèle, de l'intelligence et de l'excellent esprit de tous les grades et l'administration, la propreté, le bon ordre et la discipline maintenus dans les camps faisaient grandement honneur à tous. Je dois aussi spécialement louer la manière dont les officiers commandants et les officiers d'état-major ont rempli leurs fonctions. Je crois qu'en somme, on a accompli autant, sous le rapport du dressage, que les conditions existantes le permettaient.

Dans certains districts les résultats étaient bien meilleurs que dans d'autres, ce qui était dû dans une certaine mesure aux très adverses conditions atmosphériques, qui avaient nui sérieusement à l'instruction dans la tactique, mais je ne peux que répéter que pendant neuf jours de travail il est absolument impossible d'inculquer plus que les plus simples rudiments de l'école du soldat sans armes. Le temps ne permet de donner aucune instruction pratique dans les parties les plus importantes de l'école de compagnie ou du tir et, par conséquent, le résultat net est réellement très peu satisfaisant en ce qui concerne l'efficacité pratique de la milice canadienne. Les officiers et les hommes, j'en suis convaincu, font de leur mieux, mais je ne peux que répéter ce que j'ai dit dans mon dernier rapport, savoir : Qu'on ne pourra jamais mettre convenablement ces troupes en état d'entrer en campagne, étant donné le temps restreint qu'on consacre à l'entraînement annuel qu'on leur donne avec les dispositions actuellement prises. La difficulté s'accentue encore davantage par le fait qu'en général, au moins 60 pour 100 des hommes sont des recrues tout à fait inexpérimentées qui retardent les progrès des autres, car, de même que la force d'une chaîne est représentée par son plus faible chaînon, de même l'instruction de grands corps de troupes dans la tactique moderne avancée se trouve entravée par la présence dans les rangs d'une masse d'hommes incomplètement entraînés.

Le coulage qui a lieu d'année en année dans nos corps ruraux est peut-être le plus grave désavantage contre lequel la milice du Canada doit réagir, et il est impossible d'absoudre les capitaines des compagnies d'une part considérable de blâme pour ce malheureux état de choses, car un bon nombre d'entre eux considèrent que tant qu'ils peuvent amener dans les camps un nombre d'hommes aussi approximatif que possible de l'effectif complet, la proportion des "recrues" n'a aucune conséquence, et ils ne font non plus aucun effort pour mettre en vigueur les dispositions de l'Acte de la milice contre les déserteurs. L'apathie de la part des officiers exerce une influence des plus directes sur l'esprit militaire des hommes qui composent les compagnies rurales, et je suis convaincu que si les officiers y mettaient du zèle, ils contriburaient beaucoup à amoindrir le mal, sinon à l'extirper complètement.

Je suis encore d'opinion, cependant, que la valeur des services des miliciens augmente en proportion directe de l'étendue de leur instruction, et par conséquent que ce serait une véritable économie d'établir une échelle graduée de solde selon le nombre d'exercices faits.

Mais même en réduisant les recrues à leur proportion convenable (33 pour 100), il est évident qu'elles devraient faire quelques exercices préliminaires avant le rassemblement du gros de leur régiment, de manière à ce qu'elles soient en état de prendre leurs places dans le rang avec les plus anciens soldats. Une instruction plus moderne pourrait alors être donnée à tous sur un même pied, ce qui est impraticable à présent à cause du peu d'instruction des hommes de première année.

Il propose ensuite son remède. Il dit :

Je recommande donc que la période statutaire d'exercices soit modifiée de manière à donner un maximum de 28 jours.

Dans une autre partie de son rapport il subdivise cette période et démontre que les recrues devraient avoir sept jours d'exercices avant les autres. Puis il continue en disant :

Il est évident que cette extension d'exercices entraînerait une augmentation correspondante de dépenses; mais pas plus, je crois, que ne justifient et même ne demandent les importants intérêts que comporte la défense du Canada. J'ose croire que c'est là une question qu'on n'a jamais étudiée sérieusement, mais il semble que le temps soit arrivé d'étudier la défense du pays comme une question pratique et d'après le sens commun. Il va sans dire que les dépenses pour la défense militaire contre les troubles extérieurs ou intérieurs, doivent être régies par des considérations fiscales, ou en d'autres termes par ce que le pays peut payer : mais j'insisterai sur le fait que nous devrions diriger nos efforts plutôt vers la qualité que vers la quantité. Vingt mille hommes parfaitement commandés, exercés et armés compenseraient beaucoup mieux le pays des dépenses qu'il s'impose pour ses forces militaires que 40,000 hommes sur le papier, que, dans les conditions actuelles, on ne peut espérer rendre utiles pour le service actif et réel en campagne. Si, donc, le pays ne peut ou ne veut pas étendre la durée des exercices annuels de toute la milice active, je recommanderais de réduire le nombre d'hommes exercés annuellement autant qu'il sera nécessaire pour donner aux hommes ainsi exercés le temps requis pour en faire les soldats raisonnablement experts en discipline, manœuvres en campagne et maniement d'armes.

C'est peut-être un peu fort quant à la longueur du temps et je suis porté à croire qu'il serait difficile de fixer une aussi longue période; mais je crois que trois semaines en tout, à compter du départ des hommes, donneraient une durée qui améliorerait de beaucoup la capacité des soldats.

Le général fait d'aussi grands éloges des corps urbains; mais il recommande qu'on les force de se réunir chaque année dans un camp afin qu'ils acquierrent la connaissance de la vie de camp, qu'ils apprennent à tirer, qu'ils apprennent la manœuvre de campagne, et autres choses. Puis vient une recommandation que je considère très importante et qui démontre avec quelle perfection le général a fait, avec le plus grand

sens commun, la revue de la situation tout entière. Nous savons tous que le nombre d'hommes de la milice active que nous avons se réduirait à très peu, si on les appelait en grand nombre, dans l'éventualité d'une guerre ; il étudie donc la question des réserves et la divise en deux classes. Je vais ennuyer la Chambre en lisant toute sa proposition qui montre que les frais d'organisation des réserves pour remplir les cadres ou augmenter les troupes ne seraient pas très considérables. Voici ce qu'il écrit :

(21) Dans l'organisation actuelle des forces militaires du Canada il existe deux défauts très apparents ; ce sont :

(1) Qu'à l'exception des unités les plus récemment levées, savoir, les compagnies d'ingénieurs de campagne, les compagnies de service de l'administration, des ambulances de compagnies, et les compagnies de brancardiers il n'y a pas d'effectifs de guerre prescrits pour les troupes de combat.

(2) Que même si ces effectifs étaient prescrits, il n'existe aucun rouage pratique pour faire passer les régiments, les batteries et les bataillons du pied de paix au pied de guerre.

Le premier de ces défauts est une question comparativement simple à traiter par les ordonnances que je me propose de soumettre, mais le second est une question beaucoup plus importante qui exigera une étude très sérieuse et peut-être une législation spéciale. Les unités de la milice active telles qu'elles existent aujourd'hui sur les contrôles de l'armée ne peuvent compter sérieusement dans aucun projet de défense du territoire canadien. Nos régiments de huit compagnies comptent 306 officiers et soldats, équivalant sur le pied de guerre à un peu plus de deux compagnies, et lorsque nous en venons aux soi-disant "régiments" de quatre compagnies ils se réduisent virtuellement qu'à une seule compagnie de combattants ; ainsi, notre système actuel ne nous fournit que le noyau des troupes qui soient susceptibles d'expansion pour en faire des unités de guerre effectives. Le problème à envisager est de savoir comment trouver un moyen pratique pour élever rapidement nos unités à n'importe quel chiffre ; qu'on pourrait prescrire comme leur effectif de guerre, en dérangeant le moins possible les conditions présentes ; mais il est une chose certaine, c'est que tôt ou tard il faudra en venir là, si l'on veut considérer notre milice comme une défense vraiment efficace du sol canadien.

Il ne serait pas possible ici d'entrer dans les détails qu'il faudrait prévoir dans l'organisation de réserves pour la milice active, mais voici un bref exposé des grandes lignes que nous pourrons, je crois, pratiquement suivre pour procéder sous l'autorité des pouvoirs conférés par l'Acte de la milice.

(a) Que pour chaque escadron, batterie ou compagnie de la milice active il soit levé dans les première et seconde classes de la population mâle (art. II) par voie de tirage au sort (art. 12 (c) une unité affiliée de 50 hommes.

(b) Qu'en temps de paix, il ne soit pas nécessaire d'appeler cette unité pour faire l'exercice, mais que chaque homme doive être un membre régulièrement inscrit d'un club de tireurs civils et doive fournir, lorsqu'on le lui demandera, un certificat qu'il a tiré son allocation annuelle de cartouches, sous certaines peines à prescrire légalement.

M. TISDALE.

(c) Que le capitaine de l'unité active sera *ipso facto* l'officier commandant l'unité de réserve.

(d) Que tout homme enrôlé dans une unité de réserve se présente personnellement au quartier général de la compagnie pour être passé en revue une fois par année à un jour que fixera l'officier commandant du district.

(e) Que des frais de voyages raisonnables pour assister à la revue seront accordés à tout réserviste qui résidera à plus de six milles du quartier général de la compagnie.

(f) Que les sous-officiers et hommes qui auront servi pendant trois ans ou plus dans la milice active soient encouragés à s'engager volontairement dans la réserve de leur propre unité, en recevant une petite gratification selon leur grade, lorsqu'ils se présenteront à la revue annuelle.

Les observations ci-dessus s'appliquent plus spécialement aux corps ruraux qui sont organisés sur le pied d'escadron ou de compagnie ; mais un système semblable s'appliquerait, avec quelques modifications peut-être, aux unités urbaines qui sont organisées en régiments. La question des réserves, en ce qui concerne le personnel, ne présente aucune difficulté réelle, car les hommes sont là et peuvent être convertis en troupes raisonnablement effectives en quelques semaines. Mais c'est tout à fait différent lorsqu'on vient à parler du matériel. Les canons, mousquets, selles, harnais, équipements, habillements, tentes et munitions pour les effectifs de guerre, etc., ne peuvent s'improviser en quelques jours, et j'ose dire avec instance que c'est une question d'importance naturelle qui mérite la plus sérieuse et la plus soigneuse étude. Aucun peuple n'est libéré de l'obligation sacrée de défendre son propre territoire contre l'agression étrangère, et je prétends qu'on ne peut la remplir d'une manière efficace et économique que par une préparation graduelle d'affaires en temps de paix.

Les frais de la défense devraient être considérés comme une prime annuelle sur une police d'assurance nationale, et comme de l'argent bien placé en assurant l'indépendance et la prospérité que seul peut obtenir l'homme fort bien armé.

Je crois que c'est une excellente recommandation, simple et bien exposée. La seule difficulté que je vois est le tirage au sort ; mais dans les circonstances et pour obtenir une unité de cette sorte je suis bien prêt à approuver la proposition du général. Mais je désire faire cette distinction. Je ne veux pas qu'on applique le tirage au sort à la formation des compagnies et des régiments, et pour les augmenter pour les fins d'exercices militaires, parce que cela ajouterait beaucoup à nos dépenses. Mais la recommandation est simple et effective. On lèvera une unité affiliée de 50 hommes pour chaque escadron, batterie ou compagnie de la milice active. Cela donnerait une forte augmentation à très peu de frais. Le temps pris serait seulement celui qu'il faudrait à ces hommes pour se rendre au quartier général une fois par année à un jour dit, et là présenter leur certificat de tir accompli et si les hommes demeurent à plus de six milles, on leur paiera leurs dépenses d'aller et retour.

Il est probable que lorsque le ministre de la Milice prendra l'affaire en main, il pourra nous dire de combien cela augmenterait nos 35,000 hommes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : D'environ 75,000.

L'honorable M. TISDALE : Cela ajouterait 400 hommes aux régiments de huit compagnies et donnerait une unité très respectable. J'espère que tous les députés étudieront sérieusement cette recommandation et expliqueront dans leurs différents comtés que ceci n'est pas la conscription dans le sens ordinaire du mot. Ce ne sera pas injuste pour ceux qui ne seront jamais appelés, mais qui profiteront de l'éducation donnée aux hommes qui le méritent et des dépenses qu'ils auront à faire. La plus grande difficulté viendra des gens qui, à raison de la nature de leurs affaires, ne pourront obtenir un congé d'absence de leurs patrons pour se rendre aux camps. Un bien plus grand nombre d'hommes acquièreront ainsi une connaissance du maniement du fusil et du tir à longue portée, qui sont des choses difficiles à apprendre, et sur lesquelles nous devons compter pour nos succès en temps de guerre. La plupart des engagements dans le Sud-Africain se sont décidés à grande distance. Cette recommandation indique beaucoup de courage de la part du général, parce qu'il répugne assez à l'esprit du peuple d'être mobilisé, excepté lorsqu'il y est forcé par les nécessités de la guerre. C'est plutôt un tirage au sort pour savoir qui apprendra le maniement du fusil, plutôt qui est un système de conscription, et les services de ces hommes ainsi choisis au tirage au sort ne seront requis qu'en temps de guerre. Le fait qu'il sort de chez lui pour apprendre à tirer et obtenir ses cartouches gratuites ne rend pas un homme susceptible d'être appelé sous les armes, excepté si le pays était mis sur le pied de guerre en cas d'urgence.

Puis il nous faut le matériel nécessaire et en bon état pour faire la guerre ou défendre le pays, et je lirai en conséquence les recommendations du général au sujet des dépôts et des munitions. Il dit :

Je dois de nouveau insister sur la nécessité d'établir des poudrières et des magasins dans l'ouest du Canada.

Il est admis que la décentralisation est un des principes les plus à-jour dans les administrations militaires; mais jusqu'à présent au Canada, nous avons fait peu de progrès dans ce sens, et en ce qui concerne les munitions nous n'avons qu'un seul arsenal et une poudrière de réserve et ils sont placés de telle manière à une extrémité du pays qu'ils allient le maximum d'inconvénients en temps de paix, aux difficultés et aux dangers en temps de guerre. Je prétends qu'il est absolument essentiel pour la défense efficace du Canada de fournir sans retard des poudrières de réserve pour l'approvisionnement des troupes des districts militaires Nos 1, 2, 3 et 4 et 10 ; et il n'y a aucun doute, au point de vue militaire, qu'un second arsenal pour la fabrication des munitions de guerre est des plus nécessaires, la capacité de la cartoucherie actuelle travaillant sans interruption excède à peine les besoins annuels des troupes.

Quant aux dépôts d'équipement le surintendant en chef des magasins militaires a demandé avec instance dans son rapport de l'an dernier de lui fournir de nouveaux et plus grands bâtiments à Kingston et à Toronto, et en appuyant son opinion, je recommanderais fortement que les casernes de la Tête-de-Pont, à Kingston, qui conviennent très mal au logement des troupes, soient converties en un dépôt pour les habillements, équipement et matériel de guerre, autre que les cartouches, pour lesquelles les bâtiments actuels, avec de légères modifications conviendraient très bien. Si on faisait cela, on pourrait fournir de nouvelles casernes pour l'école d'artillerie de campagne, ce que je considère des plus nécessaires, attendu que celles qu'occupent aujourd'hui les troupes manquent de la plupart de ce qu'on exige, dans une caserne moderne et pour leur donner une certaine somme de confort et de commodité, il faudrait, même si la chose était praticable, dépenser beaucoup d'argent pour construire une caserne moderne et parfaitement sanitaire qui serait une économie à la longue, et de plus, j'en ai confiance, rendrait le service dans l'artillerie de campagne beaucoup plus populaire.

Pendant que je traite ce sujet, il est de mon devoir de signaler le besoin de " magasins de mobilisation " aux quartiers généraux des districts militaires, dans lesquels on garderait un équipement complet pour chaque unité du district, et suffisant pour lui permettre d'entrer en campagne. Ces magasins devraient être sous la direction de l'officier commandant du district et sans cette distribution de matériel de guerre et une décentralisation complète de la division du matériel, une rapide et heureuse mobilisation pour la guerre est une impossibilité absolue.

Quelque bien discipliné que soit le personnel d'une armée, son efficacité pratique pour la guerre doit se mesurer par la rapidité avec laquelle il peut être mis sur le pied de guerre et mis en campagne comme machine parfaite de combat. C'est simplement une question d'administration des plus à-jour, en temps de paix, et le premier pas nécessaire dans ce sens est de placer le matériel nécessaire là où on en a besoin pour le distribuer aux troupes, et éviter ainsi une distribution à la hâte qui, en général, donne lieu à la confusion et à l'insuccès en cas d'urgence.

J'ose espérer que la grande importance de ce trait caractéristique en administration militaire s'imposera à une sérieuse étude, et qu'un dépôt de réserve à l'ouest et, si c'est possible, un arsenal auxiliaire seront établis à une date aussi rapprochée que possible "

Pendant que je parle sur le sujet, je désire attirer l'attention du ministre sur le rapport du surintendant de la cartoucherie fédérale. Il dit :

En différentes occasions des personnes bien intentionnées mais mal informées ont proposé la construction d'une nouvelle cartoucherie dans la partie ouest du Canada. Il serait bon d'expliquer que notre fabrique actuelle suffit à tous les besoins présents et que les commandes qu'elle reçoit sont si faibles qu'il est à peine possible de garder au travail un personnel effectif. Une division du travail signifierait la famine et le désastre pour les deux. Les raisons stratégiques données contre la situation

de la présente cartoucherie ne sont pas bien fondées.

Je suis heureux de dire que le ministre a déjà exprimé son opinion qui concorde avec celle du général, qu'il est presque indispensable d'avoir un arsenal dans l'ouest le plus tôt possible. Le surintendant de la cartoucherie semble différer d'opinion avec le ministre et avec le général. Mais je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour donner les raisons en faveur d'un changement en sus du fait que notre unique arsenal se trouve si loin dans l'est. Cette question a été discutée déjà, et tout honorable député qui voudra se renseigner n'aura qu'à ouvrir les "Débats" de 1900 aux pages 8331 et 8332 et les "Débats" de 1901, à la page 3855. Dans ces discussions il y a eu un concours d'opinion en faveur de la proposition que le général préconise si fortement. Et le ministre a promis d'examiner la question avec soin le plus tôt possible. Non seulement nous avons besoin d'un arsenal additionnel dans l'ouest de l'Ontario, mais il nous en faudra également, lorsque les finances le permettront, dans le Manitoba et un autre dans l'extrême ouest. Permettez-moi de dire, pendant que j'y pense, que si jamais nous sommes obligés de mettre nos troupes sur le pied de guerre, l'éventualité en sera soudaine, et nous aurons à faire face à un ennemi formidable, car notre frontière est si longue que sa défense sera toujours une sérieuse affaire. Par conséquent nous ne devons rien négliger, à mon avis, pour améliorer notre armement.

Maintenant, une autre citation du général et j'ai fini. Je la fais pour montrer avec quel soin et quelle perfection il a étudié la question et cependant comme sont simples et complètes ses recommandations. C'est au sujet des salles d'armes et le général recommande un nouveau projet, auquel je dois, autant que je puis en juger, accorder mon plus cordial appui :

J'ai beaucoup réfléchi sur la question de savoir si l'on devrait fournir aux corps ruraux des salles d'armes centrales, et après avoir consulté tous les officiers commandant de districts j'en suis venu à la conclusion que la "salle d'armes de compagnie" convient mieux aux conditions dans lesquelles notre milice rurale est organisée.

Il est naturellement évident que, en général, on prend mieux soin des armes et de l'équipement dans une salle d'armes centrale, mais c'est, je pense, le seul argument important qu'on puisse faire valoir en sa faveur. D'un autre côté, priver les capitaines de leurs armes tend à diminuer l'intérêt qu'ils portent à leurs compagnies et à enlever aux sous-officiers et aux hommes toute chance de faire l'exercice et de pratiquer le tir dans les hameaux et districts de la campagne, car on ne peut guère espérer que la population aura de la considération pour la compagnie locale qu'elle ne voit jamais. J'ai aussi remarqué que là où on avait fourni une salle d'armes centrale aux régiments ruraux, il y a une tendance marquée chez les officiers commandants à convertir graduellement leurs troupes en corps urbains, au grand détriment du service, car quelque bons que soient les régiments urbains, le gros de nos troupes de défense doit se composer des hommes endurcis à la fatigue, qui composent nos unités rurales, et tout ce qui peut affaiblir cette partie de la milice active doit, à mon avis, être grandement réprouvé.

Je recommande donc qu'on cesse de fournir des "salles d'armes centrales" aux régiments ruraux, et qu'à leur place, on loue de solides constructions ordinaires, comme aujourd'hui pour servir de salles d'armes de compagnie ou de quartier général de la compagnie.

Maintenant, avec la permission du comité, ayant cité ce rapport et en ayant lu quelques extraits importants, je passerai à une recommandation .

Je pense qu'il serait de l'intérêt de chaque député de cette Chambre de se procurer cet excellent rapport et de le lire, surtout la partie dans laquelle il traite cette question dont je vous ai donné un court aperçu. Je me propose maintenant de vous exprimer en peu de mots mes opinions sur l'état des affaires miltaires de ce pays. Or, de quoi avons-nous besoin pour les fins de la défense ? Il nous faut des hommes, de l'entraînement, de l'instruction, des armes, des provisions et des munitions. Qu'avons-nous aujourd'hui ? Nous avons un nombre considérable d'hommes du meilleur type. Je vous ai expliqué ce que nous avons en fait d'instruction et d'entraînement militaire. Je crois que l'instruction que reçoivent nos officiers est suffisante.

Je désire demander au ministre de la Milice et de la Défense d'étudier sérieusement le sujet relatif au Collège militaire Royal, et de faire mettre à effet la recommandation du général, de voir que les jeunes gens que nous y instruisons bien soient obligés de servir un certain temps, de prendre des arrangements d'avance, et s'ils ne veulent pas s'y conformer, alors qu'ils reçoivent cette sorte d'instruction militaire à leurs propres frais. Bien qu'il soit très bien d'envoyer autant de jeunes gens que nous pouvons, et c'est encore un petit nombre, en Angleterre pour y prendre du service dans l'armée régulière, nous en avons encore plus besoin ici. Si les jeunes gens qui vont là comprenaient qu'une partie du cours, si je peux m'exprimer ainsi, exige qu'ils prennent ensuite du service pendant un certain temps dans quelques-unes des compagnies, ils deviendraient des officiers capables. En ce sens je crois que la recommandation du général mérite considération. Si nous ne pouvons gagner nos jeunes gens, sortant d'une bonne classe, à porter cet intérêt à leur propre pays, je serais pour ma part prêt à appuyer la demande d'abolition de cette institution, qui est un des points de sa recommandation. Assurément, s'ils ont le courage d'y aller et d'y passer quelques temps, ils devraient consentir à consacrer une certaine partie de leur temps subséquemment à servir dans les compagnies, et je suis convaincu qu'une des grandes difficultés qu'éprouve le ministre de la Milice et de la Défense, c'est d'obtenir des

M. TISDALE.

officiers qualifiés qui consentent à prendre du service. Puis, quant au camp d'instruction, nous connaissons tous son utilité. Nous avons maintenant les meilleures armes, habillements et provisions, et un montant considérable de munitions, et lorsque nous discuterons le budget, je demanderai au ministre, et dans le cas où je ne serais pas présent, je prierai quelque autre honorable député de demander au ministre de la Milice de présenter à la Chambre un relevé des munitions qu'il possède et où elles sont placées.

M. ROCHE (Halifax) : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ? Combien de fusils avons-nous à présent, dans le pays ?

L'honorable M. TISDALE : Je ne pourrais vous dire combien nous en avons, mais je sais que notre provision de fusils perfectionnés suffit pour les soldats qui font l'exercice. Le ministre peut le dire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Environ 40,000 fusils.

L'honorable M. TISDALE : Juste assez pour le nombre de soldats. Je ne demande pas cependant que l'on se hâte trop à faire des achats de fusils, parce qu'il se fait une amélioration continuelle à ce sujet dans l'armée anglaise, mais lorsque l'on sera fixé sur l'arme à adopter nous devrions en avoir une réserve suffisante aux différents quartiers généraux. Il en est ainsi des uniformes, des approvisionnements et surtout des munitions. Un fusil et un soldat sans munitions ne valent rien, et nous voulons que ces munitions soient distribuées de façon à ce que nous puissions toujours les avoir sous la main lorsque nous en aurons besoin dans les cas de troubles à l'intérieur, mais surtout lorsque nous serons attaqués du dehors.

Maintenant qu'est-ce que propose le général ? Il ne demande ni nouveaux officiers, ni plus d'argent pour mettre la milice sur un effectif de guerre. Je crois que sa proposition est digne d'un gentleman qui lui-même est digne de commander comme major général les milices de n'importe quelle colonie anglaise et surtout celle du Canada. J'espère que le ministre donnera une attention toute spéciale à cette proposition ; j'espère même qu'il fera plus que cela, et qu'il aura le courage de donner suite à quelques-unes de ces propositions, parce que cela demande une certaine somme de courage pour demander au ministre des Finances un peu plus d'argent que d'habitude pour la milice. Mais on nous dit que nous sommes dans un temps de prospérité, et si c'est le cas ne soyons pas mesquins pourvu que l'argent que nous dépenserons soit bien utilisé, pour la défense du pays. La milice ne peut être mobilisée d'aucune autre manière, et si elle était appelée sous les armes elle formerait une force très respectable.

Le général recommande aussi un plus grand nombre de jours d'exercices. C'est là une autre grande difficulté, mais jamais dans l'histoire du Canada ou de l'empire, le peuple n'a été mieux disposé qu'aujourd'hui à accepter de bon cœur la proposition du général, et je crois que le ministre de la Milice devait s'arranger de façon à augmenter la durée des exercices. Quant à la décentralisation dont parle le général, je suis sûr que le ministre l'approuve, car cette proposition ne souffre pas de discussion. Le général demande simplement que les dépôts d'armes et l'organisation des soldats soient faits de telle façon, que l'on ne soit pas obligé d'aller aux quartiers généraux pour tout ce dont on a besoin, mais que l'on ait tout sous la main, qu'on puisse obtenir en un instant aux endroits voulus les armes et les munitions pour les soldats ; car nous avons déjà les soldats et je ne crois pas qu'aucune partie du monde puisse en fournir de meilleurs.

Je n'ai rien de plus à dire, et je serai heureux si mes paroles peuvent engager les honorables membres de ce grand corps législatif à porter plus d'intérêt à cette question. Nous avons un pays inférieur à nul autre qui lui est égal en nombre. Nous avons les ressources suffisantes pour faire vivre une population de 100,000,000 d'âmes, et le temps va venir vite maintenant, nous le voyons même venir, où les ressources et les avantages du Canada attireront l'attention du monde entier. Nos grands cousins se sont réveillés, et de bons, braves et laborieux citoyens viennent maintenant des Etats-Unis pour profiter des avantages que le Canada offre et j'ai moi-même visité dans ma jeunesse une grande partie de l'Ouest ; j'ai voyagé depuis, et nulle part je n'ai trouvé autant de charmes que dans nos prairies de l'ouest. Il y a dans ces Etats de l'ouest (qui faisaient autrefois partie des Territoires) des milliers de gens qui feront les meilleurs colons. Vous n'avez pas d'idée des difficultés que rencontrent ceux qui vivent à l'ouest du Missouri où il n'y a environ que 10 par 100 de terre arable pour subvenir aux besoins d'une nombreuse population. Les Etats de l'est d'où nous viennent aujourd'hui beaucoup d'immigrants, ont été les Etats les plus riches de l'union, mais ceux qui les habitent ont découvert les immenses richesses des vastes plaines et vallées qui bordent les grandes rivières de notre Nord-Ouest canadien, et ils s'y dirigent maintenant. Je vais vous dire pourquoi ces immigrants vont faire de bons citoyens. Ils n'aiment pas à vivre dans un pays où ils ne peuvent pas voter, de sorte que pour exercer leurs droits de citoyens ils prêteront le serment d'allégeance à la couronne anglaise. Lorsqu'ils vivront sous nos institutions, ils seront surpris et content de voir que nos institutions sont véritablement démocratiques, et que la justice en ce pays ne fait aucune distinction entre le riche et le pauvre. Ils perdront rapidement toute attache avec le pays d'où ils viennent, et comme nous ils deviendront de bons, véritables et loyaux sujets anglais.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (l'honorable W. F. Borden) : M. le président, je crois que les membres du comité auront de la gratitude à mon honorable ami (M. Tisdale), qui m'a précédé au ministère de la Milice, pour l'étude sérieuse qu'il a faite de ce très important sujet, et pour la manière et claire et éloquente dont il l'a exposé au comité. Pour ma part je le félicite du beau et bon discours qu'il nous a fait cet après-midi. Je m'accorde parfaitement avec lui lorsqu'il dit que nous avons jusqu'à présent traité trop à la légère la question importante de la défense du pays, et que nous ne lui avons pas donné toute l'attention qu'elle mérite. En terminant son discours mon honorable ami a fait quelques remarques très éloquentes sur la prospérité actuelle et les grandes ressources du pays. Je veux ajouter une seule observation à ce qu'il a dit, et je suis sûr que l'honorable député s'accordera avec moi lorsque je dis que les dons dont nous jouissons, et les ressources naturelles que nous possédons nous imposent une grande responsabilité.

Tout pays qui bénéficie des avantages dont nous jouissons doit être prêt à les défendre. Un gouvernement qui néglige de s'occuper de la question de la défense nationale manque à son devoir, et il me semble que dans la période de prospérité que nous traversons, nous ne devrions pas oublier d'employer une partie des revenus additionnels du pays à améliorer nos moyens de défense.

Je vais maintenant brièvement toucher à quelques-unes des questions soulevées par le député de Norfolk-sud. Il a commencé par parler du rapport annuel du ministère de la Milice et plus particulièrement du rapport du commandant général. Ceux qui voudront se donner la peine de lire ce rapport reconnaîtront avec moi que les éloges que l'honorable député en a faits sont bien mérités. Tout en ne pouvant approuver entièrement certains détails et certaines conclusions qu'il adopte, je dois dire que j'approuve l'ensemble de ses remarques. J'ai toujours été d'avis que le commandant en chef de notre milice devait être libre de porter à la connaissance du public, ses opinions personnelles de militaire sur la question de la défense nationale, et c'est pour cette raison que durant mon terme d'office, et je crois que cette coutume était suivie par mes prédécesseurs, on a toujours facilité à cet officier le moyen de dire ce qu'il pensait de notre milice et des mesures à prendre pour l'améliorer.

Le député de Norfolk-sud a cité de nombreux extraits du rapport de cet officier. Je suis bien content qu'il l'ait fait ; et je vois avec plaisir que l'on trouvera maintenant dans les "Débats" les conseils précieux donnés par cet officier. Je ne citerai donc aucun extrait de ce rapport, car cela est maintenant inutile, et je me contenterai de faire allusion à certaines questions plus importantes sur lesquelles l'honorable député a insisté plus fortement. L'honorable député nous a parlé des corps permanents et des remarques formulées par le commandant général à ce sujet. Cet officier parle en termes très élogieux de ce corps et finit par dire que son effectif devrait être augmenté. La loi actuelle limite l'effectif de ce corps à 1,000 hommes. Le commandant général recommande de porter ce nombre à 1,500 hommes, et je crois que cette proposition est très sage ; aussi, quand il s'agira de refondre ou de modifier l'Acte de la milice, il conviendra de prendre les mesures nécessaires pour augmenter son effectif jusqu'à 1,500 hommes.

Je n'ai pas l'intention de proposer cette année d'amendements à l'Acte de la milice, car j'espère soumettre à la prochaine session du parlement un bill qui sera tout simplement une refonte de la loi actuelle. Je serai probablement en mesure de faire distribuer ce bill aux députés et à tous ceux qui s'intéressent à ces questions avant l'ouverture de la prochaine session, afin que l'année prochaine nous puissions bénéficier des études que l'on aura pu faire sur ce sujet important.

Mon honorable ami (M. Tisdale) a aussi fait allusion à la question des exercices annuels, et à la nécessité qu'il y aurait de prolonger la durée de ces exercices. Le commandant en chef croit que la durée de ces exercices devrait être portée à 21 et même à 28 jours. Dans la condition actuelle du pays, je crois qu'il serait très difficile d'obtenir des 35,000 hommes qui composent la milice, qu'ils abandonnent leurs affaires non pour 28 jours, car cela est impossible, mais même pour 21 jours. Il y aurait peut-être moyen que tous les trois ans la durée de ces exercices serait prolongée plus qu'à l'ordinaire. C'est là une des questions qu'il faudra étudier quand le nouveau bill sera soumis à la considération de la Chambre.

L'honorable député a également fait allusion à une question qui, à mon avis, est encore plus importante que tout cela, la question d'une réserve de milice, et sous ce rapport je partage entièrement l'avis du commandant général. Je dois dire à la Chambre que nous sommes actuellement en frais d'essayer de mettre en pratique le conseil de cet officier. Cette innovation n'entraînera pas de dépenses additionnelles considérables, car les nouvelles recrues dont on aura besoin pour porter l'effectif de la milice à environ 100,000 hommes, ces nouvelles recrues, dis-je, pourront être intéressées dans les affaires de la milice en les faisant entrer dans les associations de tir établies durant la dernière session du parlement. J'espère pouvoir arriver, grâce à ce moyen, et sans augmenter considérablement les dépenses annuelles, à tripler pour ainsi dire le chiffre actuel de notre milice, tout en en faisant un corps aussi effectif que les 35,000 hommes qui la composent acctuellement. Dans tous les cas, elle sera composée d'hommes ayant une certaine expérience dans l'art du tir.

L'item suivant des estimations est destiné à couvrir les frais qu'entraînent les exercices annuels, et cette année il comprend les crédits destinés à la mousqueterie, à l'habillement et aux magasins. Les années précédentes, cet item ne comprenait que les dépenses des "exercices annuels," et d'après la décision rendue par l'auditeur général, la dépense devrait se limiter à ce chef. Dans le but d'offrir les avantages de la pratique du tir à autant de personnes que possible et pour utiliser leurs services comme membres de la réserve de milice, je crois devoir demander à la Chambre de m'accorder ce crédit sous le titre de "exercices annuels et tir au fusil", et de me permettre d'inclure dans ce crédit, pour des raisons que j'expliquerai tantôt, le montant qui est ordinairement accordé sous le titre de "habillements et magasins." Il est à désirer que l'exécutif soit autorisé à faire la chose. Je ne puis dire en ce moment quelle partie de ce crédit sera employée pour les exercices annuels, et quelle partie pourra être plus avantageusement employée pour développer l'enseignement du tir au fusil que nous sommes en frais d'introduire dans le pays. Après avoir entendu les explications que je viens de donner et compris l'intention qui me pousse à agir ainsi, je suis convaincu que la Chambre sera disposée a donner à ce crédit destiné aux exercices annuels toute l'élasticité nécessaire. Je suis persuadé que la chose peut se faire sans augmenter les dépenses requises pour les exercices annuels.

J'ai l'intention d'utiliser un procédé nouveau dans la fabrication des cartouches, lequel permet d'obtenir des cartouches beaucoup moins dispendieuses que les anciennes et dont on peut se servir n'importe où presque sans danger, tout en n'exigeant pas ces champs de tir couteux qu'il est nécessaire d'avoir lorsque l'on fait usage de cartouches contenant une charge entière. Je veux aussi qu'à l'avenir aucun homme ne soit accepté dans la milice, comme recrue, avant d'avoir démontré qu'il peut se servir d'un fusil et possède les aptitudes nécessaires pour devenir un soldat utile. De cette manière, nous augmenterons l'intérêt qu'offre ce corps militaire ; nous y ferons entrer une catégorie d'hommes qui seront disposés à travailler, et nous en exclurons une foule de gens qui ne devraient pas s'y trouver et dont un bon nombre prennent actuellement part aux exercices annuels.

L'honorable député (M. Tisdale) a discuté la question de la construction d'un autre arsenal au Canada, et il a fait allusion à ce sujet à certaines déclarations formulées au cours de la dernière session. Je suis bien prêt à maintenir ce que j'ai dit dans le passé à ce sujet, c'est-à-dire que le temps n'est pas éloigné, s'il n'est pas déjà arrivé, pour nous,d'avoir au moins un autre arsenal situé dans une position plus centrale du pays. Cependant, nous travaillons actullement à augmenter l'outillage de l'arsenal de Québec, afin de pouvoir quadrupler sa capacité de production d'ici à un an. Au lieu de fabriquer 2,000,000 de cartouches par année, nous en fabriquerons 6,000,000 ou 7,000,000, et tout cela se fera, je vous prie de le remarquer, avec des ouvriers travaillant seulement huit heures par jour. C'est-à-dire, que si l'ouvrage se faisait d'après les heures de travail ordinaires, l'arsenal de Québec pourrait fabriquer de 18,000,000 à 20,000,000 de cartouches par année. Ce n'est pas d'un arsenal additionnel dont nous avons le plus besoin pour le moment, mais bien de deux ou trois nouveaux magasins pour mettre nos cartouches à l'abri. A mesure qu'elles sont fabriquées à Québec, elles peuvent être facilement expédiées vers des points convenables de l'ouest pour y être emmagasinées. L'honorable député m'a demandé de lui indiquer la quantité de munitions que nous avons en mains——

M. TISDALE : Et où elles se trouvent ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cette question a été posée l'année dernière par l'ex-député de York (M. Wallace) et je lui ai répondu que pour certaines raisons je ne pouvais faire connaître ce détail publiquement, mais que j'étais prêt à le fournir privément à l'honorable député.

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis encore de cet avis, et n'importe quel membre de cette Chambre qui voudra bien venir me trouver pourra obtenir ce renseignement s'il en a besoin. Une grande quantité de ces munitions se trouve à Toronto ; il y en a également à Kingston et à London des quantités suffisantes. Mon honorable ami (M. Tisdale) croit qu'un troisième arsenal devra être construit bientôt dans notre vaste Nord-Ouest. Mais je ne partage pas sa manière de voir sur ce point. On pourrait peut-être y songer pour la Colombie Anglaise, mais en cas de guerre, la question de conserver la possession du territoire qui s'étend de la Colombie Anglaise à l'est du pays serait tellement douteux, qu'il ne serait pas prudent d'y placer une fabrique de cartouches exposée à tomber entre les mains de l'ennemi, ce qui pourrait tourner à notre désavantage. Toutefois, cette question est plutôt du ressort des militaires.

M. TISDALE : Accordez-leur un magasin militaire en attendant.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est probablement ce qui va avoir lieu. A ce propos, on me permettra peut-être de faire allusion à l'importante question des armes. L'honorable député nous a dit, avec raison, que nous avions les soldats, mais que les armes nous manquaient. En effet, nous avons bien peu d'armes proportionnellement au nombre d'hommes en état de s'enrôler ; cependant la Chambre apprendra sans doute avec plai-

sir que nous premons les moyens de suppléer à cette lacune, et nous espérons qu'avant peu nous aurons en opération au Canada une fabrique d'armes d'une capacité de production de 12,000 à 15,000 fusils par année production qui pourra être portée à double de ce chiffre en travaillant jour et nuit.

M. TISDALE : Où sera située cette fabrique ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La chose n'st pas encore complètement réglée, mais il est probable que ce sera près de l'arsenal actuel.

M. SPROULE : Est-ce qu'il s'agit de la Compagnie Ross qui vient d'être incorporée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui. Une commission composée du colonel Otter, du colonel Hughes, du colonel Anderson, du colonel Gibson et une couple d'autres personnes aidées du personnel des quartiers généraux, et d'un expert, le major Gaudet, surintendant de la cartoucherie de Québec, a été chargé de faire l'essai de ce fusil. Le rapport transmis par cette commission au gouvernement est tout à fait favorable à ce fusil, et le gouvernement, se basant sur ce rapport, l'a adopté.

M. HAGGART : Peut-on se servir avec ce fusil des cartouches ordinaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, et le contrat qui sera signé avec sir Charles Ross contiendra une clause spéciale, dans laquelle il sera stipulé que dans le cas ou le gouvernement voudrait changer le fusil, ou dans le cas de nouvelles découvertes, il devra, après en avoir été averti, fabriquer tel fusil que le ministère pourra exiger.

Je partage entièrement l'avis de l'honorable député et du commandant général sur la question de la distribution des fusils que nous avons actuellement aux bataillons des campagne. Lorsque j'ai pris la direction de ce ministère, j'ai constaté, comme je l'ai déjà fait remarquer dans cette Chambre, que le commandant en chef, sous l'administration de mon honorable ami, avait recommandé fortement de ne pas distribuer ces fusils avant que des salles d'armes centrales fussent construites, sous prétexte qu'il s'agissait là d'une arme très délicate exigeant les soins d'un armurier. Il a été complètement démontré, par ce qui a eu lieu dans le Sud-africain, que ce fusil n'est pas une arme aussi délicate que l'on se plaisait à le supposer, car il a soutenu l'épreuve avec succès. Je doute qu'il soit possible de trouver un fusil pouvant donner plus entière satisfaction que les fusils Lee-Enfield et Lee-Metford. Le commandant général recommande la distribution immédiate de ces fusils, et la continuation de l'ancien système des salles d'armes de compagnies avec une inspection convenable; le ministère, se basant sur cette recommandation, a ordonné la distribution immédiate de ces fusils et la remise aux magasins des anciennes armes. Cette nouvelle devra faire plaisir à tous les militaires. Je considère que nous faisons là un pas dans la bonne voie, et je n'ai qu'un regret, c'est de ne pas avoir fait la chose auparavant.

Ce sont à peu près là tous les points importants soulevés par l'honorable député, et les cinq années d'expérience que je possède dans ce ministère me permettent de dire sans crainte que nous pouvons établir dans ce pays une force défensive très efficace en augmentant bien légèrement les défenses actuelles. Sans vouloir répéter ce que j'ai déjà dit relativement aux modes de recrutement que nous nous proposons d'adopter à l'avenir pour la milice active, je crois qu'en intéressant les citoyens dans la pratique du tir, et dans les affaires de la milice, en leur donnant quelque chose en pratique à faire, nous pourrons sans augmenter considérablement les dépenses, avoir sous la main des milliers de jeunes gens qui seront convenablement équipés et prêts à combattre dans le cas où la défense du pays l'exigerait.

Ce que nous voulons, c'est d'avoir toujours prêt, toujours disposé à agir, un état-major efficace, sur qui nous pouvons compter. Non seulement il nous faut un état-major effectif aux quartiers généraux, mais aussi des états-majors de district effectifs, prêts à répondre au premier appel. Nous voulons avoir des officiers instruits, des officiers bien disciplinés ; et je considère que le commandant général a raison quand il dit que nous devons insister à l'avenir pour exiger des connaissances militaires plus parfaites de la part des officiers, en leur faisant subir des examens plus sévères. Grâce à la loi que nous avons adoptée il y a quelques années, limitant la durée des services des officiers, nous ajoutons chaque année de nouveaux officiers et sous-officiers à notre réserve. Le colonel d'un régiment doit se retirer après cinq ans de service, son subordonné immédiat le remplaçant, et ainsi de suite. Chaque soldat peut donc avoir l'espoir d'améliorer sa position et de monter en grade grâce à ce moyen. Cette mesure a contribué à augmenter l'intérêt dans les affaires de la milice. Le plus simple troupier peut maintenant espérer arriver aux plus haut grades s'il est jeune. Quant à ceux qui quittent le service, ils ne sont pas perdus pour la milice. Ils restent dans la réserve ; et je crois que nous devrions trouver un moyen quelconque de les tenir en contact avec la milice, en leur donnant quelque chose à faire. De cette manière, nous augmentons chaque année le nombre d'officiers instruits et expérimentés que nous avons à notre disposition. L'état-major des quartiers généraux renferme tous les éléments nécessaires pour une armée en campagne. Nous avons organisé un corps de

service médical, dont le commandant général fait les plus grands éloges, et auquel l'honorable député n'a pas même fait allusion, bien qu'il mérite plus qu'une simple mention. Je considère que ce service médical n'a pas de supérieur dans tout l'univers. Nous en avons eu la preuve l'autre jour dans le Sud-africain. Notre corps d'ambulance de campagne venait à peine de débarquer sur le sol d'Afrique qu'il fut soumis à la plus rude épreuve par laquelle on puisse faire passer une organisation de cette nature, et j'ai eu la satisfaction de recevoir un cablegramme du colonel Evans m'informant que les hommes de ce corps ont fait admirablement leur devoir.

Nous sommes en frais d'organiser un corps d'intendance pour l'armée. Le colonel Bigger, qui a acquis une certaine expérience sous ce rapport en Afrique, est actuellement à suivre un cours en Angleterre, et il devra revenir au Canada dans quelques mois, avec un bagage de connaissances qui lui permettront d'organiser, d'une extrémité à l'autre du pays, cette branche importante du service. Maintenant que toutes ces branches du service sont convenablement organisées tant aux quartiers généraux que dans les districts, avec un nombre considérable d'officiers prêts à répondre au premier appel, et avec les précautions que nous prenons maintenant pour enseigner à nos hommes le maniement du fusil, j'espère que nous aurons, dans un avenir rapproché, un corps de milice amplement suffisant pour protéger le pays en cas de troubles, et capable, avec l'aide de la mère patrie, de faire sa part dans la défense du Canada contre toute attaque du dehors.

Je ne crois pas avoir autre chose à ajouter à ces remarques, mais à mesure que les item seront soumis à la Chambre, je me ferai un plaisir de fournir les renseignements dont on pourra avoir besoin.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

M. MACLAREN : Les remarques que j'ai à faire, M. l'Orateur, concernant plus particulièrement les affaires de la milice dans mon district. Le comté de Huntingdon est limitrophe de l'Etat de New-York sur une longueur de 70 milles. En 1862-63, comme l'a dit le député de Norfolk (M. Tisdale), l'enrôlement dans la milice prit de vastes proportions dans tout le pays. Le comté de Huntingdon comptait à lui seul treize compagnies de 55 hommes chacune, ce qui, avec une population de 14,000 ou 15,000 âmes, représente environ une compagnie par chaque 1,000 personnes. Comme on le voit, cela donne une juste idée de l'esprit militaire de cette époque. Les remarques faites par l'honorable député de Haldimand et Monck (M. Thompson) au cours de la discussion des crédits destinés à la milice, l'année dernière, m'ont fait bien plaisir. Il a démontré à la Chambre qu'il avait étudié attentivement cette question, et qu'il était en mesure de parler de la chose en connaissance de cause. Je possède moi-même une certaine expérience sous ce rapport. Je me suis engagé comme simple volontaire en 1863, et j'ai fait partie de la milice jusqu'en 1899—soit une période de 26 ans. Durant les 4 premières années j'ai servi comme simple soldat et sergent, et j'étais sergent-major d'un bataillon provisoire lors de l'invasion Fénienne en 1866. Dans l'automne de 1866, le 50e bataillon, dont j'étais l'adjudant et l'instructeur militaire, fut organisé et en 1889 je me retirai du service avec le grade de major. J'ai toujours porté beaucoup d'intérêt aux affaires de la milice, et je suis par conséquent en mesure de parler de cette question en connaissance de cause. En examinant la Chambre, cette après-midi, je ne pouvais m'empêcher de songer que si le nombre de députés présents est une preuve de l'ardeur militaire de ce pays, cet esprit militaire est descendu bien bas. J'ai compté 20 députés présents sur 200, et je me suis dit que si le même esprit règne dans le pays, il n'est guère possible de songer à maintenir un corps de milice quelque peu important.

Ces questions éveillent toujours beaucoup d'enthousiasme quand on en parle pour la première fois. Je me rappelle parfaitement que dans mon comté, quels que fussent les travaux à exécuter sur la ferme, nous trouvions toujours moyen de nous rendre le soir aux exercices militaires, et ce zèle subsista dans cette partie du pays jusqu'en 1866. En 1870, il fut de nouveau question que le Canada serait attaqué par les Féniens, et nous eûmes de nouveau la bonne fortune d'être appelé sous les armes et d'avoir une petite escarmouche avec les Féniens à la rivière à la "Truite", de sorte que nous avons le privilège de porter le nom de la "rivière à la Truite", inscrit sur notre drapeau. Plus tard on entendit encore parler que les Américains voulaient envahir le pays, et notre zèle pour les choses militaires se soutint assez bien jusqu'en 1877-78, mais à partir de cette date notre ardeur militaire parut se calmer considérablement, et durant les dernières années que je fis partie de la milice, nous éprouvâmes beaucoup de difficulté à maintenir notre bataillon sur le pied d'efficacité que nous aurions aimé à le voir.

Nous avions à cette époque, comme nous avons encore actuellement dans ce comté, les véritables hommes qu'il faut pour assurer le succès d'une entreprise de cette nature. Sur les 55 soldats qui composaient ma compagnie, 32 avaient six pieds et plus de hauteur, et bien qu'un homme de haute taille ne fasse pas un meilleur soldat qu'un homme de petite taille, cependant, ils offrent une plus belle apparence dans les rangs. Il est encore possible de trouver des hommes de cette taille dans cette partie du pays, mais

il ne font plus partie de notre corps de milice.

Il existe plusieurs raisons pour expliquer cette abstention. Encore une fois, je veux traiter cette question comme elle se présente dans mon comté. Nous avons deux bataillons, le 50e et le 51e, composés chacun de huit compagnies. Quelques-unes de ces compagnies viennent de Chateauguay, le comté voisin ; nous avons treize compagnies et une troupe de cavalerie dans le comté de Huntingdon. Depuis 1877 ou 1878, il a toujours été pour ainsi dire impossible d'obtenir les véritables hommes dont nous avions besoin pour remplir les cadres de bataillon d'une manière permanente. Le résultat de cela, c'est que les compagnies sont disparues les unes après les autres, et lors des derniers exercices annuels, à Laprairie, sur seize compagnies formant l'effectif du bataillon, on a constaté qu'il était impossible de trouver quatre compagnies complètes.

Une des raisons, pour laquelle les gens semblent ne pas apporter d'intérêt à cette question, c'est qu'ils ne comprennent pas la nécessité de maintenir le corps de milice. Ils sont pourtant aussi loyaux que la population des autres parties du pays. Ils seraient probablement aussi prêts que n'importe qui à s'enrôler pour la défense du Canada. Mais nous sommes des gens pratiques dans le comté de Huntingdon, nous aimons à nous occuper de nos affaires ; et un bon nombre d'entre nous ne voient pas la nécessité qu'il peut y avoir de maintenir ce corps et de perdre du temps et de l'argent pour suivre les exercices militaires chaque année.

C'est quand les exercices se faisaient aux salles d'armes des différentes compagnies que la milice était la plus florissante dans le comté de Huntingdon et donnait les meilleurs résultats. Cela est probablement impraticable aujourd'hui. Mais si la chose était possible, je crois que nous pourrions remplir les cadres avec des soldats comme ceux que nous avions en 1865 et 1875. Je me permettrai d'ajouter ici que les volontaires qui ont pris part aux exercices annuels, depuis dix ou quinze ans, ne sont pas la classe de soldats sur lesquelles nous pourrions compter pour la défense du pays en cas de besoin. J'appartiens à un comté agricole, et les cultivateurs n'aiment pas à laisser partir leurs fils pour ces exercices annuels qui ont lieu vers la fin de juin ou le commencement de juillet, la saison de l'année durant laquelle ils sont le plus occupés, et les jeunes gens eux-mêmes s'y refusent souvent. Bien d'autres personnes semblent être sous l'impression qu'il est impossible de faire des soldats avec des enfants dans l'espace de douze jours. On sait ce qui se passe dans ces camps. Il faut une journée pour s'y rendre et une journée pour revenir. A part cela, il y a le dimanche, et, généralement une couple de jours de mauvais temps. D'après l'expérience que j'en ai, sur douze jours d'exercices, il y en a jamais plus de sept ou huit durant lesquels il se fait un travail sérieux. Le ministre de la Milice actuel a beaucoup amélioré cet état de choses. D'un autre côté, je n'ai jamais pu comprendre comment on pouvait espérer faire des soldats parfaits avec nos enfantsdans l'espace de dix ou douze jours d'exercice par année.

Une des plus sérieuses objections qu'offrait autrefois la milice, consistait dans les accoutrements ridicules que ces jeunes gens étaient obligés de porter. Je crois que l'on a accompli des progrès importants sous ce rapport, mais je ne puis rien affirmer, car il y a trop longtemps que je ne fais plus partie de la milice. Tous reconnaîtront avec moi qu'il n'existe pas de classe plus indépendante dans notre société que nos fils de cultivateurs. L'artisan dans les villes, l'ouvrier dans les fabriques, ou le commis dans les magasins, sont soumis à une espèce de discipline, mais tout cela n'existe pas pour les fils de cultivateurs. On sait comment un jeune homme s'habille quand il se prépare à se rendre à son ouvrage durant une forte journée de chaleur du mois de juin. Il s'habille le plus légèrement possible. Un pantalon, une chemise, un grand chapeau de paille, et une paire de chaussures, c'est là tout ce dont il a besoin. S'il a chaud, il relève ses manches de chemises et en ouvre le collet. Supposons maintenant qu'un de ces jeunes gens parte pour aller prendre part aux exercices annuels. Il se rend aux quartiers généraux—je parle de l'ancien temps—où on lui remet un pantalon en laine et une tunique rouge en drap épais et raide comme un bout de planche. De crainte que la tunique ne soit pas assez chaude, on a eu la précaution de la doubler avec de la belle flanelle bien molle. Cette tunique boutonne jusque sous le menton. A part cela, le jeune soldat porte un ceinturon de deux pouces de largeur et une bande de cuir, de trois pouces de largeur, lui entoure les épaules et soutien une énorme giberne qui lui descend jusque sur la hanche. Lorsqu'arrive le jour de l'inspection et qu'il est revêtu de l'uniforme complet il porte un hideux havresac au dos, surmonté d'un vaisseau en fer blanc couvert d'une toile huilée. Puis on lui plante sur la tête un bonnet de laine et c'est dans cet accoutrement qu'on le conduit à l'endroit où les exercices militaires doivent avoir lieu.

Au cours de ces exercices, j'ai toujours eu l'avantage d'être à cheval, mais je plaignais ces jeunes gens lorsque le jour de l'inspection, par une chaleur écrasante, revêtu de l'accoutrement complet, sans oublier le havre-sac et les autres accessoires, il lui fallait partir à dix heures du matin, par un soleil brûlant, et parcourir une couple de milles de chemin pour atteindre le champ d'exercice où l'inspection devait avoir lieu. Une fois rendu à cet endroit, on les faisait mettre en ligne, vers midi le général arrivait, une salve était tirée en son honneur,

puis les soldats reprenaient la route du camp où ils arrivaient vers une heure et demi ou deux heures de l'après-midi, après être demeurés trois ou quatre heures étouffés dans ce hideux accoutrement. Aussi, combien de fois ai-je entendu ces jeunes gens, une fois rendus dans leurs tentes, maudire la règle qui les force de subir de pareilles tortures et jurer de ne jamais remettre les pieds dans un camp. Souvent ils refusent de s'engager et je ne puis les en blâmer.

On a peut-être apporté des améliorations à cet état de choses, mais c'était là une des plus sérieuses objections qu'offrait notre système militaire à cette époque. Et je dois dire ici, que je me demande souvent si c'est un avantage pour le Canada d'avoir un officier de l'armée anglaise à la tête de notre milice. J'exprime peut-être là une idée un peu trop radicale, mais je crois que l'officier anglais qui s'imagine pouvoir, dans l'espace de douze jours, placer nos volontaires sur un pied d'égalité avec les soldats anglais, commet une grave erreur. Ils sont en frais d'apprendre bien des choses qu'ils ignoraient dans le Sud-africain. Il arrive souvent qu'un homme qui est incapable de se tenir droit, de saluer et d'exécuter tous les exercices de la théorie à la lettre, peut monter à cheval et tirer juste, et dans ce cas, je le préfère au premier, quelque soit l'habit qu'il porte. On a perdu bien trop de temps jusqu'à présent à essayer de former nos volontaires sur le modèle des soldats de l'armée anglaise.

Je constate avec plaisir que le ministère est en frais de se débarrasser de tout cet attirail et d'habiller les volontaires en khaki. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi il fallait obliger nos volontaires à porter un pareil accoutrement quand il prend part aux exercices annuels.

Habitués qu'ils étaient aux chapeaux de paille, l'usage de ces bonnets de laine les faisait tellement souffrir que j'en ai vu dont le front et les oreilles saignaient et qui conservaient des traces de ces morsures du soleil longtemps après être retournés chez eux. Si on agissait avec plus de discernement dans les questions de milice, on aurait un bien meilleur service. Ce que je dis s'applique avec autant de vérité à toute la frontière de la province de Québec. Il n'y a pas un bon bataillon sur toute la frontière, à l'exception de celui qui se trouve aux quartiers généraux à Sherbrooke. Je ne dis pas cela pour le plaisir de critiquer, mais pour exposer la situation telle qu'elle existe dans mon propre district. On me demandera peut-être de suggérer un remède au mal, dans ce cas je conseillerais au gouvernement de faire exécuter plus de manœuvres sur place et moins dans les camps, mais il est probable que cette proposition ne rencontrera pas l'approbation des autorités.

Celui qui est au courant des progrès de l'art militaire, sait très bien que l'homme qui connaît parfaitement tous les détails de l'école de peloton et de compagnie, peut faire manœuvrer un bataillon et une brigade, parce que ces exercices ne sont que la mise en pratique, sur une plus grande échelle, de ce qu'il a déjà appris. A mon sens, il nous faudrait—je parle de mon comté—quelques escadrons de cavalerie. Le courage que nous avons déployé en 1866 et en 1870, n'est pas éteint et notre habileté est la même ; de plus, nous avons les chevaux. Sans m'occuper de la question de savoir s'il nous faut ou non une milice volontaire, je dois dire que cette dernière devrait surtout servir à protéger notre frontière. On dira que c'est une ligne imaginaire entre les Etats-Unis et le Canada ; n'empêche, cependant, que le comité d'Huntingdon borde la république voisine sur une longueur de soixante-dix milles. Si au point de vue de la défense du pays, ce comté se trouve le plus exposé, il devient nécessaire de protéger sa frontière par un effectif suffisant. Je considère que quatre escadrons de cavalerie suffiraient dans ce cas. Maintenant ceux qui composeront cet effectif, voudront-ils assister aux exercices annuels de la milice ? Je ne sais. C'est là la grande difficulté que nous rencontrons dans notre système actuel de recrutement volontaire. A la dernière minute, on voit des capitaines s'efforcer de former des compagnies ; ils sont obligés de remplir les cadres avec des gens qui, physiquement et moralement, sont incapables de servir comme soldats. On comprend que ceux qu'anime un sentiment véritablement martial, ne consentent pas à se joindre à ces soldats d'occasion. D'où il résulte que ces miliciens volontaires dont le devoir serait de protéger la frontière du Canada, dans Huntingdon et les cantons de l'est du Canada, composent un effectif qui n'existe que sur le papier.

Voilà pourquoi nous avons compté, un jour, seize compagnies dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter ; maintenant, il n'en existe plus que quatre, et encore ces dernières forment-elles qu'un noyau insignifiant. A mon avis, si le Canada doit avoir une milice, il devrait au moins fournir à cette dernière les armes, les munitions, de manière à former le noyau d'une armée efficace. Comment arriver à ce but que nous imposent les circonstances ? Il nous faut de la cavalerie, des escadrons d'infanterie montée, ou quelque chose de semblable. Quant aux exercices généraux de la milice, je crois qu'il vaudrait mieux ne les avoir qu'une fois tous les trois ans ; chaque compagnie pourrait s'appliquer aux manœuvres privément ou séparément, puis avec les autres compagnies d'un même bataillon. Ce dernier lors des exercices annuels, devra aussi exécuter des manœuvres d'ensemble. Ces exercices généraux rapportent-ils les résultats qu'en espèrent, au point de vue des connaissances militaires, ceux qui les suivent ? C'est là la question que se posent ces derniers ; c'est

là aussi ce qui empêche tant de personnes de faire partie de notre milice volontaire. Si vous me demandez maintenant si ces volontaires veulent suivre ces exercices pendant plusieurs jours, je ne sais trop quoi vous répondre ; cependant, d'après l'expérience que j'ai acquise, je puis dire que des douze jours d'exercices généraux, sept seulement sont remplis utilement par les soldats. Essayer de former des soldats anglais ou autres avec des jeunes gens qui n'ont suivi les manœuvres générales que pendant sept jours de toute l'année, c'est entreprendre une tâche bien difficile, sinon impossible. A tout événement, cette milice ne pourrait être efficace. Il me fait plaisir de constater que nous nous livrons à la pratique du tir d'une manière plus générale, depuis quelque temps. Ces exercices avaient été négligés, et personne ne s'en occupait guère ; aussi, on n'en a pas retiré les bons résultats qu'on en espérait. Une des difficultés qu'on rencontre dans les localités où ces concours s'organisent, c'est celle d'avoir des cibles propices, afin de permettre à ceux qui s'y livrent à ces exercices de se servir sans danger des nouveaux fusils qu'ils ont entre les mains.

Huntingdon est le comté le plus à l'ouest de la province de Québec ; nous n'avons pas beaucoup de compagnies de volontaires dans ce district. Nous ne pouvons construire des cibles convenables nous permettant de nous servir des fusils modernes, vu que la portée de ces derniers est très grande. Avec l'ancien fusil Snider-Enfield, nous n'avions pas besoin de construire des cibles aussi coûteuses.

Il m'a fait plaisir d'entendre, cette après-midi, le ministre nous déclarer qu'il allait fournir une nouvelle espèce de munitions moins dangereuses et moins dispendieuses.

J'ai déjà dit et je répète que si l'on veut avoir un corps d'armée efficace à la frontière, au moins à la frontière du comté de Huntingdon, il nous faut autre chose. En quoi consisterait cette réforme ? Je l'ignore. On pourra soulever la question de la solde ; mais ce n'est pas là la principale objection. Sans doute, nous aimerions à recevoir une solde plus élevée, cependant, cette question est d'un intérêt bien secondaire. Mais, si l'on considère, et je crois que c'est là le sentiment de la Chambre, qu'il est nécessaire d'avoir un effectif considérable de volontaires au Canada, au moins à la frontière, il nous faut adopter certaines mesures, car, en réalité, nous n'avons par d'armée à ce point de vue.

M. SPROULE : Je voudrais dire quelques mots en réponse aux remarques de l'honorable représentant d'Huntingdon (M. Maclaren). Mon honorabe ami a dit, d'abord, que s'il fallait juger de l'ardeur militaire de notre population par le nombre des députés présents à cette discussion, il faudrait avouer que cet enthousiasme est passablement problématique. Ce n'est pas là mon opinion. Je crois qu'on peut fournir une autre explication du peu d'intérêt montré par les députés sous ce rapport. Depuis plusieurs années je fait partie de la Chambre, et j'ai remarqué que chaque fois que des membres qui ne sont pas en rapprt directe avec notre organisation militaire, osaient exprimer une opinion, ou prendre part à la discussion des crédits du ministère de la Milice, les quelques colonels qui font partie de cette Chambre, ou d'autres militaires de tout grade et de tout rang, les raillaient, comme si ces civils commettaient un crime en agissant ainsi.

J'ai constaté ce fait à plusieurs reprises ; aussi, un grand nombre de députés qui auraient aimé exprimer une opinion, n'ont pas cru devoir le faire, dans la crainte de passer pour des impertinents. Je n'ai jamais cru—et c'est encore là ma conviction—qu'il fût sage de la part des civils de ne pas discuter les questions qui concernent notre milice. Qu'importe que celui qui veut discuter une question, soit ou non un expert dans la matière ? Il doit prendre part au débat, y apporter les renseignements et les connaissances qu'il possède sur le sujet à discuter. Après tout, c'est l'expression des différents avis donnés ici qui permet aux ministres de se rendre compte du sentiment du pays. C'est pourquoi je n'ai pas toujours pris part aux débats qui se sont soulevés à propos de questions concernant notre milice ou tout autre sujet ; je craignais d'être accusé de ne rien connaître à tout cela.

L'honorable gentleman a dit que le peuple ne comprend pas la nécessité de notre milice. Je crois qu'il y a beaucoup de vrai dans cela. A mon sens, s'il y a quelque chose pour stimuler l'ambition et appeler l'attention de notre population sur les questions militaires, c'est bien le goût de la guerre actuelle. Si l'honorable député veut consulter sa mémoire, il se rappellera les circonstances qui ont précédé et accompagné la guerre de 1866. Sur ce point, ma mémoire ne me fait pas défaut, car nous avons eu une certaine alerte dans la partie du pays où je demeurais alors ; un grand nombre de citoyens se sont enrôlés à cette époque. Mon honorable ami se rappellera que notre population ne montrait pas beaucoup d'ardeur militaire dans ce temps-là ; mais aussitôt que les journaux et le télégraphe eurent répandu partout la nouvelle que le Canada était envahi, on a constaté soudainement un esprit militaire inconnu jusqu'alors, qui s'emparait de notre peuple. Quel fut le résultat de cet enthousiasme pour la guerre? Nous n'étions pas prêts à soutenir la lutte, cependant chaque citoyen montrait une ardeur belliqueuse superbe et voulait prendre les armes pour défendre la patrie menacée. Les opérations militaires furent de courte durée. Pourtant, l'invasion donna à notre activité militaire un élan qui dura plusieurs années. Puis, comme rien ne se présentait pour alimenter ce beau zèle, l'intérêt que le public avait montré

pour les affaires militaires disparut graduellement. Mais comme cette ardeur s'est réveillée quand nous avons commencé à enrôler des soldats pour le Sud-africain! Pourquoi cet enthousiasme et cet esprit militaire qui se sont manifestés, dans l'âme de notre population? C'est le résultat de notre goût pour les armes ; cela démontrait que nous comprenions la nécessité de prendre part à la défense de l'empire britannique. Par tout le pays on a ressenti la même commotion. Des opérations militaires actives et le goût pour les armes sont les conditions nécessaires pour engendrer et maintenir la vie militaire au Canada. Ces sentiments nous ont rendu de grands services à ce moment solennel de notre vie nationale où, non seulement, nous affirmons notre responsabilité comme peuple, mais encore où nous développons rapidement un esprit véritablement national. Il faut avouer que nous sommes en retard sous le rapport de la défense du pays. Nous devons, à ce point de vue, faire des réformes comme celles que nous opérons en ce qui regarde notre condition comme peuple. En parlant de vie nationale, je ne restreins pas l'application de ce terme aux bornes du Canada, mais je l'étends à tout l'empire britannique dont nous formons une partie considérable et importante.

Je crois exprimer l'opinion du peuple de ce pays en disant qu'on a lu avec regret, dans certains journaux, que le premier ministre actuel avait, en réalité, refusé de discuter avec le gouvernement impérial la question de ladéfense de l'empire. En agissant ainsi, il ne tient pas compte du sentiment et de l'esprit qui animent notre population, et je suis certain que cette décision a froissé un très grand nombre de ces chauds partisans. Sans doute, le leader du gouvernement est animé de bonnes intentions ; n'empêche, toutefois, que notre peuple eût désiré le voir discuter sérieusement cet important problème de la défense nationale. Il y a deux manières d'organiser la défense de notre pays : d'abord, par l'armée de terre, et ensuite par une marine de guerre suffisante. A mon sens, le temps est arrivé pour nous de commencer la création de ce que je pourrais appeler le noyau de notre marine de guerre. Il nous est impossible, à mon avis, de faire beaucoup sous ce rapport, avant d'avoir sérieusement étudié la question avec les autorités impériales, afin de pouvoir agir de concert avec ces dernières. Je suis convaincu que jamais nous n'aurons une occasion plus favorable pour travailler dans ce sens, que celle que nous offre le couronnement du roi ; tous les représentants des différents empires coloniaux, si je puis parler ainsi, seront alors réunis en conférence. Le peuple considère que cette circonstance est exceptionnellement opportune, car elle permettra aux mandataires de toutes les colonies britanniques de décider ce qui devra être raisonnablement fait en vue de la défense commune, soit par les armées de terre soit par la marine de guerre. La déclaration du très honorable premier ministre laisse croire à notre population que l'honorable gentleman ne montre pas, si l'on considère la haute situation qu'il occupe, autant de zèle qu'il devrait en avoir pour la défense de l'empire.

Beaucoup de gens croient que nous dépensons trop d'argent pour les fins militaires. Moi-même, il y a quelques années, j'étais sous cette impression ; je considérais que nous n'avions pas besoin de cela, que c'était inspirer un esprit militaire au sein de notre peuple, que nous arrachions ce dernier aux travaux paisibles et industriels de la vie, pour le lancer dans une carrière de paresse et d'indolence ; je croyais que le Canada était une contrée industrielle et que, en détournant notre peuple de la carrière que lui offrent les industries, on diminuait d'autant la richesse du pays. Mais, nous avons tous reçu depuis une leçon qui nous a ouvert les yeux. Tous nous reconnaîtrons la nécessité d'accomplir des progrès au point de vue militaire, comme sous tous les autres rapports. A l'époque de la confédération, nous avons consenti, à la demande du gouvernement impérial, à dépenser, chaque année, un certain montant pour organiser la défense efficace du Canada et pour tenir sur un pied convenable une milice qui pourrait servir, s'il était nécessaire, à la défense de l'empire. Nous nous attendions à dépenser annuellement environ $2,000,000. Il n'y a que deux ou trois ans que nous avons essayé de remplir cet engagement. Nous suivons un système plus intelligent que celui en vigueur dans le passé; mais je crois qu'il y a lieu d'opérer certaines réformes sous beaucoup de rapports, et que nous pouvons même aller très loin pour l'honneur du pays et l'avantage de l'empire, en organisant ce qui devra être le noyau de notre défense sur terre et sur mer.

Je ne veux pas entrer dans les détails de cette dépense à faire dans les différentes divisions de notre milice ; je ne connais pas assez à fond ce sujet, pour pouvoir en parler d'une manière intelligente, ou pour dire s'il est opportun ou s'il laisse à désirer. J'ai toujours cru, toutefois, que notre situation nous obligeait surtout à avoir un nombre suffisant d'armes d'un type moderne, pour parer à toute éventualité. On peut toujours mobiliser très rapidement une armée, mais il est plus difficile de fournir aussi rapidement des armes aux soldats. En ayant en magasin une quantité suffisante d'armes et de munitions de guerre, il nous serait toujours facile d'organiser des troupes qui, en peu de temps, manœuvreraient comme si elles étaient composés de vieux réguliers. Le ministre de la Milice (l'honorable M. Borden) m'a fait plaisir cette après-midi, en disant que nous avions en magasin une quantité assez convenable d'armes et de munitions de guerre. Il ne nous a pas indiqué, même approximativement, le type ou le nombre des fusils que nous avons ; cependant, j'admets que cette arme est du

modèle le plus perfectionné. Pour expliquer la raison qui engage le gouvernement à se montrer très économe dans l'achat des armes, il nous a dit que celles-ci étaient perfectionnées tous les jours et qu'il était urgent d'acheter des fusils du dernier modèle. A mon avis, on arrivera à la perfection sous ce rapport. On reconnaît généralement que les fusils dont nous nous servons sont très bons, et je crois qu'on devrait en fournir à tous nos miliciens en nombre suffisant pour parer à toute éventualité. Je suggérais aussi à l'honorable ministre de distribuer les vieux fusils réformés aux corps de cadets ou aux écoles qui ont des compagnies de cadets ; on pourrait ainsi s'en servir pour répandre le goût militaire parmi la génération qui pousse, parce que ce sont ces jeunes gens qui composeront plus tard notre armée. Si nous communiquons à nos enfants cette ardeur pour les armes, il ne nous sera pas difficile, lorsqu'ils seront assez avancés en âge, de les avoir pour soldats.

Je crois qu'il y a quelque chose de vrai dans ce qu'a dit l'honorable monsieur sur les obstacles qu'ont à surmonter les jeunes gens qui partent pour s'enrôler. Il faudrait leur fournir un équipement plus confortable, ce qui leur permettrait de porter plus facilement le bagage dont on les munit, et cela dans les plus grandes chaleurs de l'été, temps où se font d'ordinaire les exercices annuels. On devrait adopter un genre d'uniformes plus en rapport avec notre climat et le travail que nos militaires sont obligés de faire lors de ces exercices généraux. A mon sens, ce serait par là opérer une grande réforme, parce que ce dont se plaignent surtout les soldats, à leur retour des exercices annuels, c'est du fait que leurs habits ne sont pas confortables. On n'éprouverait pas beaucoup de difficultés à engager nos jeunes gens à assister à ces exercices qu'ils considèrent plutôt comme des vacances agréables. J'ai toujours cru que ces exercices ne duraient pas assez longtemps pour donner à nos militaires une instruction suffisante des manœuvres et des devoirs des différentes compagnies, des divers corps d'armée. C'est pourtant là l'instruction qu'ils devraient recevoir. L'honorable ministre a peut-être raison en nous disant que, si nous ne pouvons faire durer ces exercices deux ou trois semaines par année, il vaudrait mieux ne les avoir que tous les deux ou trois ans ; alors on pourrait les prolonger d'une quinzaine de jours. On devrait aussi encourager l'instruction militaire par les exercices de compagnies. Sous ce rapport, le système actuel laisse à désirer. Les compagnies sont dispersées par tout le pays, et ne se rassemblent que pour se rendre aux exercices annuels, puis elles se dispersent de nouveau et il n'en est plus question. Elles pourraient peut-être se rassembler durant quelques jours à l'automne, pour s'exercer au tir à la cible. Il y a quelques années, nous avons dépensé beaucoup d'argent pour construire des salles d'exercices et des dépôts d'armes ; on les a laissés se détériorer et leur utilité n'a pas été bien grande. Nous devrions avoir des exercices de compagnie de temps à autre. Il est très important en effet, que ces jeunes militaires aient l'occasion de se réunir dans un rayon de quelques milles, pour pratiquer le tir à la cible. J'ai toujours cru que ce tir était un des plaisirs les plus attrayants qu'un enfant ou qu'un jeune homme pussent se donner; en multipliant ces exercices, nous aurons plus de jeunes gens désireux de faire partie de notre milice ; comme ces derniers remplissent les devoirs du soldat et apprennent les tristes réalités de la guerre, leur utilité sera en raison directe de leur habileté au tir. Il est donc nécessaire de leur fournir l'occasion de pratiquer le tir, afin qu'ils puissent faire de bons soldats en temps de guerre.

Il ne sert à rien de leur accorder quelques cartouches et deux ou trois jours de pratique, car cela n'est pas suffisant pour leur donner de l'émulation et les rendre experts dans l'art du tir. Ces compagnies devraient se réunir tous les mois, pour pratiquer le tir, et on devrait leur fournir un nombre de cartouches suffisant pour leur permettre de se livrer constamment à cette pratique. Voilà ce que nos jeunes gens désirent, et c'est là aussi ce qui les rendrait habiles dans la science militaire.

M. FOWLER : Quel est l'effectif de notre milice permanente?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La limite est de 1,000 soldats. La présence dans les corps est d'au delà de 800, à l'heure présente.

M. FOWLER: Je croyais qu'elle était d'environ 600.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Voici les derniers chiffres qu'on m'a fournis : 805 hommes ; 152 sous-officiers et 64 officiers, soit un total de 1,021. Ce nombre peut varier d'environ 50 durant l'année.

M. FOWLER : Le tableau de la milice indique que le nombre des officiers est plus élevé et plus considérable que celui fourni par la milice même. Il me semble que cette milice permanente a trop d'officiers. Je constate, en effet, qu'il y a quatre colonels, quinze lieutenants-colonels, vingt majors, vingt-deux capitaines et sept lieutenants. Je comprends, sans doute, que notre milice permamente ne constitue qu'un noyau qui servira à former un certain nombre de régiments dans un cas d'urgence ; le ministère, toutefois, s'est montré mieux disposé à l'égard de cette division du service militaire, qu'envers la milice générale. Prenons, par exemple, un officier en charge d'un district. Il a sous son commandement de 5,000 à 3,000 hommes ; il est presque toujours lieutenant-colonel, et la milice permanente de 800 hommes

n'a pas moins que quatre colonels et seize lieutenant-colonels. Cette anomalie semble injuste à l'égard de l'officier commandant d'un district qui, le plus souvent, est aussi compétent, et qui mérite un haut grade tout autant que ceux qui appartiennent à la milice permanente. Je connais des commandants de district qui ont fait la dernière campagne du Nord-Ouest, et qui ont été surpassés en grade par des officiers qui n'étaient ni aussi anciens dans le service, ni plus capables au point de vue des connaissances militaires. Voilà une question qui mérite la considération du ministre. C'est là une distinction injuste à l'endroit des officiers de notre milice générale. J'ai compris que le commandant en chef avait soulevé des objections contre le projet de promouvoir les officiers de district, parce qu'on croyait qu'au cas où des difficultés surgiraient, les officiers de l'armée anglaise qui viendraient commander nos troupes, ne voudraient pas que nos officiers eussent un haut grade. J'espère que ce bruit est faux, parce que la guerre du Sud-africain a démontré que nous avons, au Canada, des officiers qui sont tout aussi dignes d'occuper des grades supérieurs, que les officiers de l'armée impériale. Si on a soulevé cette objection, elle n'a aucune raison d'être.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne sache pas que le commandant en chef ait fait une semblable déclaration. Dans tous les cas, il ne m'a jamais parlé de cela. Je n'ai aucune objection, cependant, à dire que le bureau de la guerre a fait une enquête pour savoir jusqu'à quel point nous voulions nous prévaloir du pouvoir de nommer des colonels, pouvoir que le parlement a accordé à l'exécutif, il y a deux ans. Le gouvernement, à ma demande et suivant mes conseils, a répondu qu'il voulait appliquer les règlements en vigueur dans l'armée impériale, lorsqu'il s'agit de ces nominations. Le fait principal qui ressort des remarques de l'honorable gentleman (M. Fowler) est celui-ci : nous avons dans notre milice permanente trop d'officiers pour le nombre des soldats. Au premier abord, cette affirmation peut constituer une critique assez juste de mon administration ; mais je vais rappeler à mon honorable ami ce qu'il devrait savoir, en sa qualité de militaire. Cette milice forme le noyau de ce qui deviendrait l'armée canadienne, si nous nous trouvions dans l'obligation de mobiliser nos troupes. Dans elle, nous avons toutes les divisions de la milice ; il ne nous manque que des ingénieurs. Nous avons l'artillerie de campagne et l'artillerie de garnison, les dragons et les carabiniers à cheval, et nous avons en outre l'infanterie. En constatant ces faits, l'honorable député ne trouverait pas que le nombre des officiers est trop élevé. A mon sens, il nous faudrait encore plus de ces derniers. Quant à la nomination de colonels, dans l'armée permanente, je répèterai ce que j'ai expliqué, l'autre jour, en répondant à une question de l'honorable député de Victoria (M. Hughes) : la plupart de ces nominations sont le résultat des services signalés rendus par ces officiers dans le Sud-africain. N'eût été la guerre du Transvaal, nous n'aurions pas eu ces nominations. Ce que l'honorable député a dit au sujet de certains officiers de district, qui n'ont pas été promus à un grade supérieur, ne constitue pas un argument banal, loin de là. Il est certain qu'au moins un ou deux de ces officiers de district se sont distingués dans la rébellion du Nord-Ouest. Je me suis donné la peine de consulter les rapports du temps, et je dois dire que les officiers qui ont combattu cette rébellion n'ont pas été traités comme ils méritaient de l'être. En examinant cette question, j'ai compris qu'elle serait bien difficile à régler, après un temps aussi long, et qu'il vaudrait peut-être mieux n'y plus revenir. Je dois dire qu'avant longtemps, nous pourrons demander que le grade de colonel soit accordé à plusieurs officiers de district, et même à quelques officiers de notre milice active.

M. FOWLER : Si je ne me trompe, le gouvernement impérial n'a pas imposé de limite au nombre des officiers qu'il vous demande de nommer?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, il ne nous a demandé que de lui indiquer ce que nous voulions faire.

M. FOWLER : Ce qu'on dit à propos de l'officier permanent, s'applique également à l'officier commandant de district, parce qu'il a sous ses ordres l'infanterie, la cavalerie et l'artillerie. Au camp, c'est lui qui a la direction des manœuvres d'une armée bien mélangée ; c'est pourquoi, il doit être capable de commander une brigade, et posséder assez de connaissances dans l'art militaire, pour pouvoir aspirer au plus haut grade que le ministère peut lui accorder. A mon avis, on agirait très sagement, en ne nommant officier commandant de district aucun homme qui ne soit pas capable d'être colonel. On devrait lui accorder ce grade du moment qu'il est nommé commandant de district. Pour les civils, ce sont là de petites distinctions qui ne sont pas importantes, mais pour celui qui se livre à l'art militaire, il y a tout un abime entre le grade de lieutenant-colonel et celui de colonel. Il est blessant pour un officier commandant un district de trouver des gens qui occupent des charges moins conséquentes que la sienne, et qui, pourtant, lui sont supérieurs en grade. C'est pourquoi, je suggérerais qu'on accordât le grade de colonel à ces officiers dont plusieurs sont des hommes supérieurs.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je puis dire que toutes les promotions qui ont eu lieu, n'ont été faites que sur la recommandation du commandant en chef. Je me suis montré très réservé sous ce rapport. De fait, cette question devrait être laissée à sa discrétion, car il est

un soldat par état, et il a une grande expérience dans toutes ces matières. J'ai discuté avec le général précisément le même point que mon honorable ami a soulevé ; je crois qu'avant longtemps, on suivra la ligne de conduite qu'il nous a tracée. L'argument de l'honorable gentleman ne manque pas de force ; je ne crois pas que le général soit disposé à me recommander ou que je sois disposé moi-même à décider que tous les officiers de district, sans exception, reçoivent le grade de colonel, bien que plusieurs le méritent.

M. FOWLER : Je n'ai pas voulu dire que tous les commandants actuels devaient avoir ce grade, mais je dis qu'aucun officier ne devrait être nommé commandant de district, s'il n'a pas les capacités voulues pour devenir colonel. Il est bien difficile pour un officier qui arrive d'Angleterre, de connaître en deux ou trois ans, la science et les qualités des différents officiers. Mais ici se soulève la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux pour nous avoir, à la tête de notre milice, un officier canadien, au lieu d'avoir un officier envoyé par l'Angleterre. Je ne veux pas discuter ce sujet maintenant, mais c'est là ma manière de voir.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais savoir du ministre s'il a fait quelque chose relativement à une question qu'on a discutée longuement, il y a deux ans, et même à la dernière session, c'est-à-dire s'il a organisé des escadrons de carabiniers à cheval pour remplacer ou augmenter notre effectif.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'organisation d'escadrons de carabiniers pour remplacer l'infanterie, ne s'est pas faite sur une grande échelle, jusqu'à présent. Cependant, dans le district de Brandon, et ailleurs dans le Nord-Ouest, il y a quatre escadrons indépendants ; à Toronto, on a organisé un corps de carabiniers à cheval ; dans la provnice de Québec, le nombre des escadrons est aussi augmenté. On n'a rien fait ailleurs, si je ne me trompe. Je crois, cependant, que cette réforme devrait s'accomplir le plus tôt possible. Le général dans son rapport recommande que, dans le cas de compagnies rurales, on substitue les carabiniers à cheval à l'infanterie.

M. SPROULE : Est-ce que ce crédit servira à payer la solde et la rémunération de toute notre milice ou simplement la solde de notre milice permanente ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La solde de l'armée permanente n'est en vérité, que de $225,000. Voici quels sont les autres item : solde de l'état-major des quartiers généraux et de districts, $43,100 ; solde de la milice active suivant les cours militaires, $45,000 ; coût de l'instruction militaire, du soin des armes, des timbres, de la papeterie, milice active, $75,000 ; escortes, etc, $4,000. Ces items ne sont pas imputables sur le fonds de la force permanente, mais sur celui de la milice.

M. FOWLER : Je constate qu'il y a une augmentation de $1,490. A quoi cela est-il dû ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'augmentation est due aux besoins de l'état-major des quartiers généraux et des districts. En voici les détails : loyers de logement pour les officiers commandants des districts n° 1 (London), n° 2 (Toronto), et n° 11—$400 au premier, et $500 à chacun des deux autres. Il y a aussi une augmentation de solde à l'officier commandant du district n° 2, $455, et une diminution de $365 dans la solde de l'officier commandant du district n° 8.

M. FOWLER : Ce loyer n'est payé qu'aux officiers des districts où il n'y a pas de casernes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

Exercices annuels de la milice, y compris habillements et nécessaires, $250,000.

M. FOWLER : Cet item est augmenté de $80,000. Est-ce l'intention du ministre de mettre en pratique la recommandation du commandant en chef à l'effet de prolonger la durée de ces exercices.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Bien qu'il paraisse y avoir une augmentation de $80,000, il y aura réellement diminution, parce que le crédit de $440,000 de 1901-1902 ne comprend pas le chiffre qui sera porté au budget supplémentaire pour le présent exercice, et j'aurai à demander un nouveau crédit de $150,000 pour les exercices annuels, de sorte qu'il y a réellement diminution au lieu d'augmentation. J'ai mis ces crédits ensemble pour la raison que j'ai mentionnée cette après-midi.

M. SPROULE : Une chose à laquelle on paraît objecter, c'est que la solde est trop faible. Par tout le pays, les officiers sont obligés de demander aux conseils municipaux un supplément de solde de 25 cents par jour, ou d'autant qu'ils peuvent obtenir. Certains conseils sont généreux et s'exécutent ; d'autres n'en font rien. Si nous devons avoir une milice, toute la solde devrait venir du revenu consolidé, et elle devrait être assez élevée pour indemniser les hommes du temps qu'ils perdent. Les officiers ne devraient pas avoir à s'adresser aux conseils de township ou de comté pour un supplément de paie pour leurs hommes. Si le pays donnait une indemnité raisonnable, il serait beaucoup moins difficile d'engager les jeunes gens à entrer dans le service.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je conviens volontiers qu'il est très malheureux qu'on ait au dernier moment à solliciter les hommes d'aller au

camp, mais je crois que dans une certaine mesure la chose est due à l'incurie des officiers eux-mêmes qui attendent jusqu'à deux ou trois jours avant l'ouverture du camp, quelquefois même jusqu'à la veille, avant de s'occuper de leur effectif. Je n'ai aucune objection à une solde plus élevée, mais je crois qu'on devrait l'établir de façon à encourager les hommes à servir trois ans. Je préfèrerais voir augmenter la solde pour la deuxième année, avec nouvelle augmentation pour la troisième. En outre, je crois que nous réussirons à éveiller un nouvel intérêt dans la milice en encourageant le tir à la carabine, et j'espère qu'en distribuant gratuitement de grandes quantités de cartouches tous les ans, nous pourrons obtenir de meilleurs résultats en ce sens qu'en portant la solde de 50 cents à 75 cents.

M. FOWLER : Je suis fort en faveur de l'idée suggérée par l'honorable ministre d'augmenter la solde de ceux qui restent dans le service. Dans la partie du pays d'où je viens, nous n'avons pas de peine à attirer les hommes au camp, et comme le dit le ministre, la difficulté vient généralement de ce que les officiers ne se donnent pas la peine de faire leur recrutement à temps. Vous aurez une bien meilleure classe d'homms si ce n'est pas l'attrait de la solde qui les fait s'enrôler. Moins ils seront mercenaires mieux ce sera, et plus grand sera l'enthousiasme, mieux on fera le service. Il y a une amélioration à opérer sur laquelle je voudrais appuyer, celle suggérée par mon honorable ami de Huntingdon (M. Maclaren). Nous donnons aujourd'hui un peu trop dans la parade, la terre à pipe et le haut-col. Il nous faut plus de l'espèce d'exercices que font les Boers dans le Sud-africain, et dont les soldats bien empesés et bien astiqués de l'armée anglaise ont malheureusement pu constater les excellents effets. Si nous faisions plus de cette espèce d'exercices—et j'en ai remarqué cette année plus que d'ordinaire dans les camps de Sussex—nous serions plus forts dans le service actif. Il nous faut sortir de l'ornière ; et afin d'avoir de bons officiers, il faut rendre le service moins dispendieux. Il nous faudrait adopter des uniformes moins coûteux pour les officiers, nous débarrasser de tout apparat et nous occuper de la besogne.

Nous aurons alors de bonnes troupes. Si on nous attaquait du dehors, ils nous faudrait avoir recours à la tactique qui a si bien réussi aux Boers. Que nos exercices aient cela pour objet et faisons de nos hommes de bons tireurs. Abandonnons les manœuvres de parade, toute cette pompe et cet éclat, et rendons nos exercices plus utiles et plus pratiques.

M. INGRAM : Je ne puis parler avec l'expérience d'un militaire, mais j'ai suivi avec attention pendant plusieurs années les discussions des choses militaires, et j'en suis venu à la conclusion que les exercices des camps sont très importants. En parcourant le rapport du surintendant du matériel militaire, je constate qu'il attire l'attention de la milice de tout le pays sur le fait que les fusils Lee-Enfield ne sont pas toujours en bon état. Le gouvernement a-t-il pris les mesures pour remédier à cela?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que les pièces du fusil Lee-Enfield ne sont pas échangeables, mais chaque arme étant numérotée, les pièces qui manquent peuvent être remplacées. Nous avons dans le service de très bons armuriers accoutumés spécialement à ce travail, et nous nous proposons, quand on distribuera les carabines aux bataillons ruraux, d'avertir ceux qui en auront la charge, qu'il y aura de fréquentes inspections des armes pour voir à ce que les armes soient conservées en bon état. Les officiers auront à donner des garanties que les armes seront gardées en sûreté, et ils seront payés pour ce service.

M. INGRAM : Parlant du contingent que le Canada a envoyé en Afrique, les armuriers employés par le ministère ont-ils bien examiné les armes fournies aux troupes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je le crois.

M. INGRAM : J'ai ici un document qui ne m'a pas été fourni par un officier du ministère ni par personne qui y soit attaché; et en justice pour le ministre, je vais le lire pour qu'il ait l'occasion de dire s'il est véridique ou non. C'est un rapport qui vient du Sud-africain et a trait aux soldats envoyés à bord du " Pomeranian ". Il porte la date du 20 mars 1900.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Qui a écrit ce rapport ?

M. INGRAM : Je ne sais pas si le rapport est vrai ou faux, mais je crois qu'il porte la signature de L. W. Herchmer, lieutenant-colonel.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: Le lieutenant-colonel Herchmer ?

M. INGRAM : Je le présume. Voici ce qu'on y lit :

> Je dois, cependant, constater qu'il est heureux que nous n'ayons pas à nous battre, car les mires des carabines ne sont pas justes. Je me doutais de cela à bord, attendu qu'il nous fallait viser presque en dehors de la cible avec les tubes Morris. J'ai fait inspecter les armes par un armurier à Cape-Town, et il a constaté que les échelles de mire n'appartenaient pas aux carabines et qu'à 800 verges celles-ci portaient à 8 pieds à droite. J'ai fait un rapport du fait à l'officier commandant le bataillon et nous avons dû nous mettre en marche sans nouvelles mires. Aujourd'hui je reçois une lettre qui m'informe qu'on nous envoie de nouvelles mires ; mais quand les aurons-nous, et quand nous les aurons, trouverons-nous un armurier pour les poser, je ne puis dire.

Je présume que ce rapport a été envoyé au ministère, c'est-à-dire, que ce rapport est

bien authentique. S'il en est ainsi, et si ces carabines tiraient à 8 pieds à droite du but, les armuriers n'ont pas dû faire leur devoir à l'inspection. C'est là une assertion très grave et qui ne saurait passer sans contradiction si elle n'est pas véridique, car elle serait très injuste pour le département qui a fourni ces carabines.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si l'honorable député (M. Ingram) avait pris la précaution de m'avertir qu'il allait lire pareille chose, j'aurais été en mesure de lui répondre. C'est la première fois que j'en entends parler, cependant, et, naturellement, je ne saurais lui donner une réponse complète en ce moment. Mais je dirai que ces carabines ont été achetées, je crois, en 1895, par le gouvernement précédent, et ont été inspectées par l'inspecteur du war-office. Je crois qu'elles ont été bien inspectées et que les armes sont ce qu'elles doivent être. Je ne sache pas qu'il y ait ici dans les magasins d'armes qui répondent à ce que dit le rapport lu par l'honorable député. Il n'a jamais été porté de plaintes de cette nature. Mais puisque l'honorable député a mentionné cela, je vais m'enquérir, et quand l'occasion s'en présentera je donnerai une réponse à mon honorable ami et à la Chambre. Comme il le dit, c'est une question d'importance. Il est un peu singulier, cependant, que ce soit la seule fois qu'une plainte de cette sorte ait été portée. Je n'y puis rien comprendre. La difficulté peut avoir résulté de ce que les mires auraient été changées, mais cela est peu probable. Le colonel Otter et les différents commandants ont fait de longs rapports sur ce qui s'est passé en Afrique, mais il n'y a, que je sache, été rien dit de cela.

M. INGRAM : J'aurais été bien aise de consulter l'honorable ministre, mais je n'ai mis la main sur ce rapport que tout dernièrement. Il y a un autre point. Si je comprends bien ce qui en est, ce gouvernement a fourni les chevaux et le fourrage, etc., pour le voyage. Je ne vois pas si c'est ce gouvernement ou celui de la métropole qui fournit le fourrage en Afrique. Mais si les chevaux sont traités comme le dit ce rapport, il est grand temps qu'il y ait quelque réforme non seulement dans le traitement des hommes, mais dans celui des chevaux aussi. Dans ce rapport, qui est évidemment du lieutenant-colonel Herchmer, voici ce qui est dit au sujet des chevaux à Cape-Town :

> Le fourrage était insuffisant, particulièrement pour des chevaux venant de débarquer, et nous avons eu beaucoup de peine à nourrir nos chevaux ; ils ne se sont aucunement refaits à Cape-Town.

Je lis d'autres extraits du même rapport :

> Pendant les trois jours de route, les chevaux ont eu de l'avoine et de l'eau, mais pas de foin. * * * Nous faisons de 10 à 18 milles par jour, selon l'eau, qui est très rare ; toute la contrée à cette saison de l'année est un désert de sable sans un brin d'herbe avec ci et là quelques petits arbrisseaux dont se nourrissent les animaux indigènes. La contrée est entièrement dénuée d'arbres, à l'exception de quelques saules, etc., près des barrages et des puits. Pendant toute cette marche nos chevaux n'avaient pas la nourriture suffisante.
>
> * * * Le fourrage pour les chevaux étant encore très insuffisant, il paraît impossible de nourrir les bêtes avec les rations fournies par le gouvernement ; si on pouvait leur suffire pendant plusieurs jours de suite et les remettre en bon état, les chevaux se tireraient de difficulté, mais dans les conditions actuelles je n'espère guère qu'ils puissent faire beaucoup de besogne.
>
> * * * Il nous a fallu laisser ici 23 chevaux, quelques-uns boiteux et ayant mal au dos par suite de maigreur, et 8 trop maigres pour faire face aux difficultés qui nous attendent. Il n'est guère probable que ces chevaux se rétablissent jamais, car ils n'ont pas assez de fourrage pour se refaire.

Si les autorités impériales sont responsables de l'insuffisance du fourrage pour les chevaux dans le Sud-africain, surtout à l'époque du débarquement, il est grand temps que l'on agisse. Les autorités anglaises ont reconnu que la méthode des Canadiens de combattre les Boers—c'est-à-dire en carabiniers à cheval—est celle qui réussit le mieux; et le succès de cette arme dépend entièrement de l'état des chevaux. S'il est vrai que le fourrage a été insuffisant même au port de débarquement, ce n'est rien moins qu'une honte pour ceux qui en sont responsables. Je puis comprendre qu'il peut arriver, à certaine distance des magasins, que le fourrage soit rare quelquefois ; mais non pas au port même de débarquement. Je ne dis pas que ce rapport soit authentique, mais si cela est vrai, l'état de choses doit avoir causé beaucoup de souffrances à nos soldats. Je suis bien aise de voir que l'honneur revient à un Canadien d'avoir démontré au général Kitchener l'importance d'employer des chevaux de charge pour les opérations dans le Sud-africain. C'est une excellente mesure qui fera honneur au Canada et qui aidera au succès des armes britanniques. Il y aurait un ou deux autres points à relever dans ce rapport, mais ils sont de moindre importance et je n'en parlerai pas. Mais ceux que j'ai mentionnés sont, il me semble, très importants.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami, ainsi que la Chambre, se rappelleront que, d'après les arrangements faits avec les autorités impériales, le gouvernement canadien n'a rien à faire avec le fourrage ou les rations après l'arrivée des troupes et des chevaux dans le Sud-africain. Voilà ce qui en est, et conséquemment nous ne sommes pas responsables. Sans doute, ce dont parle l'honorable député est très grave, et je conviens avec lui que si la chose est vraie il est tout à fait inexplicable que le fourrage ait manqué à la porte même des magasins. D'un autre côté, je ferai remarquer à la Chambre qu'il peut bien arriver que le lieutenant-colonel Herchmer voie ce qui s'est passé en

Afrique à travers des verres qui manquent peut-être de précision. Je crois qu'il serait porté à voir ce qui a pu s'y passer de mal avec des verres fort grossissants, et avec des verres duminutifs ce qui s'y est fait de bien. Je n'aurais pas parlé de cela, mais il n'est que juste de dire ce qui en est quand un document cemme celui-ci est présenté à la Chambre, sans doute à la demande du lieutenant-colonel Herchmer.

M. INGRAM : Non, M. le président. Excusez-moi. Le colonel Herchmer n'a eu rien à faire avec cela, et personne autre, que je sache. Ce document m'est tombé sous la main accidentellement. Je ne sais pas qui l'a mis où je l'ai trouvé ; mais après l'avoir parcouru je n'ai pu m'abstenir de porter la chose à la connaissance de l'honorable ministre : si le document a été mis dans un endroit où je devais mettre la main dessus, il peut se trouver d'autres documents à des endroits où d'autres messieurs peuvent mettre la main.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'objecte pas à la lecture qu'en a faite l'honorable député, mais je crois qu'il était du devoir du lieutenant-colonel Herchmer, qui avait été nommé par ce gouvernement l'un des officiers du contingent canadien dans le Sud-africain, de faire un pareil rapport à son propre gouvernement. Le fait est que le lieutenant-colonel Herchmer a été démis de son commandement dans le Sud-africain sur rapport du général Hutton appuyé par un chirurgien-major, j'oublie lequel ; et depuis lors le lieutenant-colonel Herchmer n'a cessé ses instances auprès de moi et auprès du gouvernement pour obtenir un redressement de grief. Je n'ai pas pu me convaincre qu'il eût été ma traité, et je ne crois pas qu'il l'ait été. Mais je n'ai pas de doute qu'il ne soit pas content et qu'il soit disposé à se rendre aussi désagréable que possible à ce gouvernement et au gouvernement impérial.

M. INGRAM : Je dirai que ce document est daté à Camaroon, le 22 mars 1900, et est adressé à " C.S.O., Ottawa ", au chef d'Etat-major, à Ottawa. Le document continue donnant de jour ne jour des rapports au ministère, comme je l'entends, et est signé T. D. B. Evans, lieutenant-colonel, 2e bataillon, C.M.R.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Alors, je crois qu'il m'appartient de demander à mon honorable ami comment ce document est venu en sa possession. Si c'est un document officiel, je crois que nous avons droit à ce renseignement.

M. INGRAM : Je puis dire que je l'ai trouvé dans un tiroir. Je ne sais pas qui l'a mis là. J'admets, et c'est tout ce que je puis admettre, que ce tiroir est de ceux dont j'ai l'habitude de me servir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il n'y a pas de doute que c'est là un document officiel.

M. SPROULE : L'honorable ministre nous dira-t-il combien de carabines nous avons, et nous donnera-t-il aussi quelques renseignements sur la qualité des cartouches ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les seules cartouches que nous ayons eues ici et qui ne fussent pas ce qu'elles auraient dû être, sont des cartouches que nous avons achetées du Bureau de la guerre. Elles étaient mauvaises ou n'étaient pas tout à fait ce qu'elles auraient dû être, cela a été admis ; et après avoir obtenu un rapport du directeur de la cartoucherie, nous avons demandé au parlement un crédit de $15,000, je crois, pour mettre ces cartouches en bon état. Le crédit a été voté et le mal a été réparé. Le gouvernement impérial reconnaissant qu'il n'y avait pas de notre faute et qu'il était responsable, a remboursé le montant. Quant à la quantité d'armes, nous avons 40,000 carabines Lee-Enfield et Lee-Metford. Pour ce qui est des cartouches je ne suis pas en état d'en donner le nombre exact. Peut-être vaut-il mieux que je ne le donne pas. Mais je puis dire qu'il n'atteint pas la quantité que nous devrions avoir en réserve ; que nous sommes en ce moment à quadrupler la puissance de production de la fabrique de cartouches, dans l'espoir que dans quelques années nous aurons une très grande réserve, une réserve satisfaisante de cartouches, en un mot la réserve qu'a recommandée le bureau des renseignements du Bureau de la guerre.

M. INGRAM : Une autre question ; c'en est une sur laquelle j'ai attiré l'attention de l'honorable ministre : celle des corps de cadets. L'honorable monsieur voudrait-il nous dire ce qu'il a fait au sujet de ces corps et s'il leur a fourni des cartouches, etc. ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je dirai à mon honorable ami que nous n'avons pas fourni de cartouches aux corps de cadets.

M. INGRAM : L'honorable ministre a laissé entendre, je crois, cette après-midi, qu'il se proposait de présenter l'année prochaine un bill portant qu'avant qu'un soldat soit admis dans le service actif il devra prouver qu'il est bon tireur.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. INGRAM : Et je vois, d'après le rapport, qu'il fournit gratuitement aux clubs ou associations de tir des fusils et des cartouches. Je présume qu'on exige des garanties pour le soin des armes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. INGRAM : Nous avons chez nous, un corps de cadets comptant environ 60 membres. Ils s'intéressent beaucoup aux exercices, et je crois que le ministère leur a

fourni une certaine quantité de cartouches et quelques tubes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, des tubes Morris.

M. INGRAM : Je crois qu'on devrait encourager fortement les corps de cadets. Les citoyens prennent beaucoup d'intérêt dans ces organisations et se cotisent pour acheter des uniformes à leurs membres pour les encourager. Pour ce qui est de notre corps de cadets, le colonel Peters les a inspectés et nul officier ne pourrait faire un meilleur rapport que celui qu'il a fait du corps de cadets de Saint-Thomas. Ce corps a concouru avec ceux de London et de Chatham et autres. Il me semble singulier qu'on fournisse gratuitement des cartouches et des fusils à des clubs et associations de tir par tout le pays quand on fait si peu attention aux corps de cadets. Je crois qu'on devrait encourager ces cadets de toutes les façons possibles, et s'il y a des cartouches en quantités à distribuer gratuitement on devrait leur en fournir. Ce sont généralement des jeunes gens de 18 ou 19 ou 20 ans, quittant les lycées, et très souvent ils entrent dans les différents bataillons là où ils se trouvent. Ces jeunes gens seront éventuellement les défenseurs du pays, et les exercices et l'entraînement par lesquels ils passent en qualité de cadets est d'une grande importance pour eux et pour le pays aussi. Ainsi, je le répète, on devrait porter plus d'attention à ces organisations, et le ministère ne devrait pas être trop chiche à leur endroit, mais les traiter aussi libéralement que possible.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois qu'il y a beaucoup de vrai dans ce qu'a dit l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram), mais nous ne pouvons pas faire tout à la fois. J'ai mes doutes sur la question de savoir si, avec la loi comme elle est aujourd'hui, nous avons le pouvoir de faire ce qu'il demande sans un crédit spécial voté par le parlement. Si l'on revise la loi ou si l'on rend une nouvelle loi, nous aurons alors l'occasion de pourvoir à la chose. La limite d'âge pour la milice est aujourd'hui de dix-huit ans, et comme un grand nombre de cadets n'ont pas atteint cet âge, ils ne font pas, rigoureusement parlant, partie de la milice. Ils lui promettent cependant un appoint très important, et je conviens que nous devrions autant qu'il est possible les encourager et leur donner les moyens d'apprendre à tirer. Cela peut s'apprendre bien avant les dix-huit ans qui sont la limite d'âge de la milice. Je n'ai pas oublié la chose, et l'honorable député peut être sûr que je ferai tout en mon pouvoir pour encourager ces corps.

M. INGRAM : Je ne suis pas un militaire et ne saurais discuter la question dans le langage militaire qu'on ne m'a pas enseigné.

Il y a une autre question que j'ai omis de mentionner : celle des tentes. Je remarque dans le rapport qu'il y a à peu près 500 tentes avariées dans les magasins militaires. Je sais que les cadets ont fréquemment demandé au ministère l'usage de ces tentes pendant une partie de l'été qu'ils pourraient passer en campement. On a repoussé leurs demandes sous prétexte que si l'on prêtait des tentes à un corps il faudrait en donner un grand nombre aux différents corps de cadets du pays. S'il y a 500 de ces tentes qui sont hors de service pour la milice régulière, assurément il n'y aurait pas de mal à les prêter aux corps de cadets qui, une fois en camp, se soumettent à un régime sérieux. Ils essaient de s'y conduire autant que possible comme on le fait dans les camps réguliers de la milice. Ces jeunes gens sont dignes d'encouragement, et au lieu de les obliger à acheter des tentes ou à en emprunter je crois que le ministère devrait leur en fournir. Pour ce qui est d'un crédit à voter par le parlement, je suis ici depuis assez longtemps pour savoir qu'il y a un certain nombre d'années, quand les prévisions budgétaires du ministère de la milice étaient devant cette Chambre, la députation ne se montrait pas toujours très bien disposée à l'égard de la milice. Si on me permet l'expression, elle était trop mesquine dans ses crédits pour la milice ; mais aujourd'hui, peut-être depuis les événements du sud africain, il règne un esprit plus généreux parmi les membres de cette Chambre à l'égard du ministère de la Milice. En ce qui me concerne, bien que le ministre demande aujourd'hui une somme considérable, je serais prêt à en voter une plus élevée. J'ai toujours cru et je crois encore, en bourgeois ignorant des choses militaires, que lorsque nous avons en ce pays de bons hommes, des hommes capables, qui sont disposés à consacrer une grande partie de leur temps et à encourir des dépenses personnelles pour aider à exercer nos jeunes gens et en faire des soldats sur lesquels on pourra compter au besoin pour la défense du pays, ces hommes font trop de bien pour que les membres de cette Chambre ne soient pas disposés à leur aider dans une plus large mesure qu'ils n'ont fait par le passé. Je crois que les officiers de notre milice devraient recevoir plus d'encouragement, qu'ils ne devraient pas avoir à payer de fortes sommes d'argent pour aider à leurs corps respectifs. Je connais des gens dans la province d'Ontario qui, étant trop orgueilleux pour laisser péricliter leur bataillon, ont mis la main au gousset pour le maintenir, et j'en connais qui ont quitté leur bataillon beaucoup plus pauvres que lorsqu'ils y sont entrés. Pourquoi faut-il qu'il en soit ainsi ? Cela dépasse toute compréhension. Je crois que nous devrions donner à ces personnes tout l'encouragement raisonnable, en égard aux autres dépenses que nous avons à faire pour le pays.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je voudrais dire un mot au

sujet des tentes pour les cadets. Il est très vrai que le ministère de la Milice et de la Défense avait l'habitude de prêter un certain nombre de tentes aux cadets, et, autant que je sache, on en prenait soin. Mais depuis que nous avons entrepris de faire faire l'exercice à toute la milice en camps tous les ans, nous avons dû mettre en usage toutes les tentes disponibles, pendant que d'un autre côté les demandes de tentes de la part des cadets augmentaient, de sorte qu'il nous a fallu de nécessité cesser d'en prêter. Quand ces prêts sont devenus nombreux, nous avons eu aussi à considérer si nous avions bien le droit de les faire. Ce que je disais tout à l'heure à propos des carabines s'applique aussi à propos des tentes. Je ne sache pas que le parlement nous autorise à fournir des tentes. Quant aux tentes avariées, j'avais cru que nous pourrions peut-être les donner aux cadets, mais mes officiers m'ont conseillé que le seul moyen de faire la chose serait de les offrir à l'encan, et les faire acheter par quelqu'un. Je suggérai la chose, mais la suggestion n'a pas été acceptée. Nous sommes obligés de tout soumettre à l'encan. Il n'y a pas d'alternative, mais je serais bien aise certainement de faire tout en mon pouvoir pour procurer ces tentes aux cadets ou à quelqu'un pour eux.

M. SPROULE : Si j'entends bien, on fournira des fusils aux corps de cadets ? S'agit-il seulement des corps de cadets des lycées, ou des cadets organisés dans toutes les parties du pays?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Des cadets de toutes les parties du pays.

M. SPROULE : Y a-t-il une limite d'âge pour les corps de cadets?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui ; quatorze ans.

M. SPROULE : De quatorze à dix-huit ans?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. SPROULE : Ainsi, l'on fournira des fusils à tous les corps de cadets de quelle que partie du pays qu'ils soient.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. SPROULE : Je vois qu'une grande partie de ce crédit est pour habillement et effets militaires. Comment achetez-vous l'habillement et les effets militaires? Demande-t-on des soumissions ou donne-t-on une commande à quelque grande maison ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ces deux ou trois dernières années nous avons acheté l'habillement des entrepreneurs avec lesquels nous avons passé un contrat il y a trois ans. La compagnie Sanford, qui avait l'entreprise quand je suis arrivé au ministère et qui nous satisfait parfaitement, et une maison de Montréal, du nom de Workman, qui a fait beaucoup d'ouvrage pour nous et qui est aussi éminemment satisfaisante, sont les entrepreneurs. Le contrat avait été passé pour trois ans par le gouvernement qui nous a précédés, et, bien qu'à mon arrivée au pouvoir je n'aie pas cru que ce fût un bon arrangement, j'ai néanmoins été heureux de pouvoir dire à la Chambre, l'année dernière, que l'arrangement était sage. Le fait est que le ministre de la Justice ayant rapporté que les contrats n'étaient pas légaux, nous avons alors mis fin à plusieurs entreprises contractées pour trois ans. Nous avons demandé des soumissions par la voie de tous les journaux de toutes les villes du Canada, et je dois dire que jamais de ma vie aucune chose ne m'a donné tant de tablature. Une maison a passé contrat pour une entreprise d'environ $70,000, qui ne connaissait rien de l'ouvrage et qui n'a pu livrer aucun article de sa fourniture. Nous avons dû retourner à la Compagnie Sanford et lui demander de faire l'ouvrage pour nous. Après cela, et sur l'avis de mes officiers, j'ai estimé qu'il serait plus sage pour nous et dans l'intérêt du public, de nous en tenir à ceux qui nous avaient tirés d'embarras. Je suis convaincu que les prix que nous payons ne sont pas trop élevés. Je fais étudier la chose avec soin et demande un rapport. Bien que le prix de l'étoffe ait augmenté l'année dernière, nous avons pu faire faire notre habillement à peu près aux mêmes prix qu'auparavant et d'une façon très satisfaisante.

M. ROSAMOND : Le ministre sait-il si c'est l'intention des autorités d'apporter quelques modifications à l'habillement militaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui ; la question est à l'étude. A mon avis, il serait possible de se procurer des uniformes plus confortables et moins dispendieux que les habits actuels, et j'ai demandé au général de s'intéresser à la chose. J'espère que les recherches qu'il fait à ce sujet aboutiront à quelque résultat tangible.

M. SPROULE : Gardez-vous certaines quantités d'habillements en magasin ? Quel habillement allez-vous fournir au nouveau contingent ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il nous faudra donner un ordre pour l'uniforme. Malheureusement, il n'existe pas de réserve d'habillements. A mon entrée en charge, il n'y en avait qu'une petite réserve, et depuis, nous en avons utilisé une grande quantité pour les camps et parades, durant la visite de leurs Altesses Royales, alors que nous avions 20,000 hommes sous les armes. Il nous a été impossible d'accumuler une réserve. Grâce aux stipulations de ce crédit, j'espère que nous serons en mesure, cette année, de faire cer-

taines économies dans les camps et d'ajouter ainsi à notre réserve. La chose a son importance, mais je ne me suis pas cru autorisé à demander un crédit spécial dans ce but.

M. CLARE : J'ai été fort surpris d'apprendre du député d'Elgin-est qu'on n'a pas fourni de tubes Morris à Saint-Thomas, pour le tir à la cible. Grand nombre de compagnies de cadets des différentes écoles supérieures se sont adressées au ministre de la Milice pour obtenir des tubes Morris, mais sans succès. Toutes les écoles supérieures de la province d'Ontario ont adressé des pétitions au ministre de l'Instruction publique, lui demandant de faire des représentations à ce sujet au ministre de Milice. Je ne m'explique pas qu'une école puisse obtenir ce tube et qu'on la refuse à toutes les autres. On devrait toutes les mettre sur un pied d'égalité. Il est d'une souveraine importance que ces jeunes gens soient mis en lieu de s'exercer au tir au fusil, qui est peut-être l'exercice miltaire par excellence. Le ministre, j'espère, aura l'œil à ce que toutes les écoles soient sur un pied d'égalité à cet égard et que l'on fournisse aux compagnies scolaires ces tubes Morris. On accorde, paraît-il, à ces compagnies $50, soit une totalité de $1,750 pour l'exercice. On pourrait, à peu de frais, leur fournir ces tubes, de façon à mettre les cadets en mesure d'étudier cette importante partie du service militaire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Que mon honorable ami veuille bien m'en croire ; je n'ai nullement l'intention de faire de passe-droit. J'ignorais qu'on eût fourni aux cadets les tubes Morris. On nous a adressé des demandes dans ce sens, je le sais ; mais nous n'avons pas un nombre suffisant de ces tubes, pour satisfaire à ces demandes. J'irai aux renseignements à ce sujet et je verrai à ce que tout le monde soit traité avec égalité.

M. CLARE : Le ministre a-t-il l'intention de fournir des tubes Morris à toutes les compagnies scolaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le sous-ministre m'informe que nous n'avons fourni de tubes à aucune compagnie. Il est possible qu'on se soit procuré les tubes en question des autorités militaires locales, et ce serait peut-être là un bon précédent à suivre.

M. FOWLER : Il semblerait donc que le ministère n'a rien fait pour encourager les corps de cadets. On ne leur a pas fourni des tentes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous leur avons fourni des fusils.

M. CLARE : Vous ne leur avez pas donné de munitions.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

M. FOWLER : Alors, ces fusils ne sont guère plus utilisables que des fusils de bois.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a partout des munitions en vente.

M. FOWLER : On ne saurait faire un meilleur emploi de l'argent consacré aux besoins de la milice qu'en fournissant des tentes à ces compagnies scolaires, afin qu'elles puissent tenir des camps. Ce n'est pas pour gagner 75 cents par jour que ces jeunes gens font ces exercices, mais par par amour du métier des armes et par enthousiasme, et c'est dans la jeunesse et à l'âge de l'enthousiasme qu'il importe de former des soldats. Le ministère de la Milice devrait leur fournir des tentes et des tubes Morris. Le ministre devrait mettre la question sérieusement à l'étude et essayer de faire quelque chose dès cet été même.

M. INGRAM : Le ministère de la Milice a envoyé des officiers faire l'inspection de ces compagnies de cadets.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Et nous avons fourni des officiers instructeurs choisis dans les corps permanents.

M. INGRAM : Je constate que dans le rapport de la milice, il n'est fait qu'une simple allusion aux cadets. Ne serait-il pas utile de publier le rapport de ces officiers inspecteurs, ce qui nous permettrait de juger des progrès accomplis ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est là une excellente recommandation. Il va sans dire que les cadets ne font point partie de la milice, et que dans le budget militaire, il n'est porté aucun crédit dans ce sens.

M. CLARKE : Le ministre affirme-t-il qu'il n'a pas été distribué de tubes Morris aux compagnies de cadets ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le sous-ministre m'informe qu'on ne leur en a pas distribué.

M. CLARKE : Le ministre a-t-il décidé de fournir des tentes aux cadets ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous n'avons réellement pas de tentes à notre disposition. Si la chose était possible, je me ferais un plaisir de faciliter aux cadets l'obtention de ces tentes qui, assure-t-on, sont impropres aux usages militaires ; mais force nous est bien de nous conformer à la loi et de les vendre à l'enchère.

M. CLARKE : Je profite de l'occasion pour dire qu'à deux ou trois reprises, lorsque j'ai demandé au ministre de faciliter aux compagnies de la brigade scolaire les moyens d'é-

tablir un camp, il a gracieusement mis à leur disposition des tentes qui n'étaient guère utilisables pour les usages militaires. Peut-être qu'à l'avenir le ministre pourrait rendre le même service aux cadets.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je prends note de cette recommandation.

M. CLARKE : Peut-être même pourrait-on fournir une certaine quantité de munitions aux officiers des compagnies de cadets.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, les articles militaires qui sont surannés, doivent être vendus à l'enchère

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, à l'enchère ou bien par voie de soumissions.

M. SPROULE : On n'a pas suivi cette règle relativement aux fusils que l'on a vendus vingt-cinq cents pièce.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Au contraire, ces fusils ont été vendus après avis public inséré dans tous les journaux publiés dans les grandes villes. Cette affaire est déjà venue sur le tapis ici. J'ai fait un dépôt de tous les documents à cet égard.

L'honorable député a sans doute oublié la chose.

M. INGRAM : Dans le projet de loi que vous soumettrez à la Chambre l'année prochaine, vous pourriez stipuler que les tentes endommagées seront données aux corps de cadets.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous pourrions fort bien statuer que les cadets font partie de la milice canadienne et je dois ajouter que cette question est à l'étude. Par là, on couperait court à toute difficulté.

M. INGRAM : Je remarque que le rapport signale le fait que des tubes à tir ne fonctionnaient plus. Voici ce passage :

> Dans un cas, 33 tubes sur une totalité de 48 furent remis hors de services, et l'on a dû enlever jusqu'à sept balles d'un seul tube.

Cela tient-il à la négligence de ceux qui se sont servis de ces tubes ou bien au fait que ces tubes ne fonctionnaient pas bien ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne saurais dire. Cela tient peut-être à la négligence.

M. CLARKE : Dans la pétition transmise au ministère, à laquelle j'ai fait allusion, on demande de donner aux officiers des corps de cadets quelques-unes des vieilles épées des sergents d'état-major. Chaque compagnie, paraît-il, voudrait avoir trois épées, et puisque ces épées sont mises au rancart et qu'elles ne sont d'aucune utilité au ministère, rien n'empêche qu'on ne les donne aux corps de cadets.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Rien ne s'y oppose. On devrait le faire et je m'occuperai de la chose.

M. FOWLER : Il me semble que quelques-uns de ces jeunes cadets pourraient difficilement manier un sabre de cavalerie, en raison de sa pesanteur.

M. INGRAM : Le major général, dans son rapport, désapprouve l'abolition des cantines, parce que les soldats sont portés à fréquenter les hôtels et à faire usage de boissons alcooliques, tandis qu'ils se contenteraient d'un verre de bière s'ils pouvaient se le procurer à la cantine. Le ministre s'est-il formé une opinion sur la question ?

Il y a quelques années, on a sévèrement blâmé le ministre pour avoir toléré les cantines et il assura alors ceux qui l'attaquaient qu'il avait l'intention d'abolir ces cantines. Puisque le major général, dans son rapport, recommande qu'on établisse des cantines et qu'on y tolère la vente de bière, parce que cela empêcherait les soldats d'aller s'enivrer au dehors, il me semble que ce serait un pas dans la bonne voie que de les rétablir, en dépit de tout ce qu'on a dit à l'encontre. Dans les camps il se rencontre nombre de tempéranciers, sans doute, mais il y en a d'autres qui sont portés à prendre un verre de bière et même quelque chose de plus.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Deux verres.

M. INGRAM : Il ne faut pas trop se laisser guider par le sentiment en pareille matière ; mais plutôt par le sens commun, et la recommandation du major général devrait l'emporter. Je ne cherche pas ici à encourager l'usage des boissons alcooliques parmi les soldats ; mais s'ils trouvent bon de prendre un verre de bière de temps à autre, je ne vois pas pourquoi on les en empêcherait.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si l'honorable député était chargé de la responsabilité d'un ministère, il est possible qu'il hésiterait à émettre pareil avis. A mon entrée en charge, le règlement dont se plaint le major-général était en vigueur, bien que d'aucuns supposent qu'il a été adopté tout récemment. Voilà une dizaine d'années et au delà que ce règlement existe. Le major général est sans doute dans son droit en exprimant cet avis, mais, pour mon propre compte, je ne suis pas disposé à recommander l'abolition de ce règlement. Si un soldat a besoin d'un verre de bière et que sa santé l'exige, il y a un moyen bien simple de se le procurer, qu'il obtienne une prescription de l'officier de santé. En cas d'urgence, c'est là le moyen d'obtenir ce qu'il désire. S'il est parfaitement bien portant, qu'il se contente de thé, de café ou de bière de gingembre. J'incline à croire que les dames canadiennes, qui prennent un si vif intérêt à la milice, regarderaient l'aboli-

tion de ce règlement comme une mesure rétrograde, et je ne veux pas, aujourd'hui, courir le risque de faire de ces dames des ennemies de notre organisation militaire. Ce règlement demeurera donc en vigueur.

M. INGRAM : Afin de bien établir que je ne représente pas sous un faux jour l'attitude du major général, il serait utile de consigner au compte rendu des " Débats " sa recommandation à ce sujet, et si le ministre le veut bien, je vais donner lecture du passage relatif à cette question :

Je ne voudrais nullement permettre la vente des boissons alcooliques dans les cantines pendant l'exercice annuel ; mais je ne saurais trop fortement m'élever contre un système qui force le soldat, qui a besoin d'un verre de bière, à fréquenter les buvettes et les estaminets du voisinage où il n'existe aucune réglementation relativement à la qualité, la nature ou la quantité des boissons qu'on lui fournit. Ce règlement a pour résultat une recrudescence d'ivrognerie dans les camps, et il est facile de comprendre qu'il en soit ainsi. Dans les cantines militaires, toutes les consommations doivent se prendre sur les lieux mêmes, et si l'on y exerce la surveillance voulue, personne n'y commet d'excès. Or, qu'arrive-t-il sous le régime actuel de la prohibition ? Le soldat, au lieu de se contenter de son verre de bière ou de lager, s'il avait pu se le procurer, est obligé d'aller à quelque distance du camp prendre une consommation ; et souvent au lieu de bière, il absorbera de l'eau-de-vie, puis souvent il revient au camp avec une bouteille d'eau-de-vie frelatée qu'il dissimule sous son habit, quitte à la partager avec ses compagnons de tente qui finissent par s'enivrer.

Je prétends que c'est un mal sérieux que de pousser nos soldats vers la tentation que leur offrent les buvettes des villes, plutôt que de leur permettre d'acheter un verre de bonne bière dans leur propre camp, et je me flatte de l'espoir qu'on fera disparaître des règlements de la milice cet encouragement à l'intempérance.

Le major général a sans doute acquis une grande expérience dans la vie des camps, tant en Angleterre qu'au Canada, et si ses observations sur les habitudes et les mœurs des soldats l'ont porté à faire cette recommandation, et que ce soit le moyen de réprimer l'abus des boissons alcooliques, c'est un pas fait dans la bonne voie. Si cette réforme est dans l'intérêt de la cause de la tempérance, comme il l'affirme—et son avis doit l'emporter sur celui de ses critiques—il importe d'adopter sa recommandation.

M. SPROULE : Est-ce que les différents corps ont le droit de déposer leurs armes à leurs propres quartiers généraux?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le général recommande de revenir à l'ancien usage : celui de distribuer les fusils aux capitaines des compagnies à leurs quartiers généraux ; et c'est ce qui se fait actuellement.

M. CLARKE : La question des cantines est-elle réglée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le règlement actuel demeurera en vigueur.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas parfaitement saisi l'explication donnée par le ministre au sujet de l'augmentation de $440,000 à $520,000. Est-ce qu'il sera porté un nouveau crédit de $150,000 au budget supplémentaire?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : De fait, l'exercice annuel de toute la milice coûte $425,000 et c'est l'usage de voter $275,000 pour la première partie de l'année et $150,000 pour le reste. Toutefois, c'est là une comptabilité d'un mérite plus que problématique. Je demande la première somme, et ce n'est pas mon intention de porter d'autre crédit au budget supplémentaire pour l'exercice 1902-3. Il y aura, toutefois, un crédit supplémentaire pour l'exercice 1901-2, vû qu'une partie de la milice ira au camp en juin, et cet exercice coûtera de $135,000 à $150,000. Ce crédit suffira pour l'exercice s'étendant du 1er juillet 1902 au 30 juin 1903.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'y a donc pas d'augmentation ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non ; c'est une réduction.

M. BORDEN (Halifax) : Ainsi, si au budget de 1900, qui comportait un crédit de $275,000, on ajoute le crédit de $150,000, cela donne $425,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Précisément.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit comprend-il autre chose ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les uniformes et les munitions.

M. BORDEN (Halifax) : A mon avis, cette comptabilité est préférable à l'ancienne qui comportait deux crédits distincts. L'année dernière, j'ai censuré ce mode de crédits supplémentaires. Rien n'empêche que les autres ministères suivent l'exemple donné ici par le ministre : c'est-à-dire, soumettre à la Chambre, dès le début, la totalité de ce crédit du budget miltaire, afin que la Chambre puisse se rendre compte de la dépense que le ministre demande pour l'exercice financier. L'année derière, je me suis élevé contre l'ancien système ; j'ai suggéré au ministre des Finances l'adoption de cette réforme et je suis bien aise qu'on l'ait appliquée ici. C'est un meilleur mode de comptabilité.

Salaires et gages, $90,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'augmentation de $10,000 tient à ce que nous avons employé un plus grand nombre d'hommes et que nous leur avons donné des salaires plus élevés. On a relevé les salaires dans presque toutes les

autres branches de l'administration publique et nous avons jugé nécessaire de le faire ici. L'année dernière, nous avons augmenté la paye de 25 cents par tête, et cette année, j'espère que nous n'aurons pas à accorder de nouvelle augmentation.

M. CLARKE : Le ministre a-t-il mis à l'étude la question de savoir s'il conviendrait de donner au premier contingent la même solde que le deuxième a reçue ? L'année dernière, on a signalé le fait à l'attention du parlement, et le ministre a promis de s'en occuper.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je serai peut-être en mesure de donner une réponse avant que le budget supplémentaire soit déposé sur le bureau. La question a été discutée l'année dernière et, si je ne me trompe, la Chambre a semblé d'avis de ne pas modifier la loi à cet égard. Toutefois, je soumettrai l'affaire au cabinet qui la délibèrera et je ferai connaître plus tard la décision.

M. CLARKE : On semble s'accorder à penser qu'en raison des services admirables rendus par les membres du premier régiment, c'est établir une distinction odieuse que de leur payer une solde inférieure à celle des soldats qui leur ont succédés. Sans doute, si le ministre demande au parlement de voter le crédit voulu pour augmenter la solde de ce régiment, la Chambre acquiescera volontiers à cette demande. Ni les membres du premier contingent ni ceux du deuxième ne se sont laissés influencer par la question de la solde ; et, à mon avis, les premiers ont droit d'être mis sur un pied d'égalité avec les seconds.

Milice—Imputable sur le revenu—Propriétés militaires, $190,000.

M. FOWLER : Il y a quelque temps, au cours du débat sur le dépôt d'armes de Sussex, j'ai fait une assértion que je veux rectifier. J'ai blâmé l'architecte qui a dressé le plan de la salle en question et qui en a réparti les compartiments aux différents corps. On a donné aux différents compartiments réservés à chaque compagnie de l'infanterie, ai-je alors affirmé, les mêmes dimensions qu'à ceux consacrés à chaque escadron de cavalerie. Au point de vue technique, les renseignements que j'ai alors donnés de mémoire, sont inexacts ; mais, virtuellement, ils sont exacts. La salle d'armes se divise en deux parties égales, une moitié étant consacrée au 8ème régiment de cavalerie et l'autre au 74ème bataillon d'infanterie.

Or, le 74e bataillon se compose de six compagnies, avec un effectif total de 278 hommes. L'effectif de la cavalerie est de 359 hommes, soit une centaine de plus que l'infanterie. Quant à la cavalerie, il y a le harnachement des chevaux ; et le harnachement d'un cheval demande tout autant d'espace que l'équipement d'un homme. Les compartiments ne sont pas de même dimension, comme je l'ai affirmé; car il y a dans la moitié de la salle d'armes six compartiments, dont un est réservé à l'officier de casernement, les autres étant réservés à l'usage des compagnies. Dans l'autre moitié de la salle il y a cinq compartiments dont un est réservé à l'officier de casernement, les quatre autres étant consacrés aux équipements des hommes et des chevaux. De façon générale, j'ai fait observer qu'on avait réservé au 74e bataillon autant d'espace qu'à un régiment de cavalerie, bien que la cavalerie se compose de 80 hommes de moins que l'infanterie, et qu'il faille, en outre, tenir compte du harnachement des chevaux. Ma prétention était donc légitime, puisqu'il n'y a pas assez d'espace réservé à ce régiment de cavalerie et à son équipement. Le ministre a fait observer, au cours du même débat, que l'équipement Oliver, quand il aurait été distribué aux hommes, prendrait beaucoup de place. Même dans ce cas, je soutiens encore que la division de la salle n'est pas convenable, si on adopte le plan proposé.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Quand mon honorable ami a fait l'observation en question, j'y ai attaché une certaine importance, puisqu'elle comportait une censure du plan de l'architecte. La difficulté ne porte pas précisément sur la division de la salle d'armes, car il est possible qu'on augmente l'effectif du 74eme régiment ; ou bien, s'il reste une Chambre de réserve, elle pourrait servir à un autre corps d'infanterie, puisque cet espace n'est pas nécessairement limité au 74eme régiment. Mais la question importante est celle soulevée par l'honorable député, en dernier lieu : y a-t-il assez d'espace pour la cavalerie ? L'honorable député affirme que non. Or, mes fonctionnaires prétendent le contraire.

M. FOWLER : Mon auteur est le quartier-maître du 8eme régiment des Hussards qui doit s'y connaître.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député a-t-il consulté le colonel à ce sujet ?

M. FOWLER : Je n'ai pas rencontré le colonel, mais l'officier du casernement devrait être mieux renseigné à ce sujet que le colonel.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le plan de l'édifice a été soumis au colonel, avant le commencement des travaux, et il l'a approuvé. L'ingénieur en chef du ministère dit qu'il a lui-même dressé le plan et que pour les divisions, il s'est conformé aux instructions du général commandant.

M. INGRAM : Je vois que l'ingénieur en chef du ministère de la Milice a fait la recommandation que voici :

Le système actuellement suiyi par le ministère des Travaux publics pour la construction

des édifices militaires est fort défectueux et il s'ensuit nombre d'ennuis et des retards. Je ne saurais trop insister sur la nécessité de confier à la branche de l'ingénieur au ministère de la Milice la construction, l'entretien et les réparations de ces édifices.

A-t-on pris quelque mesure dans ce sens, et donnera-t-on suite à cette recommandation?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous n'avons encore fait aucune démarche dans ce sens, et je ne me crois pas autorisé à discuter la question, tant que le gouvernement n'aura pas pris de décision à cet égard. Je puis bien avouer toutefois, qu'il résulte bien des inconvénients du fait que les travaux du ministère de la Milice sont confiés au ministère des Travaux publics. Le même état de chose a existé, pendant nombre d'années, au ministère de la Marine, et si je ne me trompe c'est à l'époque où sir Charles Hibbert Tupper était à la tête de ce ministère, ou peut-être avant cette époque, que s'opéra la réforme par laquelle ce ministère entreprit la construction de ses phares et autres travaux de ce genre. Le ministère de la Milice y gagnerait certainement beaucoup à faire lui-même ses propres travaux.

M. INGRAM : Ces salles d'armes, si je ne me trompe, sont destinées au dépôt des armes et des fourniments et à leur entretien convenable. Voici ce que je lis dans le rapport du major général :

Dès qu'il aura été nommé des adjudants d'état-major de districts militaires, il devra se faire de plus fréquentes inspections des armes et de l'équipement des compagnies rurales, et ces articles courront ainsi moins de risque de se détériorer ; mais, afin de donner plus de valeur à ces inspections, je recommande fortement qu'un armurier parfaitement compétent fasse partie de l'état-major de chaque district militaire et qu'il accompagne l'officier d'état-major dans toutes les inspections.

A-t-on nommé des adjutants d'état-major de district?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

M. INGRAM : A-t-on nommé des armuriers?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si je ne me trompe, il y a des armuriers compétents dans presque tous les districts militaires.

M. INGRAM : L'adjutant d'état-major de district pour le district militaire No 1 a-t-il été nommé?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il s'agit du district de London? Non.

M. OLIVER : Quelles mesures a-t-on prises pour pourvoir au soin des armes et de l'équipement des carabiniers à cheval dans l'ouest?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est l'officier commandant qui est chargé d'y veiller.

M. OLIVER : A-t-on pris les mesures voulues pour le louage d'un édifice affecté à cette fin ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a une allocation supplémentaire qui est censée couvrir tous ces frais. De fait, les capitaines ont d'ordinaire des édifices qui leur appartiennent et on leur accorde certaines sommes en bloc, pour prendre soin de ces édifices.

M. BARKER : Je tiens à signaler l'état de choses qui existe à Hamilton. Il y a, dans cette ville, une batterie d'artillerie et un régiment d'infanterie ; et je puis dire sans exagération que nous en sommes fiers. Sous le rapport de la valeur militaire, ce régiment et cette batterie ne le cèdent à aucun autre corps du pays. On y a formé tout dernièrement un corps de santé, et nous avons lieu de nous féliciter de l'œuvre accomplie par le commandant de ce corps et ses subalternes. Il y a quelque temps, l'officier commandant m'a invité à visiter les quartiers occupés par ce corps de santé et je dois rendre ce témoignage au ministère de la Milice, que l'équipement médical et chirurgique fourni par le gouvernement fait réellement honneur au pays. Je ne prétends nullement m'ériger en juge en pareille matière, et je ne me fais ici que l'interprète de ceux qui sont autorisés à se prononcer. L'équipement fourni par le ministre ne laisse absolument rien à désirer. Mais je dois l'avouer, quand on m'a invité à visiter ces lieux, j'ai été fort surpris de constater qu'au lieu de me rendre à la salle d'exercices ou au dépôt d'armes, il fallait pénétrer jusqu'au cœur de la ville, à un demi-mille de la salle d'armes, et encore au deuxième étage d'une maison de commerce. Ce n'est pas sans raisons légitimes que j'appelle l'attention du ministre sur ce fait. A cette époque de l'année, il y a des volontaires qui font l'exercice tous les soirs et qui manient des canons de fort calibre ; or, s'il se produisait quelque accident grave—chose qui peut arriver à tout instant—il serait plus facile de se procurer l'aide d'une demi-douzaine de médecins ordinaires que d'atteindre le local occupé par ce corps de santé. Cela, à mon avis, demande réforme. J'ai été encore plus étonné d'apprendre que le local où ce précieux matériel est conservé est fourni, non par le gouvernement fédéral, mais par l'officier commandant de ce corps, et à ses propres frais. Cela ne fait pas honneur au pays. Ce qui m'a porté à faire ces observations, c'est que le ministre nous a déclaré que lorsqu'il s'agit des locaux, la chose échappe dans une certaine mesure à sa juridiction. C'est le ministre des Travaux publics qu'il faut consulter, dans l'état de choses actuel, sur toutes ces questions. J'ignore si le ministre de la Milice peut utiliser à son gré les 40,000

fusils dont il a parlé ; mais dans le cas contraire, il devrait demander au major général la permission de se servir d'une de ces carabines et forcer, à la pointe de la bayonnette, le ministre des Travaux publics à fournir au corps de santé d'Hamilton un local convenable. Il pourrait fort bien arriver quelque accident aux hommes qui s'exercent au tir au canon.

Il y a quelques années, l'officier commandant la batterie de Hamilton fut victime d'un grave accident au camp, et cet officier portera jusqu'au tombeau les marques de son infirmités, parce qu'il ne se trouvait pas d'appareils chirurgiques sur les lieux. De semblables accidents peuvent se produire à tout moment au cours du printemps ; et sans vouloir faire rejaillir le blâme sur le ministre de la Milice, puisque la responsabilité ne lui incombe pas tout entière, je prétends que le gouvernement, après avoir formé et équipé un corps d'officiers de santé, ne pouvait guère en réclamer le mérite aux yeux du pays, s'il arrivait que les services de ce corps ne pussent être utilisés, en cas d'accident.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a beaucoup de force et de justesse dans les observations de l'honorable député. Il est un fait, toutefois, qu'il ne faut pas oublier : c'est qu'avant la construction des salles d'exercices, il n'existait, au pays, ni compagnies ambulancières de brancardiers ni de corps d'officiers de santé. A cette époque, on ne songeait nullement à fournir de local à des corps de santé comme celui mentionné par l'honorable député ; bien qu'aujourd'hui on en reconnaisse l'absolue nécessité, comme étant une des parties essentielles de notre organisation militaire. Il a donc fallu chercher des locaux au dehors. J'ignorais que l'officier commandant ce corps de santé payât lui-même la redevance de cet édifice. Mon impression était que le ministère lui-même acquittait cette redevance. Ailleurs nous acquittons cette redevance, et la même chose devrait se faire à Hamilton. Mon honorable ami sera sans doute bien aise d'apprendre que nous serons en mesure de pourvoir, à même ce crédit, à l'établissement d'un local contigu à la salle d'exercices, et qui sera consacré à ce corps de santé. Voilà un des usages auxquels nous désirons appliquer le crédit demandé.

M. BARKER : Je n'affirme pas positivement que l'officier en question acquitte lui-même la redevance en question. Je serai bien aise d'apprendre que le gouvernement l'acquitte.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ce que nous faisons partout ailleurs.

M. BARKER : L'objection la plus sérieuse est que ce corps de santé a ses quartiers à un demi-mille de la salle d'exercice. On devrait remédier à cet abus au plus tôt.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'en conviens.

M. CLARE : Je vois dans le rapport du major général qu'au cours de 1901, on a construit des salles d'exercice à Windsor, à Dundas, Kingston et Vancouver, et des dépôts d'armes centraux à Aurora, Barrie, Charlottetown, Chatham, Fredericton, Galt et autres endroits. Cela veut-il dire qu'on a construit une salle d'armes à Galt ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne suis pas en mesure de donner une réponse au sujet de cette dernière localité. Le major général veut, sans doute, dire qu'on a établi des dépôts d'armes dans l'enceinte de ces édifices. Le ministère de la Milice ne construit point de nouveaux édifices ; mais la loi nous autorise à faire des annexes aux édifices en existence, ou à les réparer. Le major général veut dire sans doute qu'on a fait subir quelques modifications à la salle d'exercice à Galt, afin d'y établir un dépôt d'armes central pour le bataillon d'infanterie.

M. CLARE : Il est dit au rapport que cet édifice a été complété. La société agricole du comté de Waterloo a construit à Galt un nouvel édifice, et c'est dans ce local que le gouvernement a loué une chambre, destinée à servir de salle d'armes, pour laquelle il acquitte une redevance annuelle de $40. Ce rapport dénature les faits, s'il donne à entendre que le gouvernement a construit à Galt un édifice destiné à servir de salle d'armes. Dans le comté de Waterloo, où nous avons un régiment, il n'y a qu'un seul dépôt d'armes pour une des compagnies, dans la ville d'Hespeler, et encore cette salle d'armes est à peine digne de ce nom.

Le gouvernement pourrait fort bien élargir les cadres du rgiment de Waterloo, qui n'est composé que de six compagnies. Si je ne me trompe, un régiment doit se composer de huit compagnies. Il serait facile d'ajouter deux nouvelles compagnies. La ville de Waterloo tient beaucoup à organiser une nouvelle compagnie ; ainsi en est-il de Berlin et de Preston. En raison de la situation géographique du comté de Waterloo, une moitié du régiment, demeurant à Hespeler, Preston et Galt, pourrait bénéficier des communications du chemin de fer électrique. Il y aurait quatre compagnies dans ces différents endroits, et quant aux quatre autres compagniesè il y en aurait deux à Berlin, une à Waterloo et une à Hamburg. Le régiment serait alors au complet, et il y aurait une installation suffisante pour la moitié du bataillon à Galt, et pour l'autre moitié à Berlin. Est-ce l'intention du gouvernement de construire ces édifices? Il y a quelques années—j'ignore si c'était à la veille des élections—on acheta un terrain à Berlin dans le but d'y ériger une salle d'exercice et un dépôt d'armes. Malheureusement, à Waterloo-nord, l'élection se fit par acclamation et depuis cette époque, il n'a plus été question de ces édifices. Puisqu'il y a dans ce comté

des hommes qui sont prêts à combattre pour la patrie, il importe de leur fournir des dépôts d'armes, qui leur permettent de se préparer à ces combats.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je puis assurer mon honorable ami, en toute sincérité, que l'élection n'a nullement influencé par le passé, et n'influencera aucunement à l'avenir la décision du ministère au sujet de ces salles d'armes. Ils seront construits aux quartiers du bataillon, quel que soit le résultat des élections. Quant au bataillon auquel l'honorable député a fait allusion, je n'ai aucun doute qu'on a voulu dire que cette salle à Galt a été aménagée aux frais du ministère de la Milice. Des dépenses ont été faites et il doit en être fait mention. L'ingénieur aurait peut-être dû préciser davantage. Voilà pourquoi il en est question dans cette liste. Il y a eu des dépenses pour des râteliers ou our la garde des armements et des meubles.

M. CLARKE : L'Etat a-t-il acheté un emplacement à Berlin, il y a une couple d'années pour y construire une salle d'exercices.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne crois pas.

M. CLARKE : Il me semble qu'on a dit qu'on en avait acheté un.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

M. CLARKE : Dans la liste des salles d'exercices et des dépôts d'armes dont la construction a été complétée en 1901, je vois qu'il est fait aucune mention de l'arsenal de Toronto. Les travaux ne sont pas encore terminés, mais j'apprends avec plaisir de la bouche du ministre de la Milice que son ministère est libre d'agrandir les édifices construits pour des fins militaires par le ministère des Travaux publics, ou de changer la disposition des pièces.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En effet.

M. CLARKE : A mainte reprise nous avons parlé au ministre de la Milice et au ministre des Travaux publics d'acheter la salle d'exercices de Toronto, mais ils n'ont jamais paru s'entendre. Quand nous nous adressions au ministre des Travaux publics, il nous renvoyait au ministre de la Milice et quand nous en parlions à ce dernier il nous renvoyait devant son collègue. Maintenant, je l'entends avec plaisir déclarer que le ministère de la Milice est libre d'acheter un édifice, de l'agrandir ou d'y apporter d'autres changements.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pas de l'achever.

M. CLARKE : Nous demandons seulement qu'on nous donne l'espace dont le besoin se fait tant sentir, et nous tiendrons certainement le ministre de la Milice, et non le ministre des Travaux publics, responsables si, après ce qu'il nous a dit, les travaux ne sont pas terminés dans un délai raisonnable.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que l'honorable député commet encore une légère erreur ; il dit, si je comprends bien, que la construction de l'édifice de Toronto n'est pas encore terminée ?

M. CLARKE : Elle ne l'est pas.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Alors, le ministère des Travaux publics n'a pas encore fini sa tâche, et je dois renvoyer l'honorable député au ministère qui a entrepris la construction de l'édifice pour qu'il en obtienne le parachèvement des travaux.

M. BLAIN : Je voudrais savoir du ministre si une partie de ce crédit servira à obtenir plus d'espace pour serrer les armes dans la ville de Brampton. Cette question a été soulevée l'an dernier.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je dois dire à mon honorable ami qu'en vertu des ordonnances qui exigent que les armes soient distribuées dans les quartiers généraux des compagnies, un grand nombre de dépôts d'armes qu'il s'agissait de construire deviennent inutiles et je ne saurais dire si celui dont il parle est du nombre. Quel est le numéro du bataillon auquel l'honorable député fait allusion ?

M. BLAIN : Le 36e bataillon de Peel.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai la liste ici et je vais chercher si ce bataillon y est mentionné.

M. INGRAM : Il serait peut-être bon de savoir ce que le major général pense de ces dépôts d'armes. Il dit :

> J'ai également observé que, lorsque les bataillons ruraux ont à leur disposition un dépôt d'armes central, les commandants sont très portés à convertir peu à peu les troupes qu'ils commandent en régiments de ville au grand détriment de l'efficacité du service, car, quoi qu'on puisse dire en faveur des régiments de ville, le gros de nos troupes doit se composer des courageux soldats des corps ruraux, et tout ce qui est de nature à affaiblir cette partie de notre milice active est, selon moi, fort regrettable.
>
> C'est pourquoi je recommande de discontinuer de fournir aux bataillons ruraux un dépôt d'armes central, et de louer plutôt de solides édifices ordinaires, comme présentement, pour servir de dépôts d'armes aux compagnies, à leurs quartiers généraux.

Cela mettra peut-être fin aux nombreuses promesses de construire des édifices dans tout le pays, faites par le ministère des Travaux publics pour des considérations de parti. Il me ferait vraiment plaisir d'enlever à ce ministère l'administration des lignes télégraphiques et la construction des dépôts d'armes. Si ce ministère n'avait pas tant de

faveurs à dépenser, son administration se ressentirait moins de l'esprit de parti.

M. McGOWAN : Je voudrais savoir ce que le ministre pense de la question mise sur le tapis par le représentant d'Elgin-est (M. Ingram). Dans mon collège électoral, des militaires du 30ème régiment sont très mécontents à ce sujet. Ils considèrent que c'est une folie d'établir un dépôt d'armes central aux quartiers généraux d'un régiment et je crois qu'ils ont fait connaître au ministre leur manière de voir. Selon eux, ce serait une erreur de construire un grand arsenal dans la ville de Guelph et pourtant quelques-uns d'entre eux demeurent dans cette ville. Ils m'en ont parlé. Ils m'ont dit qu'à leur avis, il vaudrait mieux donner plus d'accommodation aux quartiers généraux des compagnies qu'à ceux du régiment. On m'en a parlé pendant les vacances parlementaires, quand je suis allé chez moi, et je sais qu'au régiment on est fortement de cet avis. Le ministre veut-il nous dire ce qu'il entend faire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Comme le major général, je crois que nous devrions procurer des dépôts d'armes ou des salles convenables aux quartiers généraux des compagnies et, vu sa recommandation, des fusils seront immédiatement remis aux bataillons ruraux. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de construire un édifice partout, ni peut-être en plusieurs endroits, car il est possible de louer des salles convenables. Voilà ce qui a été décidé.

M. LEMIEUX : Il me semble qu'il y a environ un mois une députation de Montréal, composée des officiers des régiments de cette ville, est venue à Ottawa pour demander l'établissement d'une école militaire. A-t-on fait quelque chose en ce sens?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis forcé de renvoyer l'honorable député (M. Lemieux) au ministre des Travaux publics, ainsi que j'ai fait pour le représentant de Toronto. En vérité, ce que dit mon honorable ami est vrai et je déclare qu'il est important, selon moi, d'avoir une école militaire dans la ville la plus commerçante et la plus populeuse du Canada, à Montréal. La question est encore à l'étude et il est peut-être trop tôt pour dire ce que nous ferons cette année.

M. CLARKE : J'appellerai l'attention de l'honorable ministre sur le rapport de l'ingénieur en chef de son ministère concernant les édifices destinés à la milice. Ce rapport contient une foule de recommandations qui, si elles étaient suivies, nous permettraient de rejeter sur qui de droit la responsabilité des retards inutiles dont nous nous plaignons. Le rapport se lit comme suit ?

Le système actuel en vertu duquel il appartient au ministère des Travaux publics de construire tous les édifices militaires, est loin de donner satisfaction, et occasionne de longs retards et des difficultés considérables. Je recommande instamment de mettre la construction, l'entretien et les réparations de ces édifices à la charge du département des ingénieurs du ministère de la Milice.

Puis-je demander au ministre quelle ligne de conduite il entend suivre à ce sujet et si le gouvernement a résolu de donner effet à cette recommandation ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je répète que je suis persuadé que, dans l'intérêt public, il vaudrait mieux confier la construction des édifices militaires au ministère de la Milice. Jusqu'ici aucune décision n'a été prise à ce sujet.

M. CLARKE : Le moment serait bien choisi de donner effet à la recommandation de ce fonctionnaire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il faudrait adopter une loi à cet effet.

M. CLARKE : Si cela est indispensable, nous pourrions adopter cette loi en très peu de temps. L'occasion est belle. Je constate que le surintendant en chef des magasins militaires parle également de l'état des édifices qui renferment les magasins militaires, et insiste sur la nécessité de changer le mode actuel de construire et d'entretenir ces bâtiments. On lit, à la page 3 de son rapport :

Edifices des magasins militaires.

Je vous prie d'examiner les recommandations contenues dans les rapports précédents sur cette matière. Le besoin de nouveaux édifices devant servir de magasins militaires se fait vivement sentir à Toronto et à Kingston. Ceux que nous avons aujourd'hui sont en bois, très délabrés et il faut constamment les réparer. On ne saurait prendre bon soin du matériel précieux qu'ils renferment.

Je rappellerai au ministre de la Milice que les édifices où sont contenus les magasins militaires dans la ville de Toronto, sont si délabrés que la municipalité permet au ministère de faire usage de certains de ses immeubles pour y serrer les approvisionnements militaires de prix. Vu les rapports du surintendant des magasins militaires et de l'ingénieur en chef du ministère, on devrait s'occuper sans délai de cette question. Nous devrions être en mesure de rejeter sur l'un des ministres la responsabilité du retard apporté dans le parachèvement de la salle d'exercices à Toronto. Maintenant que le ministre est averti et qu'il a pris sa part de responsabilité, j'espère que nous n'aurons plus sujet de récriminer.

M. BLAIN : Le ministre veut-il maintenant répondre à ma question concernant la construction d'une salle d'exercices à Brampton ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne trouve aucune mention de cette entreprise, mais ce crédit étant

général il est possible de l'utiliser dans les cas pressants qui peuvent se présenter. Je me ferai un plaisir d'examiner s'il y a eu une recommandation à ce sujet ou s'il est encore nécessaire de construire un édifice, après les nouvelles mesures prises relativement à la distribution des armes aux compagnies de la campagne.

Milice—Provisions, fournitures et remontes, $130,000.

M. SPROULE : Je veux dire un mot d'une quesion qui se rattachent à ce crédit. Le mode suivi par le major Dent dans l'achat des remontes n'a pas donné satisfaction, bien que je crois qu'il apporte maintenant un changement qui sera accueilli plus favorablement que son attitude première. D'abord, il acheta le plus souvent les remontes par l'intermédiaire d'un individu qui, s'il faut en croire la rumeur, faisait plus de profit que d'ouvrage. Ceux qui achetaient des chevaux pour les conduire à Toronto se plaignent d'avoir été obligés de traiter avec l'ancienne maison Grand, qui retenait une bonne commission sur le prix de vente de chaque animal. De cette manière l'acheteur était obligé d'offrir un prix très bas et ne pouvait pas en conséquence se procurer d'aussi bons chevaux. Puis il revendait les animaux à cette maison qui recevait une bonne commission sans avoir fait autre chose que de fournir un local pour l'inspection des chevaux. Bien que le ministère de la Milice à Ottawa puisse n'avoir rien à voir dans ces achats, nous croyons cependant que, s'il représentait au ministère de la Guerre, en Angleterre, qu'il serait plus profitable pour lui et plus avantageux pour notre population de suivre un autre mode pour l'achat des remontes, son conseil serait écouté. Alors, le ministère de la Guerre se procurerait de meilleurs chevaux et nos cultivateurs obtiendraient de meilleurs prix. J'ai remarqué que, dans ces derniers temps, on a accordé plus de latitude aux acheteurs de chevaux, et c'est autant d'acquis. Je maintiens qu'on devrait accorder la plus grande liberté en cette matière et qu'un simple cultivateur devrait pouvoir envoyer ses chevaux à Toronto, les faire examiner et les vendre lui-même. Cela vaudrait mieux pour les autorités impériales et les cultivateurs obtiendraient un meilleur prix.

M. McGOWAN : Tous les chevaux n'ont pas été achetés à Toronto.

M. SPROULE : Non, mais un grand nombre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député (M. Sproule) l'a dit : Cela ne nous regarde pas et je ne crois pas qu'il soit opportun de donner des conseils si on ne nous en demande pas. L'an dernier, lors de son séjour en Angleterre, le ministre de l'Agriculture fut à même de traiter de cette question avec le ministère de la Guerre, et nous avons tous deux, engagé les autorités impériales à établir dans notre pays des postes réguliers et permanents de remonte pour l'achat des chevaux. Jusqu'ici rien n'a été fait, mais j'espère que quelque chose sera fait en ce sens, et dans ce cas, les fonctionnaires du ministère de l'Agriculture ou de mon propre ministère traiteront directement avec la population. On a suggéré d'établir des foires, non pas nécessairement à Toronto, mais dans les chef-lieux des campagnes, une fois par mois, où les cultivateurs conduiraient les chevaux et où nous enverrions des acheteurs pour faire un choix sur les lieux. J'espère que quelque mesure semblable sera prise à la suite des négociations qui se poursuivent présentement.

M. SPROULE : Cela vaudrait mieux parce qu'un grand nombre des chevaux conduits à Toronto sont refusés et doivent être vendus aux enchères à n'importe quel prix ou demeurer entre les mains des acheteurs. L'honorable député l'a dit, ceux-ci restent avec un grand nombre de chevaux dont ils ne peuvent se défaire à moins de les vendre aux enchères à bas prix ce qui mange une grande partie des profits.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela est très vrai, et je crois que le montant d'argent qu'on dit avoir été réalisé par ces commerçants outrepasse les bornes du raisonnable. Comme l'a dit mon honorable ami, il leur est resté invendus un grand nombre de chevaux qu'ils durent mettre à l'enchère pour s'en débarrasser.

M. SPROULE : Il me semble que lorsqu'un acheteur faisait conduire un grand nombre de chevaux chez Silver et Grand, de Toronto, il recevait $5 ou $10 pour chaque animal accepté et que les chevaux de rebut lui restait sur les bras.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je sais qu'une fois pas moins de 12½ pour 100 des chevaux consignés à la maison Grand ont été refusés et que les acheteurs ont dû garder ces animaux ou s'en défaire à des prix bien bas.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis dire, que le fonctionnaire chargé par le ministère de la Guerre d'acheter des remontes au Canada a apporté de grands changements à sa manière de faire et que, depuis plus d'un an, il achète dans un grand nombre de centres. Tout d'abord, il ne se rendait que dans deux ou trois endroits—Toronto, Ottawa et Montréal, par exemple—mais dernièrement il s'est rendu dans un grand nombre de centres où il faisait conduire les chevaux. Ce qu'a dit mon collègue, le ministre de la Milice, est vrai dans plusieurs circonstances. Je ne crois pas que le fonctionnaire lui-même soit au courant de tout ce qui se passe entre l'intermédiaire et le premier propriétaire des chevaux ; je sais cependant que souvent les entrepreneurs ont eu sur les bras un grand

nombre de chevaux dont ils ont dû se défaire comme ils ont pu. De plus, ils faisaient de grands frais. Il leur fallait nourrir les chevaux pendant une semaine ou deux en attendant l'arrivée du fonctionnaire, les dresser, parfois leur fournir le mors et la bride et en prendre soin ; de sorte que l'entreprise n'était pas aussi lucrative qu'elle le parait de prime abord. Sans doute, les entrepreneurs ont dû réaliser quelques bénéfices ; ils n'avaient probablement pas fait un commerce qui ne leur aurait rien rapporté. Cependant, je crois que les prix des chevaux au Canada ont sensiblement renchéri depuis deux ans, grâce aux achats du ministère de la Guerre qui ont permis de débarrasser notre marché de plusieurs chevaux qui, autrement, n'auraient pas été d'une défaite facile.

M. SPROULE : Je sais que les prix ont renchéri sensiblement, car plusieurs chevaux ont été achetés des cultivateurs à raison de $65 ou $70 et vendu au ministère de la guerre au prix de $140.

Une VOIX : Non, non.

M. SPROULE : Je parle en connaissance de cause, car j'ai vu plusieurs des chevaux qui ont été achetés. J'ai demandé un relevé des ventes et j'ai constaté que les chevaux avaient été vendus au ministère de la Guerre au prix moyen de $140. Mais il y a eu du changement et, aujourd'hui, les cultivateurs demandent d'assez bons prix pour les chevaux. Le meilleur mode à adopter serait d'établir en différents endroits, comme le suggère le ministre, des foires où les cultivateurs pourraient conduire leurs chevaux ou bien les entrepreneurs pourraient faire faire le choix par ceux qu'ils envoient dans les campagnes.

Aide aux associations, $38,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est le crédit ordinaire. Ontario reçoit $1,800 ; Québec, $1,700 ; la Nouvelle-Ecosse, $1,500 ; le Nouveau-Brunswick, $1,300 ; Manitoba, $750 ; la Colombie Anglaise, $620 et l'Ile du Prince-Edouard, $630 ; le tout formant $8,300. L'aide aux associations de tir et aux fanfares, s'élève de $25 à $200 pour chacune, suivant l'effectif et le degré d'avancement ; il y a environ 90 associations et autant de fanfares. L'aide aux corps d'artillerie est entièrement destinée à l'association d'artillerie. Une partie du crédit est destinée à l'association du tir au fusil du Dominion et une autre, $6,500, aux associations locales de tir au fusil. Les fanfares de la milice active reçoivent $7,500 et les instituts militaires, $300.

Dépenses éventuelles, $22,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a $12,000 pour impressions et papeterie ; $4,000 pour arpentage militaire. C'est un levé topographique exécuté par les cadets du collège militaire, sous la direction de leurs professeurs.

M. BORDEN (Halifax) : Que fait-on plus tard de ces travaux ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On les conserve au service des renseignements du bureau du quartier-maître général de la milice. C'est un levé très soigné du pays avoisinant la frontière indiquant chaque route, donnant la hauteur des collines et l'emplacement des édifices. C'est un très beau travail qui vaut la peine d'être vu.

M. BORDEN (Hlifax) : Sur quelle étendue du pays les travaux ont-ils été exécutés.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les travaux se poursuivent depuis cinq ans. Je ne saurais dire le nombre de milles qui ont été couverts. Il y a aussi $1,500 pour annonces ; $3,000 pour blessures reçues lors des exercices annuels ; $3,500 pour télégrammes et loyaux coûts. Lors de notre avènement au pouvoir, le crédit était moins fort, mais il y a deux ans nous avons résolu de demander une somme suffisante pour couvrir tous les frais et nous dispenser de rien demander dans le budget supplémentaire.

M. BORDEN (Halifax) : Quelles sont ces blessures ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les blessures infligées aux hommes, et surtout aux chevaux. Chaque année, un certain nombre de chevaux sont tués ou estropiés, et nous les payons à raison de $100 ou plus.

Collège militaire royal, $75,000.

M. SPROULE : J'appelle l'attention du ministre sur les commentaires du commandant de cette institution :

Il est fort regrettable que cette admirable institut on, établie expressément dans le dessein de fournir à la milice canadienne les officiers capables et bien disciplinés, ne remplisse aucunement l'objet qu'on s'était proposé lors de sa fondation. D'où cela provient-il ? Il est impossible de le dire, mais une chose est évidente, c'est que, pendant le temps passé au collège, les cadets n'acquièrent aucune ambition militaire ni aucune vocation pour le métier des armes ; il est pénible de voir, chaque année, des jeunes gens ayant reçu une aussi bonne instruction militaire à grands frais pour l'Etat, ne pas entrer au service de leur pays.

Le ministre a-t-il pris note de ces observations ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai lu très attentivement le rapport du général et, tout en partagent son opinion dans une certaine mesure, je crois qu'il est allé trop loin. Il se trompe fort quand il dit que les cadets n'acquièrent pas l'esprit militaire. En fait, il y a présentement dans les cadres de l'armée anglaise près de cent cadets sortis du collège militaire royal. Il eut

été plus exact de dire que nos jeunes gens ne faisaient pas partie de la milice ou des corps de réguliers. Mais je n'y vois pas de remède. Nous pourrions exiger de chaque cadet, à son entrée au collège militaire la promesse d'entrer dans un détachement de la milice canadienne à sa sortie, mais cela serait difficile, selon moi. Pourtant, j'espère qu'à l'avenir un plus grand nombre de diplômés entreront dans les corps de réguliers. Il y en a à peine aujourd'hui, parce que nos jeunes gens considèrent que ce service est indigne d'eux. Ils préfèrent entrer dans l'armée anglaise qui leur offre une carrière que nous ne pouvons pas leur procurer. De plus, nous n'avions pas de pensions de retraite, de sorte que nous ne pouvions leur offrir qu'un rude labeur qu'aucune récompense ne viendrait couronner. Aujourd'hui qu'il y a des pensions de retraite nous espérons élever de beaucoup le niveau d'efficacité de notre force permanente. Chaque cadet diplômé devient membre du service actif du Canada et peut être appelé sous les armes au besoin. Plusieurs d'entre eux remplissent des fonctions dans le service actif et quand le conflit sud-africain éclata, ils sont venus par douzaines offrir leurs services. Un grand nombre d'entre eux font partie du deuxième contingent et de la cavalerie Strathcona, et d'autres de l'escadron de cavalerie du dernier contingent ; de sorte que je ne crois pas que la situation soit aussi mauvaise que le pense le commandant en chef.

M. SPROULE : Quelle proportion du nombre total des diplômes fait partie de la milice canadienne et quelle proportion demeure au Canada ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a un an ou deux j'avais ces calculs et je les ai communiqués à la Chambre. J'ai demandé ce relevé ce matin et ne l'ai pas encore reçu ; je fournirai ces renseignements lorsque le budget supplémentaire sera soumis à la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Ces renseignements sont-ils contenus dans les débats de l'année dernière ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Dans les " Débats " de l'an dernier ou dans ceux de l'année précédente.

M. BORDEN (Halifax) : Le collège militaire semble plutôt une pépinière d'ingénieurs qu'un établissement où l'on prépare la jeunesse à la carrière des armes. Je ne sais pas précisément quel remède il faudrait apporter à cet état de choses qui est vraiment désolant. Y a-t-il des diplômés de ce collège dans la force permanente ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, deux ou trois.

M. BORDEN (Halifax) : Combien sortent du collège chaque année ?

M. BORDEN (King).

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : A présent plus de trente ; pendant plusieurs années il n'y en eut que de sept à dix.

M. BORDEN (Halifax) : Un certain nombre d'entre eux entrent dans l'armée impériale ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui ; l'an dernier, il y en eut un très grand nombre.

M. BORDEN (Halifax) : Voilà quelque chose à notre acquit, je crois—donner l'instruction militaire à des officiers qui, chaque année, prennent du service dans l'armée. L'instruction qu'on donne au collège militaire est-elle censée à la hauteur de l'instruction donnée dans des établissements semblables, en Angleterre ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Parfaitement.

M. BORDEN (Halifax) : Le cours est-il le même ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre peut-il donner un aperçu du nombre de diplômés du collège militaire qui font partie de l'armée impériale ? Je suppose que le relevé dont il parle contiendrait ce renseignement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois qu'il y en a plus de cent.

M. TAYLOR : Je vois à la page Q-91 du rapport de l'auditeur général que William Allan et Fils ont reçu $2,430.15 pour chaussures, etc., et, à la page Q-93, une entrée de $7,649.99 payés à C. Livingston et Frères pour vêtements. A-t-on demandé des soumissions pour la fourniture de ces marchandises ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne le crois pas.

M. TAYLOR : Je crois bien que non, à en juger par les prix indiqués ici et par le fait que ces personnes sont des partisans déclarés. MM. Allan ont fourni 49 paires de grandes bottes à $10 et 10 paires de bottes d'écuyer à $10 également ainsi que 194 paires de chaussures à $6 la paire. De plus, MM. Livingston ont fourni, entre autres articles, des vestes à $2.50 ; 4 capotes et 2 manteaux, $73 ; 36 habits à $10.50 ; 8 paires de gants à 25 cents et 170 paires à $1. Je suppose que ce sont des gants de chevreau à l'usage des cadets. Il me semble qu'on devrait demander des soumissions pour la fourniture de ces articles plutôt que de s'adresser à un ami politique à Kingston et payer des prix aussi élevés, quand il s'agit d'une dépense de $7,600.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela ne s'est jamais fait et serait très difficile à faire. Il faut pour-

les cadets des habits et des caussures faits sur mesure. Ce n'est pas comme s'il s'agissait d'un grand nombre de vêtements pour un usage général et qu'on distribue aux hommes auxquels ils conviennent. Dans le cas présent, il s'agit du prix de détail chez le tailleur ou le cordonnier.

M. TAYLOR : Les prix du détail ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Certainement.

Milice—Imputable sur le revenu—Cartoucherie de la Puissance, $150.000,

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit est augmenté de $32,000. Pour quelle raison ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'augmentation est destinée à la fabrication des cartouches. Cette somme de $32,000 est enlevée sur le crédit affecté aux exercices annuels et aux magasins. Comme je l'ai fait observer, nous augmentons considérablement la fabrication des cartouches. Cette somme sera pour les salaires car il faudra augmenter le nombre des ouvriers.

M. INGRAM : Une partie de ce crédit servira-t-elle à l'achat d'un outillage nouveau où à d'autres dépenses de cette nature ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, tout servira à payer les salaires.

Milice—Imputable sur le revenu—Défense d'Esquimalt, $114,703.

M. SPROULE : Quels travaux exécute-t-on à Esquimalt ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a $2,433 d'augmentation comparativement au crédit demandé l'an dernier.

M. BORDEN (Halifax) : D'après le budgent qui nous a été communiqué il y aurait une diminution de plus de $10,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela provient d'une nouvelle entente intervenue entre les cabinets anglais et canadien. Depuis la confédération, il y a toujours eu une entente entre les deux au sujet de la quote-part des frais de défense à Esquimalt que chaque pays supporterait. Il y a deux ans, un nouvel arrangement a été pris et à cette époque la Chambre a reçu des explications qu'on trouvera dans les "Débats". Nous payons une somme fixe qui ne sera pas augmentée. La défense d'Esquimalt cause des dépenses considérables pour notre milice qui constitue le plus fort contingent de la garnison. Les frais d'entretien de la garnison impériale dont l'effectif est de 320 officiers et soldats s'élèvent à £21,000 ou $102,270, c'est-à-dire la partie des frais que nous avons à supporter.

M. BORDEN (Halifax) : L'argent est-il tout employé par notre gouvernement ou si une partie de la somme est dépensée par les autorités impériales.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le tout est dépensé par les autorités impériales sauf la somme nécessaire à l'entretien de la milice de l'endroit qui, d'après l'arrangement, fait partie de la garnison, et dont l'entretien coûte $10,000.

M. SPROULE : Quelle partie de ces frais sommes-nous obligés de payer.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La moitié.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle dépense y a-t-il à faire en sus des frais d'entretien de la milice.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : £42,000 en tout.

M. BORDEN (Halifax) : Je comprends, mais pourquoi fait-on ces dépenses ; est-ce pour payer la main-d'œuvre, pour construire des édifices, enfin pourquoi ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pour l'entretien de la garnison impériale qui se compose de 320 officiers et soldats, y compris les ingénieurs et l'artillerie.

M. BORDEN (Halifax) : Il nous faut voir, en outre, à l'entretien de notre propre milice.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

Milice—Imputable sur le capital—Champs de tir, $75,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je voudrais modifier cette phraséologie afin que ce crédit se lise comme suit: Pour achat de terrain et installation de champ de tir. Les travaux que nous avons fait à même ce crédit comprennent l'installation du champ de tir d'Ottawa dont j'ai fait connaître le coût à la dernière session, commencée depuis deux ans ; le champ de tir de Montréal et les dépenses que j'ai expliquées il y a une couple de jours en réponse à une question du député de Jacques-Cartier (M. Monk), les champs de tir d'Hamilton, d'Halifax ou des environs, de Saint-Jean, de Fredericton, de London, de Victoria, de Sherbrooke et d'ailleurs, outre celui qu'on a entrepris d'installer à Winnipeg. Ce sont des champs de tir de première classe ; ils ont mille yards de superficie. On me dit que le champ de tir d'Ottawa est l'un des plus beaux du monde. Celui de Montréal est très convenable, aussi bien qu'il ne soit aussi vaste.

M. SPROULE : Le ministre a dit hier que le champ de tir de Montréal coûterait $35,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ce que coûteront les édifices et les travaux ; le terrain coûtera de $30,000 à $40,000, et le tout environ $75,000. Le champ de tir d'Ottawa a coûté plus cher parce que nous avons eu à payer à la cour de l'Echiquier des frais résultant de certains litiges avec quelques-uns des propriétaires du terrain dont il nous avait été impossible de régler les réclamations à l'amiable. Le champ de tir de Winnipeg ressemblera à ceux là, mais je crois qu'il ne coûtera pas aussi cher. Ces champs de tir coûtent de $15,000 à $60,000 ou $70,000. Celui de Sherbrooke est moins grand. Il nous reviendra à $5,000 ou $6,000. J'ajouterai que nous avons à notre disposition un autre crédit de $20,000 destiné à des champs de tir de moindre importance dans de petits districts ; il sera divisé en sommes de $200 à $500 et servira aux bataillons ruraux. On construit à peu de frais plusieurs champs de tir où une ou deux cibles suffisent. Dans les grands champs de tir, il y a de 40 à 50 cibles ; à Ottawa, il y en a 55, je crois.

M. INGRAM : J'ai appris dernièrement par les journaux qu'un éboulis s'était produit à Québec. Cet éboulis menace-t-il les murs des fortifications ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, l'éboulis s'est produit du côté du large, près du fleuve. Il s'en produit chaque année.

On rend compte de quelques résolutions.

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose que la séance soit levée.

M. BORDEN (Halifax) : Quels seront nos travaux demain ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : S'il y a des bills ministériels, la Chambre en sera saisie, puis nous nous occuperons du budget, du budget de l'agriculture, en premier lieu de la quarantaine et de ce qui tombe dans les attributions du professeur Robertson.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures 30 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 11 avril 1902.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

CODE CRIMINEL, 1892.

M. RUSSELL (Hants) : Je demande la permission de présenter le bill (n° 108) amendant le code criminel, 1892. Ce bill a pour but de modifier la loi quant à ce qui concerne les causes en matières sommaires réservées par les magistrats pour être soumises à la décision de la cour d'appel. Actuellement on dirait que la loi est sans effet. Entre autres choses, la loi actuelle déclare que des règles de pratique seront faites par les juges pour régler la procédure, mais elle ne dit pas ce que l'on doit faire dans le cas où il n'existe pas de règles de pratique de cette matière, comme la chose est arrivée dans notre province et peut se présenter dans d'autres provinces. Le bill adopte la procédure anglaise sous ce rapport. Il a aussi pour objet de simplifier la procédure dans les appels des convictions sommaires par les magistrats.

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

COMITES PERMANENTS.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Que le nom de M. George Loy soit ajouté à la liste des députés composant les comités permanents suivants : Bills d'intérêt privés, impressions, comptes publics et agriculture.

La motion est adoptée.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Division du commissaire pour l'agriculture et l'industrie laitière, y compris entreposage frigorifique à bord des steamers, sur les chemins de fer, dans les entrepôts et les crémeries et pour dépenses relatives aux essais d'expédition des produits, et pour assurer l'amélioration et l'appréciation des qualités des produits agricoles du Canada, les employés payés à même cette somme le seront sans égard à l'Acte du service civil, $210,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il convient, M. l'Orateur, que j'explique brièvement l'augmentation considérable qui existe dans ce crédit, si on le compare avec celui du dernier exercice qui était de $188,600. Bien que les dépenses soient augmentées dans plusieurs branches de ce service, la principale augmentation a pour but de mettre à exécution un projet que nous voulons préparer pour venir en aide à l'industrie du fromage au Canada. Le commerce du fromage, durant la dernière saison, n'a pas été aussi satisfaisant qu'il avait l'habitude de l'être et cela provient de causes bien évidentes tant pour le ministère de l'Agriculture que pour tous ceux qui s'occupent de ce commerce. Le marché anglais semblait demander un fromage quelque peu différent du fromage que le Canada avait fabriqué jusque là, et pour répondre à ce désir, nous avons essayé de produire un fromage plus tendre et plus frais, tout en continuant de l'expédier dans les mêmes conditions de transport qu'auparavant. Ces conditions de transport convenaient très bien au fromage plus dur et plus sec que nous

avions l'habitude de fournir en si grandes quantités depuis de longues années, mais ne conviennent pas du tout au transport du fromage qui est actuellement requis sur le marché anglais et que nos fabricants essaient de produire et d'expédier. Ce dernier fromage a besoin d'être séché et manipulé à une température plus basse. Une bonne partie des pertes subies durant la dernière saison sont le résultat du manque de soin apporté à la préparation du fromage dans les chambres d'affinage. Il est généralement reconnu que ces chambres d'affinage pèchent dans leur construction, et que la chaleur n'y est pas réglée, du moins durant la saison chaude de l'été. Mon ministère a fait depuis quelques années une série d'expériences à ce sujet. D'autres expériences du même genre ont aussi été faites au collège agricole du Guelph, et celles qui ont eu lieu dans l'Etat de New-York ont donné des résultats encore plus satisfaisants. Les résultats de ces différentes expériences se corroborent les uns avec les autres et tendent à démontrer d'une manière irréfutable qu'il est impossible de produire ce fromage d'une saveur douce et fraîche qui est en si grande demande actuellement sur le marché anglais, à moins de le fabriquer et de le manipuler dans un endroit maintenu à une température au-dessous de 65 degrés.

On me demandera peut-être : comment allez-vous vous y prendre et quels changements allez-vous faire pour obtenir ce résultat ? Il y a maintenant deux ans que nous cherchons à faire comprendre au public la nécessité de ce changement, que nous lui indiquons les résultats obtenus par les expériences faites et que nous le sollicitons de toutes manières, au moyen d'assemblées publiques, de bulletins et de rapports, d'améliorer ses chambres d'affinage afin de se mettre en mesure de manipuler son fromage dans les nouvelles conditions requises. Il y a deux ans, le prix obtenu pour le fromage a été généralement assez élevé, et on s'est basé sur cela pour cesser de s'occuper de ces avertissements. Mais la leçon reçue durant la dernière saison a été passablement sévère. Les rapports nous arrivaient les uns après les autres indiquant que le fromage canadien ne se vendait pas aussi bien que d'habitude, qu'il était loin de répondre à la qualité demandée, et que les prix obtenus sont loin de pouvoir être comparés aussi avantageusement que par le passé avec les prix payés pour les autres fromages qui sont placés sur le marché anglais. Le résultat de cette négligence a été que les cultivateurs et les fabricants de fromage canadiens ont perdu environ $2,000,000 durant la dernière saison, uniquement par suite de la mauvaise qualité de leur fromage.

Si les conseils donnés par le ministère de l'Agriculture, il y a deux ans passés, avaient été suivis, cette perte n'aurait pas eu lieu. Sans doute, il aurait fallu dépenser une partie de cette somme pour exécuter les améliorations requises, mais il n'en est pas moins vrai qu'une proportion assez considérable de ce montant serait tombé dans la poche des cultivateurs et des commerçants à titre de profit net. En étudiant cette question, on s'est rendu compte de la difficulté qu'il y avait d'améliorer convenablement les chambres d'affinage dans chaque fromagerie du pays et quelqu'un a alors proposé d'établir des chambres d'affinage centrales où un groupe de fromageries pourraient apporter leur fromage donnant par le fait même une plus grande extension au principe de l'industrie laitière coopérative. De même qu'autrefois le lait que l'on avait l'habitude de transformer en fromage à la ferme a fini par être transporté à la fromagerie centrale, ainsi, le fromage, après avoir été fabriqué, sera transporté à une chambre d'affinage centrale où l'on complétera sa fabrication. On est également sous l'impression que quelques autres améliorations pourraient être apportées à cette industrie et qu'elles contribueraient à améliorer non seulement la qualité du fromage, mais aussi le commerce de ce produit. Ces propositions furent soumises aux grandes conventions de l'industrie laitière tenues au Canada dans le cours de l'automne et de l'hiver derniers et elles reçurent leur entière approbation.

Comment ce changement peut-il s'opérer ? voilà la grande question. Cette innovation représente des dépenses considérables à faire dans tout le pays pour mettre en pratique ce qui n'est rien autre chose qu'une expérience—une expérience qui est sortie victorieuse, il est vrai, des épreuves et des analyses auxquelles elle a été soumise par les experts et qui rencontra l'entière approbation de ces derniers, mais qui est après tout une chose qui n'a jamais été mise en pratique pas plus au Canada qu'ailleurs. Le ministère de l'Agriculture a l'habitude de tenter des expériences dans l'intérêt général, expériences que l'on ne pourrait raisonnablement demander à un particulier ou à un groupe de citoyens d'entreprendre. En d'autres termes, je crois qu'une expérience de cette nature devrait être entreprise par le gouvernement et les frais à encourir supportés par le trésor fédéral plutôt que par les particuliers. Je me propose donc d'établir quatre de ces chambres d'affinage, une dans l'ouest d'Ontario, une autre dans l'est d'Ontario, une dans la partie française de la province de Québec et une autre dans la partie anglaise de cette dernière province. On s'est plaint que le nombre de ces chambres d'affinage n'était pas suffisant. Comme il s'agit de faire une expérience, il est bon qu'elle soit assez complète pour démontrer qu'en cas de succès, on peut en faire l'application sans crainte, sous n'importe quelles conditions et dans des circonstances différentes, mais ici encore, il ne faut pas dépasser les bornes de ce qui est absolument nécessaire pour en établir les résultats sur des bases solides. Les conditions climatériques et autres, dans les diverses localités que je

viens d'indiquer, sont assez différentes pour donner une idée juste de ce que pourra être le résultat dans les autres parties du pays, et l'étendue de ces expériences projetées sera suffisamment considérable, je crois, pour que si elles réussissent dans ces différents endroits, leur succès sera assuré dans n'importe quelle autre partie du pays.

Je considère de plus que l'importance des intérêts en jeu justifie la dépense d'argent qu'entraînera la mise à exécution de ce projet. Je n'ai pas besoin d'insister sur l'importance de notre industrie du fromage. Nous savons tous que certaines années nos exportations de fromage se sont élevées à $20,000,000, ce qui a contribué non seulement à enrichir nos cultivateurs mais aussi à développer les industries canadiennes en général. Il s'agit ici d'une industrie dans laquelle le Canada a toujours occupé le premier rang, et tout ce qui peut contribuer à en assurer le succès mérite notre attention.

La construction de chacune de ces chambres d'affinage devra exiger un capital d'environ $8,000 à $10,000, il nous faudra à part cela un certain montant pour leur entretien durant l'année courante, de sorte que ces quatre chambres d'affinage devront coûter de $35,000 à $36,000. J'espère que leur entretien ne sera pas une charge trop lourde pour le ministère. Les expériences que nous avons faites tendent à démontrer que le fromage affiné à une basse température, comme nous avons l'intention de le faire, sera non seulement de qualité supérieure et rapportera par conséquent un prix plus élevé, mais qu'il subira beaucoup moins de perte dans les procédés de l'affinage.

Bien que tous les détails de cette entreprise ne soient pas encore réglés, nous voulons que le propriétaire du fromage bénéficie de l'augmentation dans le prix de cet article par livre, mais que le gain résultant de la diminution dans le coulage serve à payer l'entretien de la chambre d'affinage. Je crois que l'on réussira, par ce moyen, à couvrir tous les frais d'entretien de la chambre d'affinage. Nous voulons cependant, faire d'autres expériences et entreprendre d'autres travaux dans l'intérêt du commerce de fromage, et je ne crois pas que les dépenses que ces expériences entraîneront soient couvertes par le montant que j'ai mentionné. Ce crédit comprend non seulement le capital requis pour construire ces chambres d'affinage, mais aussi une certaine somme pour aider à leur exploitation et à leur administration pour l'année courante. Tout cela porte le chiffre des dépenses de ce chef à près de $40,000, soit un montant beaucoup plus élevé que l'augmentation que l'on remarque dans ce crédit.

La dépense sera donc à peu près la même que l'année dernière. Il y aura certaines augmentations et de légères réductions. Voici comment se répartit l'ouvrage. Il y a le personnel des quartiers généraux et les dépenses à Ottawa ; il y a les employés qui s'occupent du développement de notre commerce ; la section des entrepôts frigorifiques ; la section des commissaires qui s'occupent du bétail vivant ; la section du service de la laiterie et la section des fruits ; tous sous la haute surveillance du professeur Robertson, le commissaire de l'Agriculture et de l'industrie laitière.

M. CLANCY : Le comité aimerait à savoir de l'honorable ministre, qui doit avoir sérieusement étudié la question, quels moyens on emploiera pour transporter le fromage à ces chambres d'affinage ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je désire d'abord donner un aperçu général de l'entreprise mentionnée dans ce crédit, et après cela je me ferai un plaisir de répondre à toutes les questions que l'on voudra me poser. Comme je viens de le dire, il y a un certain nombre d'employés du ministère dont les fonctions consistent à travailler à l'amélioration de la qualité de nos produits et à surveiller le chargement et le déchargement de ces produits tant au Canada qu'à leur arrivée en Angleterre, et les modes de transports en usage. Cela comprend le travail que nous avons fait pour améliorer le commerce de volailles au Canada, ainsi que les efforts tentés pour améliorer la qualité du grain et des graines dont nos cultivateurs se servent. Voilà, en peu de mots, en quoi consiste le travail de cette division partculière du ministère. Nous avons dans ce but plusieurs employés à Montréal qui surveillent les navires prenant des chargements de produits canadiens à cet endroit, lesquels nous fournissent des renseignements que nous communiquons sans retard aux différentes compagnies de transport, en insistant pour qu'elles améliorent leurs navires. Nous avons aussi des employés à Saint-Jean et à Halifax durant l'hiver. Nous en avons en Angleterre, qui y surveillent les arrivages de produits canadiens, ainsi que les marchés, quand ils en ont le temps, et qui nous disent dans quel état ses produits sont parvenus sur ces marchés. Les renseignements qu'ils nous fournissent sont très utiles et servent de guide dans les améliorations à apporter dans l'empaquetage et l'expédition de nos produits.

Nous avons également introduit au Canada, depuis quelques années, des méthodes entièrement nouvelles pour l'engraissement des volailles. Jusqu'à ces dernières années, personne n'avait songé dans ce pays à engraisser les poulets destinés au commerce. Le résultat de cette négligence, c'est qu'avec d'excellentes races de volailles, nous n'avions à vendre, tant au Canada qu'en Angleterre, que des produits inférieurs. Lors d'un voyage que je fis en Angleterre, en compagnie du professeur Robertson, nous eûmes l'occasion de constater avec quelle ardeur on s'y livrait à l'engraissement des volailles, le développement pris par cette industrie et les prix élevés que ces poulets ainsi engrais-

sés trouvaient sur le marché, comparés aux autres. Comme nos poulets étaient expédiés en Angleterre à l'état ordinaire, nous ne comprenions pas pourquoi nos éleveurs canadiens ne pourraient pas bénéficier des avantages de ce nouveau procédé. Le département se mit donc à l'œuvre pour essayer d'établir ce système au Canada. Quelques stations furent établies et l'on y engraissa des poulets qui furent expédiés en Angleterre. Les résultats de ces expériences furent des plus satisfaisants ; tellement satisfaisants, qu'ils induisirent plusieurs personnes à se lancer dans cette nouvelle industrie. Les progrès accomplis jusqu'à présent sous ce rapport sont importants. Nous voyons par les rapports du commerce que l'exportation des volailles en Angleterre, qui représentait à peine une somme de $22,000 il y a quatre ans passés, s'est élevée l'année dernière à plus de $200,000. A part cette augmentation dans le commerce, cela a donné l'éveille aux cultivateurs qui apportent aujourd'hui plus de soin à l'engraissement des volailles destinées au marché canadien, et les commerçants qui s'occupent de ce commerce dans les villes comme Toronto, Montréal, et Ottawa sont prêts à acheter toutes les volailles engraissées qu'ils peuvent trouver à des prix rémunérateurs, et la seule chose dont ils se plaignent, c'est de ne pouvoir en trouver suffisamment pour remplir leurs commandes.

C'est le ministère de l'Agriculture qui a créé cette activité dans le commerce des volailles depuis trois ou quatre ans, et bien que les efforts faits dans cette direction eussent principalement pour but de développer le commerce d'exportation, qui était devenu une chose facile grâce à l'installation de compartiments froids à bord des steamers traversant l'Atlantique, le résultat de ces efforts s'est aussi fait sentir sur le marché de l'intérieur, dans des proportions que nous étions loin de prévoir quand nous avons inauguré ce système. Une foule d'expériences ont été faites à ce sujet, et j'ai ici les résultats que je pourrais faire connaître à la Chambre. Toutes ces expériences se trouvent dans la preuve faite devant le comité de l'agriculture ainsi que dans le rapport annuel de mon département.

Vient ensuite la division des entrepôts froids. Lorsqu'il fut question pour la première fois d'introduire le système de l'entreposage à froid dans ce pays, nous n'avions besoin que de compartiments froids relativement peu considérables sur les navires, pour le transport à travers l'Atlantique de certains produits périssables qu'il était impossible de transporter et de conserver autrement dans un état convenable. Cette amélioration était devenue absolument nécessaire pour le beurre, qui, jusqu'à cette date, n'avait jamais été débarqué en Angleterre dans un état de conservation aussi parfait que lorsqu'il sortait de la beurrerie ou de l'établissement du producteur canadien. Depuis un certain nombre d'années, presque tout le beurre exporté du Canada—et cette exportation qui était de $1,000,000 en 1896 a atteint $5,000,000 en 1901—a été transporté dans des compartiments froids, et déposé sur le marché anglais aussi ferme et en aussi bon état que lorsqu'il a quitté la beurrerie canadienne. La réalisation de ce problème est devenu possible, d'abord par l'établissement de chambres froides dans les beurreries, amélioration que nous avons encouragée au moyen de prime.

M. CLANCY : Si je comprends bien, cette prime est aussi accordée pour les chambres froides dans les fromageries ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, elle n'est accordée qu'aux beurreries qui fabriquent du beurre durant la saison d'été. Il n'y a pas de primes pour les chambres froides dans les fromageries. Un grand nombre de fabriques s'occupent en même temps de la fabrication du beurre et du fromage durant l'été, et dans un cas de cette nature, nous leur accordons la prime, pourvu qu'elles s'engagent à maintenir une température déterminée dans la chambre d'affinage. Actuellement, près des trois quarts des beurreries canadiennes se sont conformées à ces conditions. A part cela, nous avons pourvu à l'établissement de wagons à compartiments froids, qui partent des différents points du pays et se dirigent vers les ports de mer. A ces derniers endroits des entreprises privées se sont chargées de la construction et de l'entretien d'entrepôts frigorifiques, où ces produits périssables sont emmagasinés. Dans le cas où ces produits, au lieu d'être déposés dans ces entrepôts, sont déchargés directement des wagons dans les steamers, les employés du ministère surveillent ce transbordement, afin de voir à ce que ces produits ne subissent pas de dommage et soient convenablement placés. Dans le cas de négligence, les employés font immédiatement rapport de la chose, des plaintes sont transmises aux compagnies de transport, et les propriétaires sont avertis.

Depuis quelques années les steamers qui font le service des ports canadiens sont pourvus d'un nombre de compartiments froids amplement suffisants pour transporter tous les produits périssables que nous pouvons avoir à expédier. Il est peut-être arrivé quelquefois que des chargements destinés à certains ports n'ont pu y être expédiés par suite du manque de steamers convenablement aménagés.

Dans une couple de cas, un certain steamer s'est trouvé à avoir un chargement complet, et l'on a dû attendre quelques jours ou une semaine pour un autre navire ; mais, règle générale, depuis un an ou deux, le nombre de steamers pourvus de compartiments froids a été suffisant pour répondre aux besoins du commerce canadien.

Je veux maintenant parler d'un autre genre d'entreposage à froid, bien qu'il diffère essentiellement du premier ; c'est celui qui consiste à rafraîchir les cales des navires où certaines marchandises spéciales

sont placées pour être transportées. Règle générale, durant la saison d'exportation des pommes et du fromage, les propriétaires et les expéditeurs ne font aucune difficulté de payer un montant additionnel afin de pouvoir expédier leurs marchandises dans les compartiments froids sur les steamers, mais il vient un moment où la quantité de pommes expédiées est tellement considérable, durant les mois d'automne par exemple, qu'il serait absolument impossible de munir les steamers de compartiments froids suffisamment vastes pour pouvoir y placer tous ces produits. A part cela, un grand nombre d'expéditeurs sont d'opinion et je ne suis pas prêt à ner la chose, qu'il n'est pas du tout nécessaire que le fromage et les pommes soient placés dans ces compartiments froids pour faire la traversée de l'océan. Il arrive donc dans certains cas que l'on expédie le fromage et les pommes dans les compartiments ordinaires des navires ; et une fois que ces compartiments sont hermétiquement fermés, sans être munis d'aucun système de ventilation, il est certain que nos pommes et notre fromage ont dû subir dans le passé des dommages sérieux par suite de la défectuosité de ce mode de transport.

Nous avons insisté auprès des compagnies de transport pour essayer de faire disparaître cet inconvénient. Nous leur avons exposé que le mode de ventilation ordinaire fourni par les puits d'aérage du navire était insuffisant, et qu'il fallait avoir recours à des évantails mécaniques pouvant établir un courant d'air frais continuellement renouvelé dans le compartiment ; de plus, l'année dernière, nous avons réussi à leur faire comprendre que pour mettre ce mode de ventilation en pratique les steamers devaient être munis d'appareils réfrigérants spéciaux, ainsi que d'un compartiment dont la température pourrait être artificiellement abaissée, et l'air froid lancé à travers les cales du navires où le fromage et les pommes sont enmagasinés. Le mode de ventilation au moyen d'évantails mécaniques, à la température ordinaire, a été établi avec assez de succès. Quant au deuxième mode de ventilation au moyen d'une chambre froide, que je viens de mentionner, il n'a été introduit que durant la saison dernière. Les compagnies ont consenti à installer ces appareils sur quatre de leurs navires l'été dernier, et les rapports que nous avons reçus des expéditeurs, des consignataires à l'étranger et des propriétaires de ces navires démontrent bien clairement que ce mode de ventilation donne pleine et entière satisfaction pour le transport des pommes et du fromage. A part les navires nouvellement pourvus de ces appareils, grâce aux subventions qui leur ont été accordées par le gouvernement et qui font le service entre Bristol et les Indes occidentales, les steamers que je viens de mentionner sont les seuls que je connaisse dans l'univers entier ainsi outillés. Il me fait plaisir de

M. FISHER.

pouvoir anoncer que ce système va être installé sur plusieurs autres navires à l'ouverture de la navigation cette année. Nous sommes en négociations à ce sujet avec plusieurs propriétaires de steamers, et je crois pouvoir dire que durant la prochaine saison de navigation, au moins six navires seront pourvus de ces appareils afin de répondre aux besoins du trafic de la route du Saint-Laurent.

M. SPROULE : Quelle différence y a-t-il dans les taux de transport des marchandises expédiées à bord de ces navires et les taux réclamés par les steamers ordinaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je répondrai à cette question de l'honorable député dans quelques instants. D'après le résultat des expériences qui ont été faites l'année dernière, il est certain que ce système sera adopté par tous les navires venant au Canada et qui s'attendent de transporter des quantités considérables de fromage ou de fruits. Ici encore, il nous a fallu, comme dans le cas des entrepôts froids, supporter une partie des frais d'installation de ces appareils à bord des navires et conclure des contrats de même nature. L'expérience a dépassé nos espérances. D'après les arrangements conclus avec les propriétaires de navires qui ont consenti à installer ces appareils dans leurs steamers, il fut convenu que le gouvernement paierait la moitié des frais d'installation, en trois ans dans le premier cas et en deux ans dans le dernier ; et les résultats obtenus jusqu'à présent nous font croire que les steamers continueront d'utiliser ces appareils une fois leurs contrats avec le gouvernement expirés. Actuellement, un grand nombre de navires qui font le service des ports canadiens et qui ne reçoivent aucune subvention du gouvernement, sont munis de ces appareils, et quand un nouveau navire est construit pour le trafic du Saint-Laurent, il est sous-entendu qu'il doit être pourvu de ces appareils réfrigérants. Quel qu'ait été le succès de notre travail sous ce rapport, je suis convaincu que lorsque le dernier système que je viens de décrire sera en pleine opération, le résultat sera le même, et d'ici à quelques années tout steamer qui voudra transporter nos pommes et notre fromage en Angleterre devra être pourvu de cet appareil.

Je n'entrerai pas pour le moment dans les détails de cette dépense particulière, bien qu'elle soit un peu plus élevée que celle de l'année dernière. Les arrangements conclus avec les chemins de fer, pour la circulation de wagons à compartiments froids sur leurs lignes, prennent chaque jour de nouveaux développements. Le nombre de voies ferrées ainsi outillées est beaucoup plus considérable qu'il l'était il y a un an passé ; et nous nous efforçons de satisfaire toutes les nouvelles demandes qui nous sont faites à ce sujet.

J'ai l'intention d'avoir cette année un nouvel employé qui sera chargé de surveiller

plus attentivement le transport de nos produits par ces chemins de fer dans des wagons glacières. Ce travail a été confié jusqu'à présent à un employé établi à Montréal, le point central où toutes ces lignes aboutissent. Il surveille attentivement les arrivages, prend note des chargements reçus, de l'état dans lequel se trouve les produits transportés, ainsi que la température maintenue dans les wagons. Ces observations indiqunt que, prisd ans son ensemble, le travail fait est satisfaisant, mais des plaintes nous arrivent de temps à autre et cela particulièrement des endroits où plusieurs voies ferrées viennent se raccorder et où les wagons sont retardés dans leur course vers Montréal. Je crois que la nomination d'un inspecteur, dont les fonctions consisteraient à s'occuper particulièrement de ce travail, aurait pour résultat d'améliorer cet état de choses et de faire cesser ces plaintes. J'espère pouvoir nommer un tel officier durant le cours du présent exercice.

D'après un état que j'ai ici, je constate qu'il y a au Canada environ 700 beurreries, et que sur ce nombre 500 environ sont aménagées suivant les conditions voulues pour recevoir la prime accordée par le gouvernement, de sorte qu'il en reste environ 200 qui ne peuvent bénéficier de cet avantage.

M. CLANCY : Quel en est le nombre exact par province ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas ce détail-là. La grande majorité des fabriques qui ont cru devoir profiter de ces avantages se trouvent dans les provinces d'Ontario et de Québec, il y en a quelques-unes dans les provinces maritimes et peut-être une à la Colombie-Anglaise. Je ne crois pas qu'il y en ait une seule au Manitoba. Du 31 mars 1902 au 31 mars 1903, nous prévoyons que 100 beurreries recevront la prime de la première et de la deuxième année, et environ 80 recevront celle de la troisième année. Durant le présent exercice, c'est-à-dire du 31 mars 1901 au 31 mars 1902—cet état a été préparé dans le mois de février dernier—80 beurreries ont reçu la prime de 50 dollars de la première année ; 80 ont reçu la prime de la deuxième année, et environ 100 ont obtenu la prime de la troisième année. La prime de la première année est de $50, et celles de la deuxième et troisième années de $25 chacune.

M. CLANCY : L'honorable ministre pourrait-il nous dire quelle quantité de beurre fabriqué dans les provinces d'Ontario et de Québec a été exportée de cette manière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas ces renseignements ici et je ne crois pas qu'il soit possible de les obtenir du ministère. Les rapports du commerce et de la navigation contiennent le chiffre des exportations de chaque port, mais il ne faut pas oublier que la masse des produits venant de Montréal et de la partie du pays située à l'ouest de cette dernière ville, ainsi que les produits de la région de Québec, sont exportés du port de Montréal, et les rapports du commerce et de la navigation n'indiquent pas l'endroit de provenance de ces marchandises. Cependant, je crois que la plus grande partie du beurre expédié de Montréal est produit dans les provinces d'Ontario et de Québec. L'année dernière, il s'est expédié du port de Montréal un peu de beurre provenant du Nord-Ouest et du Manitoba. Durant un an ou deux, nous n'avons pour ainsi dire pas vu de beurre de l'ouest passer par le port de Montréal, la plus grande partie était expédiée à la Colombie-Anglaise, au Yukon et même au Japon. L'année dernière, le commerce du littoral du Pacifique n'a pu absorber toute la production des Territoires et du Manitoba, c'est pour cette raison qu'une partie de ce beurre a été envoyé à Montréal pour être exporté de ce dernier port en Angleterre. Il arrive qu'une certaine quantité de beurre et de fromage des provinces maritimes est quelque fois expédiée à Montréal. Cela dépend de tant de choses qu'il est difficile de se prononcer sur ce point d'une manière certaine. Ce sont les marchands de Montréal qui contrôlent ce commerce au Canada, et ils achètent dans les provinces maritimes comme dans Québec et Ontario. Il leur arrive dans certains cas d'expédier leurs marchandises directement d'Halifax ou d'autres ports du littoral, mais quelquefois ils apportent ce beurre et ce fromage à Montréal où ils le conservent dans les entrepôts froids jusqu'à ce qu'ils soient prêts à l'expédier. Nous ignorons la quantité fournie par chaque province, et c'est pour cette raison que je considère qu'il va être assez difficile de fournir à l'honorable député des détails plus complets sur ce commerce.

M. CLANCY : Je ne m'attends pas à ce que l'honorable ministre puisse fournir les chiffres exacts, mais s'il pouvait nous indiquer approximativement les quantités fournies par les deux provinces respectivement, ce renseignement serait très intéressant à connaître.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le professeur Robertson pourrait peut-être nous faire connaître son opinion sur ce point.

M. CLANCY : J'ai une dernière question à poser à l'honorable ministre. Pourrait-il nous dire quelle est la proportion pour chaque province des demandes de secours accordés en vertu de ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela m'est impossible, pour le moment. On tient compte au ministère de chaque demande qui est faite, mais je n'ai pas fait préparer d'état indiquant le nombre de demandes par province. Je crois, cependant, que le gros de ces demandes vient des provinces d'Ontario et de Québec, et quitte à me faire rectifier sur ce point par le professeur Robertson, si je me trompe, je suis d'opinion

que la majeure partie de ces demandes nous sont venues dernièrement de la province de Québec. Il y a plus de beurreries dans cette dernière province, en proportion de la population, que dans Ontario. La fabrication du fromage est beaucoup plus considérable dans la province d'Ontario, mais c'est la province de Québec qui occupe la première place, au moins quant au nombre de fabriques et quant à la proportion de beurre produit. Je viens de recevoir un mémoire du professeur Robertson dans lequel il me dit que les trois quarts de la production du beurre vient de la province de Québec et environ un quart d'Ontario. La proportion est à peu près la même dans l'octroi des primes.

M. TAYLOR : L'honorable ministre peut-il indiquer le montant accordé aux provinces de Québec et d'Ontario respectivement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis rien préciser sur ce point. Je crois qu'environ les trois quarts du montant payé en primes va à la provnce de Québec. Ce que j'ai dit il y a un instant indique quel montant a été payé en primes l'année dernière.

M. TAYLOR : Si l'honorable ministre veut bien consulter les pages B—65 et 66 du rapport de l'auditeur général, il verra que près de $6,000 a été payé à des gens de la province de Québec et seulement $500 à Ontario. Ces chiffres sont bien loin de la proportion indiquée par l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela peut s'expliquer de deux manières. Soit que la province d'Ontario n'ait pas demandé un aussi grand nombre de primes, ou bien qu'elle se soit adressée plus tôt au gouvernement, quand il s'est agi de mettre ce système en vigueur. La première année la prime accordée est de $50 pour chaque beurrerie, tandis que pour la deuxième et la troisième année elle est de $25 chacune. Si cent fabriques de la province de Québec s'adressent cette année au gouvernement pour obtenir la prime, elles recevront $50 chacune, soit un total de $5,000 ; si, l'année dernière, on a reçu cent demandes de la province d'Ontario, ces fabriques ne recevront cette année que $25 chacune, montant de la prime pour la deuxième année, soit un total de $2,000. Comme je n'ai pas étudié spécialement le cas, je fais là une simple supposition. Les arrangements sont que chaque beurrerie qui fait une demande et remplit les conditions exigées obtient la prime.

M. CLANCY : Je crois que certains individus se sont arrangés de manière à soumettre plusieurs requêtes, de sorte que cet argent n'a bénéficié qu'à quelques personnes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'a pas été accordé de prime additionnelle à aucune fabrique de ce pays.

M. FISHER.

M. CLANCY : Le ministre ne me comprend pas. Des gens qui ont la direction de plusieurs établissements ici et là ont reçu le premier bonus et le second et recevront le troisième. Le bonus ne profite qu'à quelques-uns, au lieu d'être reparti dans le pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député ne me paraît pas bien saisir le but de ce mode de bonus. Notre but est d'amener chaque beurrerie à avoir un réfrigérateur. Peu importe au pays si les dix beurreries qui reçoivent un bonus appartiennent à un seul homme ou à dix personnes différentes. Dans certaines parties du pays, des citoyens entreprenants ont établi un grand nombre de beurreries et de fromageries. Il est vrai qu'ils reçoivent le bonus, mais quiconque veut se conformer aux conditions imposées, peut le recevoir également. Ces conditions sont aussi faciles pour le propriétaire d'un seul établissement que pour le propriétaire de dix établissements. Le bonus est donné à l'établissement et non à la personne.

M. HENDERSON : Pourquoi l'exportation du beurre en 1901, a-t-elle été si au-dessous de l'exportation de 1900 ? Je vois ici une diminution qui me surprend après tout ce que fait le ministre pour encourager cette industrie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les chiffres dont parle l'honorable député sont ceux de l'exercice terminé le 30 juin 1901. Durant cet exercice, la production du beurre a été moins considérable par suite du prix du fromage. Nous avons une certaine quantité de lait à convertir soit en beurre, soit en fromage. Une année on fera plus de beurre et une autre année, plus de fromage. La saison de 1900 débuta très favorablement pour le fromage et cette année-là, on fit plus de fromage que de beurre au Canada. L'année précédente nos exportations de beurre avaient été très élevées. Il en est résulté que pour l'exercice commencé le 1er juillet 1900 et expiré le 30 juin 1901 le Canada a produit moins de beurre pour l'exportation que pendant l'exercice précédent. Mais les conditions semblent modifiées quelque peu et pendant l'année qui vient de finir, les exportations ont été beaucoup plus considérables. Nous groupons ordinairement les exportations de beurre et de fromage par saison, pendant que dans les tableaux du commerce et de la navigation, elles sont groupées pour chaque exercice financier ; durant la saison de 1901, les exportations du beurre ont encore augmenté considérablement ; elles ont atteint $5,000,000, en chiffres ronds. En 1900, elles avaient été beaucoup moindres et en 1899, de $5,000,000, je crois. La raison en est que les fabricants croyaient qu'en 1900 le fromage se vendrait mieux que le beurre. Comme l'honorable député peut s'en rendre compte, il y a eu l'an dernier une forte augmentation dans l'exportation du beurre, mais par con-

tre, celle du fromage a considérablement diminué.

M. HENDERSON : Je n'ai pas les chiffres pour l'année ordinaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je comprends, et c'est un travail assez difficile de faire la distinction, car le beurre se fabrique pendant une saison et les exportations dans les tableaux du commerce et de la navigation ne sont que pour l'exercice suivant. En règle générale il ne s'exporte que très peu de beurre durant les premiers mois de la navigation sur le Saint-Laurent. L'exportation du beurre ne commence réellement qu'après le 1er juillet, et paraît dans les rapports de l'exercice suivant.

M. HENDERSON : Je vois cependant que l'industrie du beurre si encouragée par l'Etat, indique une forte diminution pendant le dernier exercice, tandis que celle du fromage, qui ne reçoit pas de secours ; indique une forte augmentation ; cela tendrait à prouver que l'aide du gouvernement n'a aucun résultat.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai expliqué que durant cet exercice le prix du fromage, en Angleterre, était très élevé, et que la même hausse n'existait pas pour le beurre ; et par conséquent, nos fabricants convertirent leur lait en fromage.

M. HENDERSON : Partant, le gouvernement ne peut s'attribuer le mérite de cette augmentation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le gouvernement ne peut pas obliger les gens à faire un produit plutôt qu'un autre, mais il peut faciliter les moyens d'écoulement et le public est libre de profiter ou non de ces avantages. En réalité l'exportation du beurre a repris son essor pendant l'année 1901, et a atteint environ $5,000,000. L'honorable député ne trouvera pas ces chiffres dans les tableaux du commerce et de la navigation mais ils ont été publiés par les journaux et annoncés aux différentes réunions des associations laitières du pays, et ils sont parfaitement compris. Pendant la même année, l'exportation du fromage a diminué en volume et en prix. En 1901, elle a été de $4,000,000 inférieure à celle de 1900, et ceux qui s'y entendent calculent que cette diminution est faite pour moitié de $2,000,000 dans la quantité et de $2,000,000 dans la valeur. Passons maintenant à la question du bétail. J'ai introduit un changement en nommant un commissaire.

M. SPROULE : Le ministre doit se rappeler qu'il a annoncé l'autre jour qu'il avait nommé un commissaire sur la recommandation d'agriculteurs éminents du pays qu'il avait consultés par lettre ; il était heureux de constater qu'ils étaient presque unanimes à approuver le choix qu'il avait fait. Aurait-il des objections à produire ces lettres ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne me rappelle pas exactement l'incident auquel l'honorable député fait allusion. Mon secrétaire n'a pas trouvé les lettres dont il parle. Je crois plutôt que j'ai dit que j'avais consulté les gens engagés dans cette industrie. Si j'ai dit que c'était par lettre, je n'en ai retrouvée aucune. Mais j'ai ici de nombreuses lettres approuvant la nomination et je les lirai ou je les communiquerai à l'honorable député s'il le désire. J'ai en effet consulté les expéditeurs d'animaux et sachant personnellement ce que M. Hodgson avait fait dans Ontario, j'ai cru devoir lui offrir la position. Je crois ce choix justifié, et je lirai, si on le désire, des témoignages signés par les principaux expéditeurs d'animaux, et des résolutions de différentes associations d'élevage approuvant cette nomination et faisant l'éloge du titulaire.

Outre la nomination d'un commissaire, je me suis efforcé d'encourager et de stimuler cette industrie et de l'organiser sur des bases solides. Aidé du commissaire qui est maintenant en fonction depuis plus de deux ans, mes efforts, jusqu'à présent, ont surtout consisté en organisation. M. Hodgson avait donné la preuve de son talent d'organisation dans Ontario. Il avait été, pendant quelque temps, secrétaire de l'Association des commerçants de bestiaux d'Ontario, qui est la principale province et le centre de toute cette industrie, non seulement pour le Canada, mais pour tout le continent de l'Amérique du Nord. Connaissant M. Hodgson comme je le connais, j'ai cru que ses services seraient précieux pour le pays. Il a beaucoup voyagé et s'est mis en rapport avec les principaux expéditeurs d'Ontario et ailleurs et a cherché à introduire dans les autres provinces les méthodes qui ont donné de si beaux résultats dans Ontario. Je constate avec plaisir que les intéressés se sont montrés très bien disposés, et nous avons aujourd'hui des associations d'éleveurs et d'expéditeurs qui existaient peut-être avant son arrivée, mais qui ont certainement repris une nouvelle vigueur et un surcroit d'efficacité grâce à ses efforts. Les associations de la Colombie Anglaise, des Territoires du Nord-Ouest, d'Ontario et des provinces maritimes sont aujourd'hui en relation entre elles et un fort trafic interprovincial s'est développé et promet les plus beaux résultats. Les expéditeurs d'Ontario où sont concentrés les grands intérêts de cette industrie étaient souvent encombrés de leurs propres produits et n'avaient pas un marché suffisant. Ils en trouvent un aujourd'hui dans l'Ouest et un dans l'Est, à la suite de l'établissement de ces associations et des arrangements qui ont été faits pour faciliter le transport des bestiaux. Les fermiers d'Ontario ont fait des ventes considérables dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise d'un côté, et dans Québec, les provinces maritimes de l'autre. Cela est en grande partie l'œuvre de M. Hodgson.

A ce propos, je puis dire que pour arriver à ce résultat il nous a fallu contribuer puissamment à répandre les connaissances nécessaires dans les différentes provinces. Outre les expériences à tenter, il fallait que les résultats en fussent mis sous les yeux du public pour leur faire comprendre les avantages qu'ils pouvaient en retirer. Avant cela, nous publiions des rapports et des bulletins qui étaient distribués à profusion dans le pays, mais à cela nous avons ajouté des réunions et des lectures dans lesquelles sont exposés les résultats de nos travaux et de nos recherches ; de cette manière le travail est rendu plus attrayant pour le public et plus de nature à induire les gens à se mettre eux-mêmes à l'œuvre pour obtenir les mêmes résultats. C'est de cette manière que nous avons coopéré avec les provinces.

Dans Ontario l'organisation était si complète qu'il y a eu très peu de travail à faire. Il était à peine ébauché dans le Nouveau-Brunswick et presque nul dans la Nouvelle-Ecosse et dans l'Ile du Prince-Edouard. Ce travail d'organisation est aujourd'hui presque complet dans ces trois dernières provinces et je crois pouvoir me féliciter d'avoir contribué à cet heureux état de choses par mes conseils et mon travail.

On avait beaucoup fait pour cette industrie autrefois. Dans les Territoires du Nord-Ouest il y avait des associations d'éleveurs pour les bestiaux et les chevaux, mais par suite du manque de relations entre elles ces associations étaient languissantes et rendaient peu de services. Aujourd'hui, elles ont repris confiance, sont pleines d'ardeur, grâce au travail de M. Hodgson, qui les a aidées, conseillées et encouragées. Avant notre arrivée à la Colombie Anglais, il y a un an ou deux, les cultivateurs de cette province étaient isolés de ceux du reste du Canada ; depuis notre visite, un commerce considérable a surgi entre Ontario et l'Ouest. Avant de terminer j'aurai à produire un relevé de la quantité d'animaux qui ont été ainsi vendus. Je ne crois pas me tromper en disant que depuis le 1er janvier dernier, il a été vendu pour $60,000 d'animaux, grâce aux efforts de M. Hodgson, abstraction faite de toutes autres ventes qui ont pu être faites par les éleveurs d'Ontario et ceux de la Colombie Anglaise et des Territoires du Nord-Ouest, en dehors de sa participation.

M. CLANCY : Où ce marché s'approvisionnait-il avant cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils n'achetaient pas d'animaux. L'élevage était presque nul et l'industrie ne faisait aucun progrès, mais depuis, on s'occupe beaucoup d'élevage parce qu'on s'est aperçu qu'il existe un marché pour l'écoulement de ces produits. Le peu d'animaux que la Colombie achetait autrefois venaient des Etats-Unis. Autrefois les éleveurs d'Ontario faisaient de temps à autre quelques expéditions dans l'Ouest, mais depuis un an et demi, il y a eu un courant ininterrompu non seulement d'animaux de race pour les fins de la reproduction, mais aussi d'animaux de boucherie achetés dans Ontario et expédiés dans l'ouest pour y être engraissés et vendus. Ce commerce est le résultat des relations établies entre l'Est et l'Ouest et sans cela cette industrie aurait continué à languir comme par le passé. M. Hodgson a aussi introduit une couple de réformes très utiles. De concert avec les cultivateurs d'Ontario, il a donné une plus grande importance à l'exposition de bestiaux de Guelph, qui a lieu au mois de décembre et qui est la grande réunion des intérêts agricoles du Canada. Les cultivateurs s'y rendent en foule de toutes les parties du pays. Non seulement ils y trouvent une grande agglomération des bestiaux, de moutons, de porcs et de volailles, mais ils y entendent aussi des conférences sur des sujets pratiques ; les animaux qui ont été primés sont exhibés et on signale leurs qualités et les raisons qui en font d'excellents sujets.

Ce travail de propagande a eu de grands résultats, en ce sens que les éleveurs d'Ontario et des autres provinces ont entendu ces conférences, ont vu ces animaux et ont été mis en contact les uns avec les autres pour échanger leurs connaissances et leurs idées. A l'heure qu'il est, ces éleveurs sont répandus dans tout le Canada et mettent à exécution tout ce qu'ils ont vu et appris à ces réunions. C'est M. Hodgson qui a organisé cette partie de l'exposition. Depuis deux ans c'est lui qui, à ma demande, a dirigé ces conférences et ces réunions. Cet hiver nous avons organisé une exposition semblable à Amherst, N.-E., pour le plus grand avantage des provinces maritimes. Nous avons eu une très belle réunion, dans le genre de celle de Guelph, et un détail de bon augure pour l'avenir de l'industrie de l'élevage dans les provinces maritimes, c'est le fait que la ville d'Amherst a consacré $12,000 à la construction d'édifices pour perpétuer cette exposition et en faire une institution permanente comme celle de Guelph.

M. Hodgson a aussi introduit une autre réforme très utile. Elle se rapporte aux expositions ordinaires des sociétés d'agriculture. A ces expositions on éprouvait toujours de la difficulté à se procurer des juges compétents, des juges bien connus et dont les décisions feraient autorité. M. Hodgson a entrepris de fournir ces juges aux sociétés. Cette réforme a occasionné quelques dépenses à mon ministère ; mais nous avons pu nous procurer les services d'experts bien connus pour les différentes classes de bestiaux. C'est aussi à M. Hodgson qu'on doit cette coutume de donner au public, en même temps que la décision, les raisons de cette décision, pourquoi tel animal mérite d'être primé et tel autre ne le mérite pas. Cette pratique a été suivie l'automne dernier et a eu beaucoup de succès ; tellement de succès que les officiers des sociétés d'agriculture nous ont demandé de la continuer. Par ces réformes et d'autres encore qui sont

à l'étude, le travail de M. Hodson saura rendre ces expositions agricoles plus utiles pour les agriculteurs.

Nous arrivons maintenant à l'industrie laitière. Cela comprend les travaux faits à la ferme centrale, l'exploitation des beurreries dans les Territoires du Nord-Ouest ; le travail du sous-commissaire dans la province de Québec ; la subvention à l'école de Saint-Hyacinthe et à l'association des fabricants ; l'exploitation de trois beurreries dans la Nouvelle-Ecosse ; une gratification à l'école de Sussex, N.-B.; l'emploi d'un fonctionnaire pour surveiller les intérêts de cette industrie dans les provinces maritimes. Cela comprend aussi l'installation des chambres d'affinage dont j'ai déjà parlé et qui ont coûté $62,000.

Le dernier chapitre est celui des fruits. Cela comprend les travaux faits ici et l'application de la loi concernant la marque de commerce sur les fruits, qui a nécessité la nomination de quelques inspecteurs. Cela comprend aussi les expériences poursuivies ici et les conseils donnés aux producteurs sur l'emballage et la manière de faire parvenir les fruits sur le marché exempts de taches et en bonne condition. Pendant la première saison de l'opération de la loi, nous avons cru préférable de ne pas la faire observer trop rigoureusement. Elle constituait une innovation et beaucoup de gens la trouvaient trop sévère. Pour ma part, je n'ai aucune sympathie pour ceux qui ne veulent pas se conformer à ses prescriptions; mais d'un autre côté une application rigoureuse de cette loi aurait pu avoir des conséquences qu'il fallait mieux éviter.

J'ai donné à mes employés instruction de signaler les dispositions de la loi aux intéressés et les moyens que nous nous proposions de prendre pour la faire respecter, afin que les producteurs fussent bien avertis. Il y avait des doutes sur l'interprétation de certains articles et je les ai soumis à des avocats. L'adoption de cette loi a eu un excellent effet sur l'empaquetage de nos fruits. Je regrette de ne pouvoir dire que l'an dernier il n'y a pas eu beaucoup de fruits empaquetés contrairement aux prescriptions de l'acte, mais les empaqueteurs et les expéditeurs ont fait des efforts sérieux pour se conformer à la loi. Notre première intention n'était pas d'imposer des punitions, mais devant l'obstination de certains empaqueteurs nous avons dû sévir pour faire un exemple et prouver qu'il était possible d'observer la loi. Nous avons constamment fourni tous les renseignements pour amener les intéressés à s'y conformer, et toute la dernière saison nos inspecteurs ont été fort occupés. Ils ont été employés plus longtemps que je ne l'espérais, mais je crois qu'à présent nous pouvons en congédier quelques-uns. Nous nous sommes surtout attachés à enseigner aux producteurs à ne pas avoir des fruits tachés et attaqués par les vers, et nous espérons que la prochaine saison nos fruits seront de meilleure qualité et il sera plus facile de faire appliquer la loi, et chose plus importante, nos pommes obtiendront sur le marché étranger la réputation qu'elles devraient avoir et le commerce ne pourra qu'y gagner. Nos inspecteurs n'ont pas entrepris d'examiner tous les envois, mais jusqu'au 1er décembre dernier ils en avaient examiné 33,000 barils à Montréal. Il serait matériellement impossible de faire inspecter tous les fruits et ce n'est pas l'intention du législateur. Nous avions aussi des inspecteurs qui parcouraient le pays et inspectaient les pommes envoyées ailleurs qu'à Montréal. J'ai reçu plusieurs demandes en faveur d'une inspection plus générale et surtout en faveur d'une inspection sur les lieux. Je ne sais pas jusqu'à quel point nous pourrons nous rendre à ce désir, mais l'inspection sera plus générale cette année et j'espère que cela contribuera à améliorer la qualité des fruits que nous envoyons en Angleterre.

M. WADE : A-t-on l'intention d'amender la loi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas qu'il soit bien nécessaire de l'amender à présent. S'il s'est produit quelques petites difficultés, on est parvenu à les surmonter et à présent la loi fonctionne bien. J'avais songé à introduire quelques amendements, mais je me demande s'il ne vaudrait pas mieux laisser la loi telle quelle est.

M. COCHRANE : Combien y a-t-il d'inspecteurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y en avait 12 pour tout le Canada, pendant la dernière saison.

M. COCHRANE : Qu'est-ce qui nécessite la présence de cinq ou six inspecteurs dans la même localité, en même temps ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela n'est pas nécessaire, à moins qu'il ne s'agisse de décider un cas très compliqué. Je ne sache pas que le fait se soit produit, si ce n'est pour permettre aux inspecteurs de se consulter.

M. COCHRANE : Pourquoi ces consultation ? Un inspecteur compétent doit savoir si un baril de pommes est dans les conditions voulues.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans certains cas nous avons préféré prendre l'avis de plus d'un inspecteur. Il y a un inspecteur en chef dont les fonctions consistent plutôt à guider et diriger les autres inspecteurs et d'un jour à l'autre il peut être appelé en consultation pour décider une difficulté qui surgit et qui n'était pas prévue dans les instructions. Si 4 ou 5 inspecteurs se sont trouvés réunis au même endroit, c'était sans doute pour s'entendre sur certains points contestés.

M. SPROULE : Quel salaire reçoivent ces inspecteurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'inspecteur en chef reçoit $100 par mois.

M. COCHRANE : Où demeure-t-il ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Son bureau est à Ottawa.

M. HENDERSON : Quelles sont ses fonctions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elles consistent d'abord à surveiller le fonctionnement de toute cette inspection sous la direction du professeur Robertson. Etant avocat, il a été chargé d'interpréter et faire exécuter la loi. Comme il s'y entend très bien en horticulture, il s'occupait aussi de l'inspection. Son nom est W. A. McKinnon et il vient du comté de Wentworth. C'est un licencié en droit de l'Université de Toronto. Les autres inspecteurs sont sous ses ordres. Un ou deux ont plus d'expérience que les autres. Les uns sont permanents et les autres employés temporairement pendant les mois les plus occupés.

M. COCHRANE : Combien reçoivent ces inspecteurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Alexander McNeil reçoit $1,000. M. Lick est payé sur le pied de $1,000 par année, mais n'est pas employé toute l'année. M. Vroom et M. Burke, sont aussi payés sur le pied de $1,000 par année.

M. COCHRANE : Où résident ces inspecteurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. McNeil vient de l'ouest d'Ontario. Il possède beaucoup d'expérience comme horticulteur, organisateur et conférencier. M. Lick appartient aussi à la province d'Ontario. M. Vroom vient de la Nouvelle-Ecosse et M. Burke, de l'Ile du Prince-Edouard. Il y a encore 7 inspecteurs engagés temporairement à $100 par mois.

M. GILMOUR : Où se tiennent-ils ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est difficile de dire qu'ils se tiennent à tel ou tel endroit. Deux ou trois sont à Montréal presque tout le temps, mais peuvent être appelés ailleurs. Les autres vont d'un endroit à un autre. M. Burke et M. Vroom se sont tenus tout le temps dans les provinces maritimes ; M. McNeil et M. Lick, sont surtout dans Ontario, mais un d'eux est allé à la réunion des producteurs de fruits de la Nouvelle-Ecosse pour donner une conférence sur la culture des fruits et expliquer la loi. C'est surtout à Montréal que se fait l'inspection pour l'exportation, mais elle ne se borne pas à cela. L'inspection se fait aussi ailleurs. La loi dit que ces pommes pourront être inspectées partout où elles se trouveront et pour cela les inspecteurs sont obligés de voyager ; c'est une bonne chose que les expéditeurs ne sachent pas à quel moment un inspecteur peut surgir.

M. FISHER.

M. SPROULE : Avez-vous un relevé des inspections qui ont été faites et des poursuites intentées ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai ce relevé pour Montréal, mais pas ailleurs. Il n'y a eu, je crois, que 9 poursuites.

M. ROBINSON : L'inspecteur a-t-il fait rapport de ses travaux de l'année ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout le temps, l'inspecteur en chef et les autres ont fait rapport de leurs travaux. Tous ces rapports seront fondus en un seul qui fera parti du prochain rapport du ministère de l'Agriculture. La saison n'était pas assez avancée pour l'inclure dans le rapport qui a été soumis au commencement de cette session, bien qu'il soit question dans ce rapport du fonctionnement de la loi. Mais il s'arrête au 1er novembre, et à cette date, on n'avait pas eu le temps de bien se rendre compte du fonctionnement de la loi. Mais tous les rapports sont dans les bureaux du ministère et le professeur Robertson en fera un rapport unique et complet, qui paraîtra l'an prochain.

M. ROBINSON : Les noms des délinquants seront-ils publiés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sais pas s'il serait bon de les publier à présent. Quand une poursuite a lieu, le fait est généralement mentionné dans les journaux, et les noms sont publiés. Je n'ai pas encore décidé si ces noms seront donnés dans le rapport ou non.

M. ROBINSON : On devrait les publier.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela serait peut-être préférable. Le but de cette loi n'est pas tant de punir que de prévenir ces abus et d'obtenir un empaquetage honnête, pour que l'acheteur reçoive ce qu'il achête. S'il est nécessaire de menacer de la publicité les contempteurs, nous y aurons peut-être recours. Mais j'espère que les moyens adoptés seront suffisants.

M. ROBINSON : L'honorable ministre a-t-il fait des arrangements pour que les marchandises périssables soient protégées et expédiées avec soin ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'y travaille autant que possible.

M. ROBINSON : Le ministre sait-il qu'il existe une disparité entre la loi d'Ontario et celle du Dominion, dans la punition infligée au coupable ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en vois aucune dans le moment. L'honorable député voudra-t-il me dire à quoi il fait allusion ?

M. ROBINSON (Elgin) : D'après la loi d'Ontario, personne peut être déclaré coupable à moins que l'offense ait été commise de propos délibéré et sciemment, mais d'a-

près la loi fédérale, cette condition n'est pas un élément de l'offense et l'accusé ne peut plaider ignorance. Cela ne me paraît pas juste. Il vaut peut-être mieux citer le statut. Voici ce que dit la loi d'Ontario, chap. 251 des Statuts Refondus, page 3091 :

Personne ne vendra, ne fournira ou n'enverra à une fromagerie ou beurrerie ou à son propriétaire ou gérant pour être fabriqué, du lait dilué avec de l'eau, ou en aucune manière falsifié, ou du lait dont la crême a été enlevée, ou du lait communément appelé lait écrémé, sans avertir expressément, par écrit, le propriétaire ou gérant de telle fromagerie ou beurrerie que le lait ainsi vendu, fourni ou envoyé a été ainsi dilué avec de l'eau ou falsifié ou dont la crême a été enlevé, ou qui est devenu ce qui est communément appelé lait écrémé, selon le cas. 51 Vict., c. 32, s. 1 ; 55 Vict., c. 53, s. 1 (1).

7. Aucune personne qui, dans le cours ordinaire des affaires, vendra, fournira ou enverra à une beurrerie ou fromagerie, ou à son propriétaire ou gérant, pour être fabriqué, le lait d'une vache ou de vaches ne pourra retenir une partie du lait de telle vache ou vaches, sans donner avis directement par écrit au propriétaire ou gérant de telle fromagerie ou beurrerie de la quantité de lait ainsi retenue.

8. Personne ne vendra, fournira ou enverra à une fromagerie ou beurrerie ou à son propriétaire ou gérant, pour être fabriqué, du lait altéré ou partiellement sur, sans en avertir par écrit le propriétaire ou gérant de telle beurrerie ou fromagerie.

Les dits articles 6, 7 et 8 ne s'appliqueront pas dans le cas ou la personne accusée de l'offense prouvera à la satisfaction du juge ou des juges de paix que l'offense a été commise hors de sa connaissance et contrairement à ses désirs et intentions et qu'il n'en savait rien.

Le chap. 43, des statuts fédéraux, 52 Vict., dit :

Personne ne vendra, ne fournira ou n'enverra, à une fromagerie, beurrerie ou manufacture de lait condensé, ou à son propriétaire ou gérant, ou à un fabricant de beurre, de fromage ou de lait condensé, pour être fabriqué, du lait dilué ou en aucune manière falsifié, ou du lait dont la crême a été enlevée, ou du lait communément appelé lait écrémé.

2. Aucune personne qui fournira, enverra, vendra ou apportera à une fromagerie, beurrerie ou manufacture de lait condensé, ou à son propriétaire ou gérant, ou au fabricant de beurre, de fromage ou de lait condensé, du lait pour être fabriqué en beurre, en fromage ou en lait condensé, ne retiendra aucune portion de cette partie du lait comme sous le nom " d'égouts " ou dernier lait.

7. Pour établir la culpabilité d'une personne accusée d'avoir violé quelqu'unes des dispositions des articles un ou deux du présent acte il suffira, comme preuve *prima facie* devant servir de base à une conviction, de démontrer que le lait ainsi envoyé, vendu, fourni ou apporté à une manufacture comme susdit, pourrait être fabriqué en beurre, fromage ou lait condensé, est réellement inférieur en qualité au lait pur ; pourvu que l'épreuve soit faite au moyen d'un lactomètre ou d'un crémomètre ou de tout autre instrument propre à faire cette épreuve, et quelle soit faite par une personne compétente ; toutefois, une conviction pourra être établie sous toute autre forme légale suffisante.

Dans le premier cas, celui qui ignore que le lait a été falsifié ne peut pas être puni, tandis que dans l'autre cas il peut être puni qu'il le sache ou non. Il me semble que le ministre devrait faire cesser cette disparité et rendre les deux lois semblables.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons qu'une chose à faire, c'est de modifier notre loi. La loi d'Ontario exige que l'accusé ait eu connaissance de l'offense. L'honorable député est-il d'avis que notre loi soit semblable ?

M. ROBERTSON (Elgin) : Je ne propose rien, je demande au ministre s'il connaissait cette disparité.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas étudié ces deux lois dans tous leurs détails. Je préfère la loi fédérale, qui permet de punir le coupable, sans que le poursuivant soit tenu de prouver que le délinquant a agi en pleine connaissance de cause et volontairement. Si l'honorable député n'approuve pas la chose, qu'il présente une motion tendant à modifier la loi, et je serai bien aise de la discuter avec lui. A mon avis, notre loi l'emporte sur la loi provinciale, car elle est plus claire et d'application plus facile. Il va sans dire que le parlement fédéral n'a pas droit de s'immiscer dans l'application de la loi d'Ontario.

M. ROBINSON (Elgin) : Je ne demande pas la modification de la loi ; j'appelle tout simplement l'attention du ministre sur les faits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On peut, je suppose, exercer des poursuites, sous l'empire de l'une ou de l'autre loi. Si l'on intente une action sous l'empire de la loi fédérale, c'est d'après cette dernière loi que le tribunal se guidera ; si, au contraire, on invoque la loi d'Ontario, le tribunal se dirigera d'après cette dernière loi. Je ne tiens pas à me prononcer sur la question de droit; mais le chef de l'opposition serait peut-être en mesure de nous renseigner.

M. HEYD : Abstraction faite des poursuites exercées, est-ce qu'il n'a pas découlé d'heureux résultats de la nomination de ces inspecteurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, je puis affirmer positivement que les expéditeurs et les emballeurs, d'une façon générale, ont apprécié la loi et ont fait, mainte fois, de louables efforts pour s'y conformer loyalement. Il va sans dire qu'il y a bien des obstacles à surmonter. On ne fait pas disparaître en un jour des usages consacrés par le temps parmi les négociants; et bien qu'on fasse de loyaux efforts pour se conformer à la loi, il n'en est pas moins vrai qu'elle a été souvent violée. Voici pourquoi nous n'avons pas cherché à appliquer la loi trop sévèrement. Quand nous avons constaté qu'on affichait ouvertement du mépris pour la loi, ou quand on nous a dit—chose

assez rare, toutefois—que la loi était inapplicable, alors nous avons tenu à prouver qu'elle est applicable.

M. COCHRANE : Le ministre sait-il que certains inspecteurs se sont arrogé un pouvoir qu'ils n'ont pas et que lorsque les pommes étaient de qualité inférieure à celle stipulée, ils ont offert de ne pas exercer de poursuites, pourvu qu'on les payât en bonnes espèces sonnantes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en sais absolument rien ; d'ailleurs, si on me signalait un cas semblable, le coupable ne resteraient pas longtemps en fonctions. Du reste, je connais trop bien l'intégrité des inspecteurs pour croire qu'un seul d'entre eux pût se rendre coupable d'un acte semblable. Avant de terminer mon exposé général——

M. COCHRANE : Je tiens à bien saisir l'attitude que prend le ministre à ce sujet. Affirme-t-il qu'il démettrait tout inspecteur qui agirait de la façon ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout inspecteur qui ferait un marché entaché de corruption, avec un individu dont le fruit serait de qualité inférieure, serait démis sans pitié.

M. CLANCY : Je tiens à bien comprendre la pensée du ministre et ce qu'il a dit au sujet de M. McKinnon, l'inspecteur en chef. Aux yeux de la Chambre et du pays, M. McKinnon exerce sans doute une charge de haute importance. Le ministre prétend-il que M. McKinnon est un homme de grande expérience ? Il s'agit de savoir s'il s'est livré assez longtemps à la production des fruits pour mériter la confiance du pays, et si après avoir renoncé à l'exploitation de cette industrie, il s'est livré à la pratique du droit ; bref, s'il possède les aptitudes que le public a droit d'attendre de celui qui est chargé des fonctions si importantes et qui intéressent à un si haut degré un commerce que nous cherchons à développer toujours davantage. Le ministre fait un signe de dénégation. Je tiendrais à connaître la véritable pensée du ministre à ce sujet.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député s'est donné bien plus de latitude que je n'en ai prise. M. McKinnon est relativement jeune. Il a passé sa jeunesse sur une ferme fruitière dans le district de Niagara, et s'est livré à cette exploitation je ne saurais dire jusqu'à quelle époque de sa vie. Je l'ai employé au ministère à certains travaux pour la préparation de notre collection de fruits destinée à l'exposition de Paris. A Paris même, il s'est occupé, durant l'exposition, de notre exposition de fruits et a fait preuve d'aptitudes remarquables en fait d'arboriculture fruitière. C'est un homme instruit, qui a suivi un cours universitaire et il est également versé en jurisprudence. Je ne sache point, toutefois, qu'il ait jamais pratiqué le droit.

C'est à son retour de Paris, je crois, qu'il a obtenu ses degrés. Je le répète, c'est un jeune homme ; et j'ai souvent constaté que les jeunes gens empoyés au ministère font les meilleures fonctionnaires, quand ils possèdent l'instruction et les aptitudes voulues pour leur besogne. Après avoir été en lieu d'apprécier les qualités dont M. McKinnon a fait preuve dans l'exercice des fonctions que je lui ai confiées tant à l'exposition de Paris que relativement à l'application de la loi en discussion, je suis resté convaincu que c'est un excellent fonctionnaire, possédant toutes les aptitudes voulues pour l'œuvre que je lui ai confiée. Voilà ce qui m'a déterminé à lui confier une charge aussi importante.

M. CLANCY : Le ministre me permettra bien sans doute de compléter mon récit. Je n'ai point prétendu que la jeunesse soit un crime, et le ministre ne saurait me reprocher de soutenir pareille doctrine. M. McKinnon, me dit-on, est un jeune homme dont le père a détenu l'importante charge d'inspecteur d'écoles, et il y a six ou sept ans à peine qu'il a commencé à se livrer à l'industrie de la production fruitière. C'est au cours des six années dernières, me dit-on, que M. McKinnon, père, a pu acquérir quelque expérience dans l'arboriculture fruitière, et il est à peu près impossible que M. McKinnon, fils, ait été en mesure d'acquérir la moindre expérience dans cette industrie,puisque pendant toute cette période de temps, il a fréquenté le collège. Depuis, il a subi son examen, et avant d'avoir eu le temps de se livrer à l'exercice de sa profession, il partit pour Paris, où il devait déployer les aptitudes extraordinaires que le ministre avait découvertes en lui. Si M. McKinnon a rendu d'aussi précieux services que le prétend le ministre, il faut avouer que c'est un jeune homme singulièrement bien doué, puisqu'il a réussi, malgré son inexpérience et l'absence des aptitudes voulues pour des fonctions de cette nature. Le ministre a beau chercher à faire des phrases, il ne réussira pas à nous convaincre que le premier venu, tout intelligent et bien doué qu'il soit, puisse acquérir, sans expérience, les aptitudes voulues pour remplir des fonctions comme celles confiées à cet homme. Le ministre affirme avoir employé M. McKinnon, parce qu'il est avocat et que l'application de la loi demande l'exercice d'une bonne dose de jugement et de discrétion. Si j'ai bien saisi la pensée du ministre, il ne faut pas appliquer cette loi d'une façon trop draconienne ; et en cela j'abonde dans son sens.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est bien là ma pensée.

M. CLANCY : Le ministre en conviendra, si l'expérience dans la pratique de la loi est nécessaire, M. McKinnon manque de la première qualité voulue pour bien remplir ses fonctions. Il ne sert à rien de dire que M.

McKinnon s'est bien acquitté de sa charge à Paris. Du reste, on comprend facilement que c'est à son titre de libéral que M. McKinnon doit sa nomination à cet emploi. En effet, n'est-il pas le fils du candidat libéral à la législature locale pour le comté de Lincoln ? Sans doute, le ministre s'en lave les mains, comme du reste, il le fait en toute circonstance. Il ignore peut-être même à quel parti politique M. McKinnon appartient.

En outre, M. McKinnon a touché de fortes sommes, relativement à l'exposition de Paris. En trois mois, il a reçu $893.56, ce qui comprend sans doute ses frais d'entretien et son traitement. Au chapitre de la dépense relative à l'entrepôt frigorifique, il y a une somme de $510.10 attribuée à M. McKinnon. Si ce monsieur avait réellement rendu des services précieux, il n'y aurait certainement pas lieu de récriminer sur ces articles de dépense ; mais confier une charge aussi importante à une jeune homme, tout frais émoulu du collège, âgé àpeine de trente ans, dénué de toute expérience en fait d'arboriculture fruitière, puisqu'il n'est pas même né sur une ferme fruitière, et à peine au sortir de ses examens de droit, voilà une chose que je ne saurais approuver, et il y a peu d'hommes sérieux qui auront confiance dans la nomination du titulaire à une charge que son inexpérience le rend inhabile à exercer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En réponse à l'honorable député, je dois avouer que je savais parfaitement que M. McKinnon est libéral, et je ne pense pas avoir commis de crime en nommant un libéral à un emploi public. A mes yeux, comme à ceux de mes collègues, le titre de libéral ne saurait constituer une inhabilité Ce serait là, d'ailleurs, une théorie qui aurait le mérite de la nouveauté, pour le moins dire. Ce n'est pas, toutefois, son titre de libéral qui a valu à M. McKinnon sa nomination à cet emploi, mais ce sont les aptitudes que je lui ai reconnues pour les fonctions que je lui ai confiées ; et l'on en conviendra, j'ai bien acquis quelque expérience relativement à la préparation de nos collections de fruits pour l'exposition de Paris. J'ai constaté que M. McKinnon avait certains talents d'administration et une bonne dose de connaissance des affaires. Je savais qu'il avait suivi un cours universitaire et qu'il était versé dans le droit ; mais, quand bien même il n'aurait pas exercé sa profession devant les tribunaux, ses connaissances en matière de jurisprudence ne peuvent que lui être utiles. Je l'avoue avec peine, il est assez difficile de trouver au pays des spécialistes dans les différentes branches de l'industrie agricole ; et mes collègues éprouvent la même difficulté, quand il s'agit de travaux qui demandent des connaissances spéciales. J'ai trouvé en M. McKinnon un homme bien doué, fort intelligent, et après avoir conféré de cette œuvre avec lui, et connaissant aussi ses antécédents et son instruction, je demeurai convaincu qu'il avait les aptitudes voulues pour la charge en question.

Les résultats ont pleinement justifié mon choix ; car M. McKinnon s'est acquitté de ses devoirs avec beaucoup de tact et de zèle; au point que je me propose de le maintenir dans sa charge ou de lui confier toute autre mission qui pourra se présenter au ministère. Je serais bien aise de pouvoir l'attacher d'une façon permanente au ministère et de faire bénéficier le pays des services d'un employé aussi consciencieux. Quant à M. McKinnon, père, je sais qu'il brigue les suffrages populaires pour la législature d'Ontario. A mes yeux, cela ne saurait empêcher son fils de détenir un emploi dans mon ministère. Pareille objection est puérile et inadmissible, et quand bien même les députés de la gauche seraient au pouvoir, ils la tiendraient pour non avenue.

M. COCHRANE : Dans les quelques observations que le ministre a faites en abordant ce sujet, il nous a dit que M. McKinnon, père, est propriétaire d'une terre fruitière et que ce jeune homme a grandi sur cette ferme. Or, s'il faut ajouter foi à ce que le ministre vient à peine de nous dire, ce jeune homme n'a jamais habité sur cette terre et ne connaît rien en fait d'arboriculture fruitière.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député prétend-il que M. McKinnon, père, ne possède pas une terre fruitière?

M. COCHRANE : Jusqu'à ces cinq ou six années passées, il était inspecteur d'écoles et n'avait jamais vu une terre fruitière de sa vie ; et quand il acheta cette terre, son fils était au collège. Je voudrais bien savoir comment ce monsieur, tout bien doué qu'il est, puisse devenir tout à coup un expert, sans avoir acquis d'expérience en fait d'arboriculture fruitière.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ignore à quelle époque M. McKinnon, père, a acheté la terre en question.

M. COCHRANE : Alors, puisque vous ignorez la chose, vous n'auriez pas dû affirmer que ce jeune homme a grandi sur cette terre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quand j'ai entendu parler de lui pour la première fois, il habitait sur cette terre et je savais que son père était propriétaire d'une terre fruitière ; car, je tenais ces renseignements de l'ex-orateur de cette Chambre, l'honorable Thomas Bain, qui m'apprit en outre, que le fils s'y entendait aussi bien que son père en fait de production fruitière. M. McKinnon, père, est aujourd'hui membre de l'association pomologique et a souvent correspondu avec mon ministère au sujet des intérêts de l'industrie de la production fruitière dans le district de Niagara.

M. INGRAM : Le ministre a sans doute souvent conversé avec ce jeune homme au sujet de ses aptitudes. Il a probablement discuté avec lui la question des pêches.

Je me demandais depuis quelque temps où le ministre avait bien pu puiser ses renseignements au sujet des pêches ; et jamais encore, avant de l'avoir appris de la bouche même du ministre, je n'avais entendu dire que les pêches portent des tiges. Si M. McKinnon lui a donné pareil renseignement, j'ai des doutes fort sérieux sur ses aptitudes. Le ministre affirme-t-il que M. McKinnon est nommé inspecteur d'une façon permanente?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il a été employé d'une façon permanente à ces travaux, jusqu'aujourd'hui.

M. INGRAM : Cela s'entend-il de toute l'année ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. INGRAM : Au cours du débat sur cette loi, la session dernière, le ministre a déclaré qu'il n'avait point l'intention de nommer d'inspecteurs d'une façon permanente. Quand on lui demanda si ces inspecteurs ne seraient nommés que temporairement pour la saison des fruits, il répondit affirmativement. Pourquoi le ministre a-t-il changé d'avis, depuis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas eu le temps de relire ce que j'ai dit l'année dernière, mais je sais que je me proposais de nommer plusieurs inspecteurs qui seraient employés toute l'année et d'en employer un autre temporairement.

M. HENDERSON : Voilà 25 ou 30 ans que je connais M. McKinnon, père. Je connais aussi quelque peu un sien cousin, qui a cherché à me supplanter à la Chambre des communes il y a un an ou deux, et le père de ce monsieur a puissamment contribué à la défaite de ce candidat. C'est une grave question que de savoir si la nomination de M. McKinnon à cette charge est bien légitime et convenable. M. McKinnon, père, est membre de l'association pomologique et un important producteur de fruits. Je ne veux nullement amoindrir son mérite à cet égard ; il s'occupe fort activement de l'industrie de l'arboriculture fruitière et il est en même temps expéditeur. On peut bien, toutefois, se demander s'il est sage de confier à M. McKinnon, fils, la direction de l'inspection des fruits. Tout honorable que soit ce monsieur, il peut fort bien arriver qu'il fasse preuve de favoritisme. Les autres expéditeurs se croiront peut-être lésés dans une certaine mesure par le fait que M. McKinnon est en état de favoriser son père, à leur préjudice. Sans doute, il est fâcheux que M. McKinnon, père, brigue actuellement les suffrages populaires dans le district de Niagara ; et sans vouloir insinuer que le fils usera de son influence au cours de la lutte, il y a grandement lieu de soupçonner qu'il s'en servira, au détriment de nombre de personnes qui se livrent à l'industrie de l'arboriculture fruitière. Donc, en présence du fait que M. McKinnon, père, est membre de l'association pomologique, tandis que son fils est chargé de l'inspection des fruits, le ministre peut fort bien se demander si les producteurs de fruits de la province envisageront la situation d'un œil favorable. Je crains fort que cela ne leur fasse perdre toute confiance dans l'application légitime de la loi d'inspection.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Presque tous les candidats à la charge d'inspecteur établie par cette loi, ayant des relations d'affaires ou de nature personnelle avec les expéditeurs de fruits seraient, par conséquent, sujets à la même accusation ; mais au sujet de M. McKinnon, je ne crois pas qu'il existe la moindre appréhension qu'il se serve de la charge qui lui est confiée dans un but inavouable.

M. ROBINSON (Elgin) : Si le ministre avait voulu accepter l'article que j'ai voulu insérer au bill, l'année dernière, pareille difficulté n'aurait pas surgi.

M. HEYD : Quelle difficulté ?

M. ROBINSON (Elgin) : Au sujet de l'inspection. On aurait pu se dispenser de toute inspection. J'ai demandé au ministre d'insérer au bill un article portant que, si on constate, soit en Europe soit ailleurs, que les pommes contenues dans un baril portant l'étampe officielle et le nom de l'emballeur ou du producteur, ne correspondent point à la qualité stipulée par les règlements, alors, sur affidavit de trois acheteurs établissant *prima facie* la preuve de ce fait, et après transmission de cet avis au Canada et au comté d'expédition, l'emballeur ou l'expéditeur pourra être poursuivi et puni. Il est impossible d'inspecter ou d'ouvrir tous les barils de pommes destinés à l'exportation ; et si le ministre, l'année dernière, avait accepté ma proposition, cela aurait coupé court à tous les embarras actuels. Or, force lui est bien, maintenant, de subir les conséquences de ce refus.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Voici, en réalité, un singulier débat. Un député se plaint que l'inspecteur en question n'entend rien à la production des fruits et qu'il n'a aucune expérience à cet égard. Un autre député nous dit que le père de cet inspecteur est producteur de fruits et probablement exportateur de pommes et que, de ce chef même, son fils n'est pas habile à remplir la charge qu'on lui a confiée. Ce raisonnement peut s'appliquer aux autres inspecteurs tout aussi bien qu'à M. McKinnon ; car au point de vue de l'aptitude à remplir cette position, il importerait qu'ils eûssent grandi sur des terres fruitières et qu'ils se fûssent livrés à l'exploitation de l'arboriculture fruitière, puisque c'est là ce

qui les rend aptes à remplir la charge d'inspecteur. Le fait d'avoir grandi sur une terre fruitière et d'y avoir acquis les connaissances et l'expérience voulues ne saurait, à mes yeux, constituer une inhabilité chez l'aspirant à cette charge d'inspecteur.

M. BLAIN : M. McKinnon n'a pas grandi sur une terre fruitière, comme on le prétend. Son père était inspecteur d'écoles dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, et le jeune homme en question est né dans ce comté, où il a d'abord fréquenté l'école primaire qu'il a quittée pour aller au collège. Durant son séjour dans ce comté, M. McKinnon, père, ne s'est pas livré à la culture et ce n'est qu'après son départ, quand il est allé se fixer dans le comté qu'il habite aujourd'hui, qu'il a acheté une terre fruitière et qu'il s'est livré à l'exploitation de cette industrie. Le principal grief est que le ministre, l'année dernière, a donné à croire à la Chambre que, lorsqu'il s'agirait d'appliquer cette loi, il ne choisirait comme inspecteurs que des hommes d'expérience, bien au fait du commerce d'exportation et de l'arboriculture fruitière. On se plaint que la charge la plus importante, celle d'inspecteur en chef, qui doit veiller à l'application de la loi, a été confiée à un jeune homme sans expérience, qui, n'ayant pas grandi sur une terre fruitière, et ne s'étant pas livré à l'exploitation de l'arboriculture fruitière, ne sait absolument rien au sujet de l'exportation des pommes. Voilà le principal grief et à mes yeux il est assez sérieux. Si le ministre avait nommé à ce poste M. McKinnon, père, qui a déjà huit années d'expérience dans la production et l'exportation des fruits, pareille nomination eût été justifiable.

M. ROBINSON (Elgin) : J'ai parlé de mémoire, il y a quelques instants ; or, je viens de trouver dans les comptes rendu des Débats l'article que j'avais proposé d'insérer au bill. Avec votre permission, M. l'Orateur, je vais en donner lecture à la Chambre:

Dès qu'il aura été constaté qu'un baril ou colis de pommes a été vendu en contravention de la présente loi ou de ses dispositions, alors sur dénonciation faite à tout juge de paix où à tout juge dans le district où il est constaté que les pommes sont de qualité inférieure dans un comté quelconque, il sera dressé un affidavit du fait par au moins trois personnes et cet affidavit sera transmis sous le scellé au juge du comté ou du district où demeurent les emballeurs de pommes ; ce juge ou magistrat aura le pouvoir d'instruire sous l'empire de la présente loi et sentence s'ensuivra.

Si on eût inséré cette disposition au bill, on aurait coupé court à tous ces embarras.

M. CLANCY : Si le ministre de l'Agriculture eût acquiescé à l'avis qu'on lui a donné, il aurait évité tous ces embarras. Du reste, le député d'Elgin-ouest (M. Robinson) a si bien plaidé sa cause, que je n'ai rien à ajouter à ce sujet. Le député d'Halton (M. Henderson) a fait valoir un excellent argument. Le ministre de l'Agriculture, comme du reste tout député, a le devoir d'éviter dans ses actes, tout ce qui produira de mauvaises conséquences. Je ne voudrais pas accuser, sans preuves, M. McKinnon d'avoir manqué à son devoir ; mais le ministre de l'Agriculture, à mon avis, mérite le blâme le plus sévère. Voyons ce qui en est. M. McKinnon, par la nature même de ses fonctions, est appelé à être juge en matière de fruits. Il peut entrer en relations avec des centaines de personnes susceptibles de se laisser influencer par sa conduite. En outre, M. McKinnon représente le ministère public, et c'est sur son témoignage que repose toute la procédure à suivre. On le comprend, un homme en pareille situation ne doit point avoir de relations personnelles qui puissent être pour lui une source d'embarras, sinon il ne saurait espérer que le public lui accorde sa confiance. Je ne crois pas me tromper en disant que M. McKinnon n'a jamais été recommandé par l'association pomologique du Canada ou par celle d'Ontario, qui sont en mesure de désigner les personnes les plus aptes à remplir ce genre de fonctions. On ne saurait imputer à crime au ministre de l'Agriculture d'avoir nommé à ce poste un de ses partisans. C'est la coutume en vogue et nul député n'y trouve à redire ; mais nommer à un semblable poste un homme qui n'y a d'autre titre que celui de partisan. Voilà ce que je trouve blâmable. Le ministre prétend qu'il s'est convaincu que M. McKinnon possédait les aptitudes voulues pour cette mission ; mais cette prétention est inadmissible. Car, soit qu'il s'agisse de connaissances en matière de jurisprudence ou en fait d'arboriculture fruitière, nul ne saurait être tenu pour expert, s'il ne possède une certaine dose d'expérience acquise dans l'exercice de sa profession. Autant vaudrait dire qu'un jeune homme bien doué de la nature sous le rapport des dons intellectuels peut faire un bon avocat, sans avoir subi d'examens et pris ses degrés, que d'affirmer qu'un jeune homme possède les aptitudes voulues pour remplir la charge d'inspecteur de fruits, parce que, pendant qu'il suivait son cours universitaire, son père a acheté une terre fruitière. Le ministre affirme avoir constaté que ce jeune homme s'est rendu utile au ministère ; or, c'est avant de le nommer à ce poste qu'il aurait fallu s'assurer de la chose. M. McKinnon est peut-être mieux renseigné actuellement sur l'arboriculture fruitière qu'il ne l'était avant son départ pour Paris ; mais il est évident que le ministre a placé à la tête d'une branche de l'agriculture une jeune avocat dénué d'expérience, et qu'il peut résulter de cette décision de graves inconvénients pour cette industrie. Je n'attaque pas les avocats.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Très bien !

M. CLANCY : J'envie le sort de ces messieurs qui sont versés dans la jurisprudence; mais je les prends en pitié, quand ils cher-

chent à se faire agriculteurs ou producteurs de fruits. Ce jeune homme était donc dénué de toute expérience en matière d'arboriculture fruitière : voilà un fait acquis, et cependant le ministre lui a confié une charge de grande importance au point de vue des intérêts de cette industrie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Autant que je me rappelle, je n'ai consulté personne au sujet des aptitudes de M. McKinnon pour cet emploi ; mais on me l'a certainement recommandé comme un expert en matière de production de fruits.

M. CLANCY : Qui vous l'a recommandé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable Thomas Bain, l'ex-Orateur de cette Chambre, un homme dont l'avis en pareille matière jouit d'un grand poids à mes yeux. Dans l'exercice de ses fonctions au ministère, M. McKinnon s'était distingué par son intelligence, son application à ses devoirs ; il s'était montré homme d'affaires de premier ordre et avait rendu des services d'une grande utilité pratique. C'est un homme instruit, ayant fait un cours de droit ; et l'œuvre dont il est chargé, dans la direction de cette branche de l'agriculture, est une œuvre d'organisation et d'administration, se rattachant à l'application de la loi.

M. COCHRANE : Il faut de hautes capacités, sans doute, pour diriger huit ou dix inspecteurs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il faut des aptitudes toutes spéciales pour organiser une branche de création récente et pour diriger huit ou neuf fonctionnaires dans le pays. Après avoir vu M. McKinnon, à l'œuvre, j'ai jugé qu'il était à la hauteur de la position, et après huit mois d'expérience, je puis affirmer qu'il a fait preuve de talents et d'aptitudes remarquables. Je puis parfaitement m'en remettre aux événements pour la justification du choix que j'ai fait de ce jeune homme.

Ces messieurs de la gauche, je le crains, se laissent quelque peu influencer par le fait que M. McKinnon est libéral et que son père prend une part active aux luttes politiques en faveur du parti libéral. La chose n'a rien d'étonnant ; mais je ne saurais me laisser influencer par ces considérations d'ordre politique ; quand il s'agit d'apprécier la valeur d'un bon fonctionnaire qui s'acquitte avec zèle de ses devoirs, je crois avoir agi avec sagesse en confiant cette charge à M. McKinnon et je me propose de le maintenir à son poste.

M. BORDEN (Halifax) : Quels sont les fonctions que ce jeune homme est tenu de remplir? Est-il censé avoir des connaissances en matières d'arboriculture fruitière?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A mon avis, celui qui est préposé à cette œuvre doit, de toute nécessité, avoir certaines connaissances sur la production des fruits, et M. McKinnon, je le sais, est très versé en arboriculture fruitière. En outre, il est chargé de l'organisation et de la direction de toute cette œuvre, créée par la nouvelle loi. De concert avec le professeur Robertson, j'ai consacré beaucoup d'attention et de travail à cette œuvre, et force nous a été de confier l'exécution de tous les détails de cette œuvre à un certain nombre de fonctionnaires, sous les ordres du commissaire lui-même. J'ignore si M. McKinnon a jamais examiné lui-même un baril de pommes ; mais je ne doute nullement qu'il ne soit capable de s'acquitter de ce devoir. Je le répète, il est surtout chargé de l'organisation et de la surveillance ; tandis que les autres inspecteurs sont chargés de faire l'inspection même.

M. BORDEN (Halifax) : Il ressort clairement des explications du ministre que ce jeune homme n'a aucune des aptitudes voulues pour l'exercice des fonctions qu'on lui a confiées, relativement à l'inspection des fruits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais me ranger à cet avis.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre a nommé ce jeune homme inspecteur de fruits, parce qu'il a étudié le droit.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nullement.

M. WADE : Parce qu'il n'a pas exercé sa profession.

M. BORDEN (Halifax) : Comme le dit mon honorable ami (M. Wade), parce qu'il n'a pas pratiqué sa profession d'avocat ; et en outre, parce que son père avait acheté une terre fruitière, pendant que ce jeune homme était au collège. Je ne sais si le ministre de la Justice s'aviserait de choisir pour juge en chef de la cour Suprême un producteur de pommes ; mais ce serait tout aussi légitime que de nommer un avocat inspecteur de fruits. En suivant le raisonnement de son collègue, le ministre de l'Agriculture qui reconnaît à ce jeune homme des aptitudes à cet emploi, parce que son père est propriétaire d'une terre fruitière, le ministre de la Justice pourrait tout aussi bien justifier la nomination d'un juge à la cour Suprême, parce que son père aurait possédé une bibliothèque d'auteurs de droit. Abstraction faite de ce que M. McKinnon pourra devenir plus tard, il ressort des paroles du ministre de l'Agriculture que ce jeune homme n'avait aucune aptitude pour cet emploi, quand le ministre l'a nommé. Personne ne saurait reprocher au ministre d'avoir nommé un libéral ; mais on peut lui reprocher de l'avoir nommé à ce titre seul.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas là ce que j'ai fait.

M. BORDEN (Halifax) : De fait, M. McKinnon, père, était inspecteur d'écoles, à

l'époque où son fils était au collège et étudiait le droit, et c'est plus tard que son père acheta une terre fruitière. On n'a point prouvé que ce jeune homme se fût jamais occupé de cette exploitation agricole, bien qu'au cours de ses vacances, il ait pu être témoin de la pousse des pommes et des pêches.

Une VOIX : Des pêches à tige.

M. BORDEN (Halifax) : Il a pu avoir le mérite de découvrir des pêches à tige, mais même une pareille découverte constituerait un titre fort problématique à la charge d'inspecteur de fruits.

Quant aux autres aptitudes qui peuvent constituer un titre à cet emploi, ce jeune homme n'en possède aucune, à moins que le fait d'avoir étudié le droit ne constitue un titre. Je comprends parfaitement que, s'il s'agit d'un avocat qui a exercé, la connaissance des affaires acquise dans l'exercice de sa profession puisse lui être de quelque utilité en pareille matière ; mais la connaissance purement théorique du droit ne saurait constituer, à mes yeux, un titre à la charge confiée à ce monsieur. Je ne sache pas que le simple fait d'avoir fait un cours de droit ou d'avoir étudié quelque autre profession rende apte à une œuvre d'organisation ou à la transaction d'affaires comme celles que le ministre dit avoir confiées à ce jeune homme. Le ministre a trop cédé à son faible pour le libre-échange, en cherchant à concilier la profession de producteur de fruits avec celle d'avocat. Si le cabinet tient à appliquer ce principe, force sera bien au ministre de la Justice de tenir compte, à l'avenir, des aptitudes pour l'agriculture chez tout candidat aux honneurs de la magistrature, soit pour la cour Suprême, soit pour les cours de juridiction supérieure dans les provinces ; car, de fait, la connaissance du droit dans l'exercice des fonctions que le ministre de l'Agriculture a confiées à ce monsieur, ne constitue pas plus de titre à cette charge que celui de producteur de fruits chez un candidat à la magistrature.

M. HEYD : J'ai prêté une oreille fort attentive aux arguments que les députés de la gauche ont fait valoir contre la nomination de M. McKinnon ; or, je dois l'avouer, ces arguments sont loin d'être probants, quand il s'agit d'apprécier l'initiative prise par le ministre de l'Agriculture. A mes yeux, une des meilleures preuves que ce jeune homme est apte à cette charge, c'est que son père brigue les suffrages populaires pour la législature local dans un district à production fruitière. Si les électeurs de ce comté voyaient dans la nomination du fils un danger pour les intérêts des producteurs de fruits, ce serait une des principales raisons qui empêcheraient le père de se porter candidat aux élections pour la législature provinciale. La moitié de la population de ce district, pour le moins, honore de sa confiance et le père et le fils. Parmi les principaux arguments formulés ici aujourd'hui, et cela sans doute dans le but d'égarer la Chambre, et celui tiré de l'effet désastreux qui doit résulter du fait que le père de l'inspecteur brigue les suffrages populaires. Où ces messieurs veulent-ils en venir et où vont-ils établir la ligne de démarcation ? Faudra-t-il qu'un candidat renonce à briguer les suffrages populaires, parce qu'un de ses fils est fonctionnaire du gouvernement fédéral ? Ou bien, faudra-t-il renoncer à nommer un individu à une charge quelconque, parce que son père ou son cousin se porte candidat aux élections pour la législature ? A quel degré de consanguinité cette interdiction devra-t-elle s'arrêter ? Enfin, où prétend-on en venir ? Ces messieurs veulent-ils ou que le père renonce à la candidature ou que le fils démissionne ? A mes yeux, le grand crime de ce jeune homme, c'est d'être le fils d'un père qui se porte candidat aux élections pour la législature locale.

M. WADE : Il est juste que, représentant le comté où M. McKinnon exerce en partie sa charge, je dise à la Chambre l'opinion que professe la population à son endroit.

Je crois que certains membres de l'opposition aimeraient mieux ne pas en entendre parler. Je dois dire qu'un grand nombre d'arboriculteurs de ce comté qui ont eu affaire à lui ont exprimé les plus profonds sentiments d'estime envers ce jeune homme, ajoutant qu'ils le considèrent comme très compétent et très apte à devenir un fonctionnaire d'un grand mérite. S'ils sont contents de lui, je suppose que les membres de cette Chambre devraient l'être également. L'honorable chef de l'opposition semble croire qu'un homme possédant une bibliothèque n'est guère digne d'être nommé à un emploi. Je ne crois pas que ce soit là un obstacle. Il me semble que l'argument dont l'opposition s'est servi, relativement à la profession et aux prédilections politiques du père rappelle l'anecdote du monsieur à qui l'on demandait quelle était sa religion et qui répondait qu'il était presbytérien par sa première femme. Voici un jeune homme intelligent qui donne toute la satisfaction possible à ceux qui le connaissent et qui connaissent son travail ; mais nous avons dans cette Chambre des députés qui, ne connaissant ni lui ni son travail, sont tout à fait mécontents de l'un et de l'autre.

M. LANCASTER : L'honorable député nous dira peut-être ce que c'est que M. McKinnon a fait là qui ait pu donner tant de satisfaction ; il se trouve que je viens du comté où ce monsieur demeure depuis six ans, depuis que son père y possède une terre à fruits ; et tout le monde en cet endroit se demandait quel était ce jeune homme—s'il était parent de l'homme qui avait acheté une terre à fruits il y a quelques années. L'idée ne leur est jamais venue que ce pouvait être le jeune homme en question, car il était au collège lorsqu'il a été envoyé à Paris. Je crois que l'honorable député d'Annapolis a

dû obtenir ses renseignements par suite du fait que le jeune homme est incapable d'inspecter des fruits ; car, si les arboriculteurs d'Annapolis sont si complètement satisfaits du travail qu'il a fait, le seul moyen qu'il me semble y avoir de concilier la déclaration faite en cette Chambre par les membres de l'opposition avec la déclaration faite par l'honorable député, c'est qu'il n'a pas inspecté les pommes dans le comté d'Annapolis comme elles auraient dû être inspectées, et qu'il donne satisfaction aux arboriculteurs en laissant passer tous les fruits tels qu'ils les préparent.

M. WADE : L'honorable député voudra-t-il nous expliquer comment on peut complaire aux arboriculteurs d'Annapolis en n'inspectant pas les fruits convenablement ?

M. SPROULE : Je suppose que les arboriculteurs étaient satisfaits des conditions qui existaient auparavant, et que si l'on a envoyé là comme inspecteur quelqu'un qui ne connaissait absolument rien en fait de fruits, ils ont été contents de pouvoir continuer à faire comme ils faisaient auparavant. Il me semble que la question soumise à la Chambre est celle-ci : Quelles sont les aptitudes nécessaires à un inspecteur ? Qu'est-ce que la loi décrète ? Elle décrète qu'il devra connaître les noms et les variétés des pommes. Il y a des centaines de variétés, et comment un jeune homme n'ayant aucune connaissance du commerce des fruits, et n'ayant subi aucun entraînement dans ce sens, pourra-t-il désigner les noms et les variétés des diverses pommes ou la qualité des fruits ? L'une des variétés pourraient être composée de gros fruits et l'autre, de petits, tandis que, dans les deux cas, ce seraient de bons fruits d'une espèce particulière.

M. HEYD : Combien faut-il d'intelligence pour distinguer une grosse pomme d'une petite ?

M. SPROULE : L'honorable député a donné de telles preuves de ses connaissances et de son désir de défendre ses amis que je crois que cette Chambre consentira à ne plus l'entendre très longuement à ce sujet. Cet inspecteur doit voir à ce que ces fruits se composent d'échantillons ayant atteint leur pleine croissance, de chaque variété, mais comment saurait-il qu'il n'y a qu'une seule variété dans un baril ? Dans certains cas, les meilleurs experts pourraient seuls distinguer les variétés, tellement elles se ressemblent. Les arboriculteurs eux-mêmes sont obligés d'envoyer leurs pommes à des experts à Toronto, afin de déterminer les variétés, et les disputes qui s'élèvent aux expositions agricoles sont souvent si animées que les juges eux-mêmes ne peuvent décider à quelle variété particulière une pomme peut appartenir, bien que ce soient des hommes qui aient durant toute leur vie récolté des pommes dans le district. Mais ce jeune homme, qui ne s'est jamais livré au commerce des fruits, on s'attend à ce qu'il enseigne aux arboriculteurs la différence entre une variété et une autre. Il doit de plus déterminer si le fruit mis en colis est faussement marqué, et dans ce cas, il doit effacer la marque et inscrire " faussement marqué ". Mais comment peut-il le faire s'il n'a aucune expérience ou entraînement pratique ? Il ne pourrait dire s'il y a mélange de deux ou trois variétés, ni si les pommes ont atteint leur pleine croissance. Cela ne saurait être fait que par quelqu'un qui s'est occupé d'arboriculture ou qui a l'habitude de manutentionner les pommes pour l'exportation. D'après les renseignements que nous avons, il est impossible que ce jeune homme ait les connaissances d'un expert et par conséquent il n'est pas apte à exercer cette charge. L'honorable député dit qu'il a contenté les gens d'Annapolis et que, conséquemment, tout le pays doit être satisfait. Mais cela ne satisfera pas les arboriculteurs ni les exportateurs qui croient que l'inspecteor devrait être un expert en cette matière—qu'il doit pouvoir distinguer les diverses variétés, connaître une pomme mûre et une qui ne l'est pas, savoir quelle est la grosseur moyenne d'une pomme, et pouvoir discerner quand l'on s'est conformé à la loi dans le choix, la mise en colis et le marquage des fruits.

M. FRASER : Comment devient-on expert? Comment pouvons-nous savoir si un homme est un expert ? On ne peut pas toujours s'en rapporter à sa réputation. L'honorable député serait surpris d'apprendre que l'un des plus grands historiens de l'Angleterre, qui a été tout récemment chargé de la chaire d'histoire d'Oxford, M. Stubb, était tellement inconnu que tout le monde se demandait qui il était.

M. BENNETT : Oui, et Billy Stubbs, aussi.

M. FRASER: Billy Stubbs a su donner des renseignements satisfaisants sur ses faits et gestes. Le simple fait de nier qu'un homme soit compétent ou qu'il ait cultivé des pommes durant un certain temps ne constitue pas une preuve. Il y a dans la Nouvelle-Ecosse des cultivateurs qui récoltent des pommes et qui ne sauraient aller au delà de douze ou quinze variétés, parce qu'ils n'ont récolté que ces variété durant toute leur vie et ne sont pas experts en ce qui concerne les autres. Ce qui est requis de la part d'un inspecteur, c'est la connaissance des diverses variétés, connaissance qu'il peut acquérir sans cultiver les pommes. Le fait que son père cultive des pommes est un point en faveur de ce monsieur, et d'ailleurs, nous avons l'aveu qu'il s'est bien acquitté de sa tâche. En ce siècle positif, nous nous en rapportons aux résultats plutôt qu'aux opinions. S'il a prouvé son utilité, il est compétent et cela nous suffit. Vous n'avez pas entendu une seule déclaration à l'encontre. Nul honorable député n'a affirmé que les producteurs ou les exportateurs de pommes aient porté la moindre plainte contre lui.

M. SPROULE : J'ai demandé au ministre de l'Agriculture s'il y avait des plaintes et il m'a dit qu'il en avait un certain nombre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dit qu'il y avait eu des plaintes contre M. McKinnon.

M. SPROULE : J'ai demandé s'il y avait des plaintes relatives à la mise en vigueur de l'acte et l'honorable ministre a dit qu'il y en avait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela est tout à fait différent. Je n'ai jamais dit q'il y avait eu des plaintes contre M. McKinnon.

M. FRASER : Nous n'avons aucune preuve qu'il y ait eu des plaintes de la part des producteurs, des empaqueteurs ou des expéditeurs de pommes.

M. WADE : Ou des mangeurs de pommes.

M. FRASER : S'il y avait des plaintes portées contre ce gentleman, ce serait tout à fait différent. Assurément, nous perdons notre temps à discuter ses aptitudes lorsqu'aucune plainte n'a été portée contre lui. Nous avons la preuve qu'il a été bon fonctionnaire et qu'il a donné satisfaction.

M. CLANCY : Quelle est cette preuve?

M .FRASER : Nous l'avons de la part du ministère, et je crois devoir l'accepter de préférence à l'unique plainte portée contre lui, à l'effet qu'il est libéral et que son père dirigeait une élection. Le ministre dit que dans son propre ministère il n'y a pas de preuve.

M. CLANCY : Dira-t-il que c'est un bon inspecteur?

M. FRASER : Il dit qu'il a donné satisfaction ; que veut de plus l'honorable député?

M. CLANCY : Le ministre dit qu'il n'inspecte pas du tout.

M. FRASER : Ceci semble être tout simplement une attaque contre ce jeune homme parce qu'il est né de parents respectables et parce que ses aptitudes ont été développées par une excellente éducation. Assurément, en ce siècle pratique, nous nous occupons des résultats.

M. HENDERSON : D'un bout à l'autre du Dominion on nous a dit que le gouvernement actuel a mis le portefeuille de l'Agriculture entre les mains d'un cultivateur pratique. S'il y a une chose dont le premier ministre s'enorgueillisse plus que d'aucune autre dans toute l'étendue de l'Ontario, c'est d'avoir mis un cultivateur pratique à la tête du ministère de l'Agriculture. Mais que fait ce cultivateur pratique? Dans le commerce des fruits, dont les exportations varient entre $2,000,000 et $3,000,000 par année, nous avons un inspecteur des inspecteurs, lequel, d'après ce que nous dit le ministre, n'inspecte jamais les pommes, mais reçoit $1,200 par année pour voir à ce que ce produit soit convenablement emballé. Toute cette affaire est une farce. Il est impossible que cet homme ait les connaissances requises parce qu'il n'a jamais eu la moindre expérience dans ce commerce, et le plus tôt l'on fera un changement de nature à donner confiance aux gens, le mieux ce sera. Quelle confiance les gens peuvent-ils avoir en la loi relative à l'inspection, lorsque son application est entre les mains d'un homme qui ne peut avoir ni les connaissances ni l'expérience requise? Je dis qu'ils n'auront aucune confiance, et qu'en conséquence ils ne respecteront pas la loi.

M. WADE : Je voudrais demander à l'honorable député de Halton (M. Henderson), s'il est vrai que le père de ce jeune homme a parlé contre l'honorable député dans une élection récente.

M. HENDERSON : Je ne crois pas que cela puisse faire de différence. Cejendant, je l'ai entendu essayer de parler, mais il a fait un fiasco complet.

M. WADE : L'honorable député semble ne pas vouloir répondre à ma question. Il semble maintenant y avoir un grief sérieux contre ce jeune homme et, naturellement, l'item devrait maintenant être retiré. Nous avons maintenant découvert l'origine de la difficulté. Ce n'est pas parce que le père de cet homme était un inspecteur d'écoles, ni parce qu'il était propriétaire d'un verger, ni parce qu'il avait une bibliothèque, mais parce qu'il a parlé contre l'honorable député (M. Henderson). Assurément l'honorable ministre de l'Agriculture ne demandera jamais à cette Chambre de sanctionner la nomination du fils d'un homme qui a fait une pareille chose. Comme il est près de six heures, j'espère que l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) me permettra d'aller dîner en paix en répondant à la question que je lui ai posée.

M. LANCASTER : Si l'honorable député (M. Wade) veut bien me dire quelle est sa question, je serai heureux de lui répondre.

M. WADE : L'honorable député a dit que probablement la raison pour laquelle les arboriculteurs de la vallée d'Annapolis étaient si satisfaits de ce jeune homme, était que celui-ci n'insistait pas sur l'inspection. Veut-il insinuer que les arboriculteurs de la vallée d'Annapolis tiennent tellement à emballer leurs fruits d'une façon malhonnête qu'ils s'efforcent d'éluder les dispositions de la loi?

M. LANCASTER : Je ne puis permettre à l'honorable député de m'attribuer des motifs que je n'ai pas. Je n'ai pas dit ce qu'il m'impute, dans tous les cas. J'ai demandé si le fait que les expéditeurs de pommes, lesquelles devraient être inspectées, étaient si disposés à qualifier cet homme de bon inspecteur—et j'avais dans l'esprit ce que le ministre lui-même a dit à l'effet qu'il n'ins-

pecte pas mais qu'il surveille les autres inspecteurs, ainsi qu'il a été démontré par l'honorable député de Halton—ne provenait pas de la satisfaction éprouvée par mon honorable ami (M. Wade) à son endroit. Voilà ce que j'ai dit. Je voudrais savoir si l'honorable député est satisfait?

M. WADE : Je suis parfaitement satisfait.

A six heures, l'Orateur suspend la séance.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

BILLS D'INTERET PARTICULIER—COMPAGNIE DES PAQUEBOTS TUBULAIRES KNAPP.

La Chambre en comité sur le bill (n° 75) pour constituer légalement la Compagnie des Paquebots Tubulaires Knapp.—(M. Belcourt)

Sur l'article 10.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Comment se lit cet article tel qu'amendé par le comité?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je dois dire qu'en comité on a cru que, dans les cas de propriété privée, il n'y a pas de raison pour que la compagnie soit obligée de s'adresser au Gouverneur en conseil ; et si elle entreprend de construire des quais sur des rivières navigables, l'Acte concernant les Travaux Publics s'appliquera.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

BANQUE DE LA COURONNE DU CANADA.

La Chambre en comité sur le bill (n° 79) pour constituer légalement la Banque de la Couronne du Canada.—(M. Guthrie.)

M. SPROULE : L'Acte concernant les Banques pourvoit-il à tous les besoins de cette compagnie et à l'organisation de cette banque?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Oui, l'Acte concernant les Banques contient y annexé un modèle de bill dont celui-ci est en substance une copie, de sorte que, tout ce que nous avons à faire c'est d'adopter ces articles, et alors, toutes les dispositons de l'Acte concernant les Banques s'appliquent également à toutes les banques.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD.

La Chambre en comité sur le bill (n° 53) concernant le chemin de fer Canadien du Nord.—M. Davis.

Sur l'article 1.

M. McCREARY : Avant que ce bill soit adopté, je veux enregistrer mon protêt contre une charte de ce genre. On a dit il y a quelques jours que cette charte ne s'appliquait qu'à environ 2,500 milles de chemin. De fait, si on l'examine avec soin, l'on constatera que la charte s'applique à au moins le double de cette longueur de voie ferrée. Ce chemin traverse tout le continent et deux fois le continent à partir de Winnipeg en allant vers l'ouest avec des embranchements qui porteront la longueur à plus de 5,000 milles, un parcours beaucoup plus long que celui qui a été accordé au chemin de fer Canadien du Pacifique en 1881. Or, aucune condition n'est attachée à ce bill, quant à la longueur du chemin qui sera construit chaque année, ni quant à l'espèce de matériel roulant qui sera fourni. C'est absolument une charte en blanc ou une charte errante, comme l'a dit l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) sans aucune condition quelconque. Si le gouvernement actuel doit avoir pour programme d'accorder de pareilles chartes et de continuer à les accorder à l'avenir, que cela soit entendu, mais je ferai remarquer qu'au moment actuel il n'y a pas de précédent autorisant la concession d'une pareille charte. Il y a de ces lignes qui peuvent sembler avantageuses aux hommes de l'est qui ne comprennent pas la situation, mais aux yeux des hommes de l'ouest qui comprennent la situation, les conditions locales et la géographie de cette région, ce sont tout simplement des lignes allant de tout endroit à tout autre endroit, sans aucune définition quelconque. Autant vaudrait dire que cette compagnie aura le pouvoir de construire une ligne de n'importe quel endroit en Canada à n'importe quel autre endroit en Canada. C'est là virtuellement ce que signifie cette charte. Tel que le bill était d'abord rédigé, il autorisait la compagnie à construire une ligne à partir d'un point à l'est d'Edmonton jusqu'à la rivière du Daim-Rouge. Il décrit maintenant cette ligne comme se dirigeant vers un point entre le lac du Castor et le lac Sullivan. Lorsque j'aurai dit aux honorables députés qu'il y a probablement cinquante lacs du Castor et cinquante lacs Sullivan dans les Territoires du Nord-Ouest, ils comprendront facilement que cela est tout à fait indéfini. Il y a certains noms attachés aux lacs, tel que le lac du Diable, qui sont très communs dans les Territoires.

Il n'y a rien qui indique où cet embranchement passe, et je veux que le comité comprenne que je m'oppose à cette charte. Puis au sujet de l'article autorisant le capitalisation de cette compagnie, j'espère que le comité se rappellera que le parlement a ratifié l'année dernière un arrangement par lequel la province du Manitoba a garanti le paiement de l'intérêt sur $20,000 par mille sur tout le parcours du chemin depuis Port-Arthur jusqu'à Winnipeg, et sur tous les embranchements dans le Manitoba. On a

dit l'autre jour que la longueur de ces chemins était de 1,300 milles. On m'assure que ce bill—je n'ai pu encore l'examiner en détail, et le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) n'est pas ici—augmente cette dette, et que la province du Manitoba sera dans une position particulièrement difficile. Non seulement la province aura à garantir l'intérêt sur $20,000 par mille mais il faudra que les recettes du chemin de fer soient beaucoup plus élevées qu'autrefois pour que la garantie de la province soit sauvée. Je serais heureux de voir le ministre des Finances ou le ministre des Chemins de fer et Canaux s'occuper de cette question et expliquer en quelle position se trouvera la province du Manitoba si ce bill est adopté par le comité en l'état où il est. L'honorable député de Marquette (M. Roche) est ici, et comme il est probablement plus au fait que moi des arrangements de chemins de fer dans le Manitoba, j'aimerais à l'entendre exprimer ses vues sur ce point. Je crois aussi qu'en toute justice, le paragraphe (E) qui autorise la compagnie à construire un embranchement à l'est d'Edmonton dans l'Alberta ou la Saskatchewan jusqu'à la rivière du Daim, devrait être rayé. "A un endroit à l'est dans l'Alberta ou la Saskatchewan." Dans mon humble opinion cela couvre environ 300 à 400 milles. Un endroit à l'est d'Edmonton dans la Saskatchewan ou l'Alberta permet de fixer ce point de départ à un endroit quelconque sur une distance de 400 milles—jusqu'où ? En premier on disait jusqu'à la rivière du Daim, et comme j'ai fait voir au comité l'autre jour, cela était éloigné de 600 milles du terminus. Ces désignations sont si indéfinies que la compagnie peut commencer et terminer son chemin à peu près partout où elle voudra. Cet embranchement n'a aucun raccordement et devrait être mis de côté. Puis quand pensez-vous que cet embranchement pourra être exploité ? D'abord la compagnie serait obligée de le construire à partir d'un point sur la rivière du Cygne loin au nord d'Edmonton, et un immigrant sera obligé de parcourir 300 milles inutilement pour atteindre le point auquel il veut arriver ; c'est comme si pour aller d'Ottawa à Winnipeg j'allais à Montréal et je prenais une autre route pour aller à Winnipeg. Je prétends donc que cet embranchement est parfaitement ridicule. Celui qui a expliqué le bill l'autre jour, M. Nash, a dit que la compagnie voulait aller à la rivière du Daim pour avoir du charbon.

Or, tous ceux qui connaissent un peu la rivière du Daim, savent qu'il y a très peu, ou pas du tout de charbon sur cette rivière. On trouve le charbon sur la rivière Bataille ou sur la rivière Saskatchewan. Sur la rivière du Daim Rouge, il n'y a pas de charbon. Tout le monde peut voir que c'est un embranchement dont le seul but est d'empêcher la construction d'un autre chemin nécessaire, dans les Territoires du Nord-Ouest, c'est bien un chemin parallèle à la ligne de Calgary à Edmonton. La distance entre ces deux villes est d'environ 192 milles. Entre 40,000 et 50,000 colons se sont établis dans ce district depuis quatre ans, et la conséquence est que les terres de chaque côté du chemin de Calgary et Edmonton sont prises, tant les homesteads que les terres du chemin de fer, et il faut maintenant aller à 60 ou 70 milles pour avoir un homestead. Les colons sont effrayés de la distance et ils ne veulent pas s'établir. L'expérience des Etats-Unis nous a prouvé que lorsqu'un courant d'immigration se portait vers un certain territoire, ce territoire devenait populaire et mieux connu. Alors si vous arrêtez l'immigration à une certaine limite, vous arrêtez virtuellement l'immigration dans tout le Nord-Ouest. La raison pour laquelle les colons se dirigent de préférence vers l'Alberta au lieu de vers l'Assiniboïa et le Manitoba est celle-ci. Dans les Etats-Unis prévaut l'opinion chez un très grand nombre que l'Alberta-nord étant situé près du pied des Montagnes rocheuses, le climat y est beaucoup plus doux qu'au Manitoba. Si vous demandez à un colon qui arrive à Winnipeg où il veut s'établir, il vous répondra qu'il veut aller dans l'Alberta parce que le climat y est plus tempéré, vu que le pays est protégé contre les vents Chinook par les Montagnes Rocheuses. C'est l'opinion qui prévaut parmi les colons anglais et les américains ; et si vous empêchez les immigrants d'aller s'établir là vous pouvez arrêter toute immigration dans le Nord-Ouest.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. McCREARY : Cela fait plaisir à l'honorable député, mais j'essaye à parler bon sens ici ce soir, et à renseigner un peu les honorables membres de cette Chambre. Je prétends que dans une charte de ce genre spécialement, on ne devrait pas donner cet embranchement, et l'on devrait avoir plus de renseignements au sujet de la capitalisation de la compagnie avant d'adopter ce bill.

M. SPROULE : Je crois que l'honorable député a donné plusieurs bonnes raisons. Si je l'ai bien compris, il a dit que la compagnie n'avait pas de temps fixé pour commencer et finir ce chemin. Mais je crois que c'est le contraire car le bill dit :

Les différentes lignes autorisées devraient être commencées et complétées dans les delais respectifs ci-bas mentionnés, autrement les pouvoirs accordés sont nuls.

M. McCREARY : J'ai dit qu'il n'y avait pas de temps fixé pour la construction d'une certaine partie du chemin ou d'une autre ; la compagnie n'est pas obligée de construire un certain nombre de milles chaque année.

M. SPROULE : Les lignes mentionnées dans le paragraphe A qui sont entre Port-Arthur et Fort-Francis et Québec devront être commencées dans cinq ans et terminées dans dix ; celles mentionnées dans les pa-

ragraphes B, C et D, seront commencées d'ici à deux ans et complétées en cinq ; celles des paragraphes E et F seront commencées dans trois ans et terminées dans six. Cela me semble assez précis.

M. McCREARY : Il n'est pas dit quelle quantité la compagnie devra construire dans une année, ni dans quelle année.

M. SPROULE : Les lignes mentionnées dans chacun de ces paragraphes devront être commencées et finies dans un délai défini qui est modérément court. Maintenant, quant à l'objection soulevée par l'honorable député relativement à l'embranchement du district de la rivière du Daim Rouge, il me semble que, après avoir consulté la carte lorsque nous discutions le bill, nous avons constaté que cet embranchement venait si près du chemin du Pacifique qu'en toute probabilité on finira promptement cette partie et que les immigrants auront une route directe pour se rendre dans le pays.

M. McCREARY : Pourquoi ne pas prolonger jusqu'à la ligne ?

M. SPROULE : Je n'ai aucun doute que, lorsque la compagnie construira ce chemin et qu'elle constatera, comme elle devra le faire sûrement, que ce prolongement est important et utile à la population, qu'elle demandera les pouvoirs nécessaires pour relier les deux chemins. S'ils sont si près l'un de l'autre que la carte nous les montre, avant longtemps il y aura raccordement entre les deux, ce qui prendra moins de temps que de former une autre compagnie pour construire un autre chemin.

M. McCREARY : C'est un embranchement très court ; pourquoi la compagnie ne demande-t-elle pas l'autorisation de construire le tout ?

M. SPROULE : J'ai demandé devant le comité s'il ne serait pas sage de prolonger cet embranchement jusqu'à l'autre chemin, mais il y avait tant de bruit que je n'ai pas été entendu. Maintenant, quant au pouvoir de la compagnie d'hypothéquer le chemin pour $20,000, y compris les dettes actuelles, cela semble au premier abord déraisonnable, mais nous accordons à presque tous les chemins le pouvoir d'émettre des obligations jusqu'à $20,000 ou $30,000 du mille dans ces districts, et nous devons l'accorder avec plus de raison à ceux qui traversent un pays comme celui qui se rencontre entre Port Arthur et Québec.

M. McCREARY : L'honorable député est un vieux parlementaire et je ne le suis pas. Voudra-t-il me dire si ce pouvoir d'emprunter $20,000 sera en addition à celui qui leur a été accordé à la dernière session par l'arrangement avec le gouvernement du Manitoba ?

M. SPROULE : Je suis d'avis que ce bill n'accorde à la compagnie que le pouvoir d'emprunter $20,000 par mille, dettes actuelles comprises. Je puis me tromper, mais c'est ainsi que j'interprête le bill. Quant aux pouvoirs que la compagnie obtient de construire, entre Port Arthur et Québec, des embranchements qui toucheront à Ottawa et à Montréal, il n'y a pas de point de départ mentionné, mais le point d'arrivée y est : Montréal dans un cas et Ottawa dans l'autre. Je me suis opposé à cela parce que je croyais que ce n'était pas assez explicite, mais comme il était dit que la compagnie ne construirait ces embranchements que lorsqu'elle en aurait besoin, ce n'est pas une objection sérieuse. A part cela le bill ressemble à presque tous les autres bills que nous votons ; on y demande les mêmes pouvoirs. J'admets que c'est un chemin très long et que la charte a un caractère accapareur, mais après tout elle ne demande que les mêmes droits et pouvoirs que nous avons données à plusieurs autres compagnies.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : L'honorable député de Selkirk (M. McCreary) a mentionné mon nom. Je dois dire que je n'ai pas du tout étudié ce bill. Il est vrai que je suis membre du comité des chemins de fer, mais j'étais occupé ailleurs, et je ne puis rien dire du bill. Je regrette que le ministre des Chemins de fer ne soit pas ici, mais pour moi je ne voudrais pas donner d'opinion sur le point soulevé.

M. CLARKE : Vu la déclaration très sérieuse de l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) au sujet du caractère de cette charte, et vu le fait que le ministre des Chemins de fer est absent, ne serait-il pas bon de remettre l'étude de ce bill à la prochaine séance du comité des bills privés. Je suis membre du comité des chemins de fer, mais malheureusement je n'étais pas présent lorsque ce bill est venu devant le comité, et je n'ai aucune idée de l'étendue de pays que couvrira cette charte. Le député de Selkirk a soulevé une forte objection au sujet du danger possible qu'une nouvelle dette soit imposée à la province du Manitoba. Vu ces déclarations et à moins que le gouvernement n'ait décidé que le bill était bon, je crois que nous ne devrions pas l'adopter maintenant. Nous devrions avoir l'occasion de savoir du ministre des Chemins de fer s'il a examiné toutes les allégations faites par le député de Selkirk.

M. McCREARY : La question d'hypothèquer le chemin n'a jamais été discutée devant le comité des chemins de fer.

M. CLARKE : C'est là un point important. Peut-être quelques-uns des membres du cabinet qui sont ici présents pourront nous éclairer. Les déclarations faites par l'honorable député de Selkirk m'ont surpris.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si le gouvernement avait des objections au bill, l'honorable ministre des Chemins de fer les aurait fait connaître. La plupart des membres du comité assistaient à cette réunion ; on y a discuté cha-

que article de ce projet de loi qui fut adopté sans que l'opposition eût demandé le vote. A mon sens, nous perdons notre temps à discuter la question qu'on a soulevée ici. Avec l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), je reconnais que les dispositions de cette mesure n'ont rien de véritablement singulier. On veut avoir les avantages d'un chemin de fer dans cette partie du pays, et l'on accorde deux ans à la compagnie pour commencer et cinq ans pour terminer la construction de cette voie ferrée. Si cette condition est remplie, tous les intéressés seront satisfaits. Quant à ce qui concerne les actions et le pouvoir de mettre des obligations sur le marché, je puis dire que le comité s'est occupé sérieusement de ce détail important, et qu'il a concouru dans les vues exprimées par le ministre des Chemins de fer ; il a laissé à ce dernier le soin d'amender ce projet de loi dans le sens indiqué par l'honorable monsieur. Dans cette circonstance, le ministre a été plus loin qu'aucun autre membre du comité, parce qu'il avait—avec l'appui du comité, je crois—modifié cet article de manière à ne pas accorder plus de pouvoirs que ceux dont la compagnie jouit actuellement, quant à son capital-actions. Elle n'aura donc pas le droit d'augmenter ce dernier ; au contraire, on a restreint grandement son pouvoir sous ce rapport, et cela au grand étonnement de tous les membres du comité.

M. CLARKE : Avons-nous l'habitude d'accorder une charte permettant à une compagnie de chemin de fer de commencer sa ligne à n'importe quel endroit et de la prolonger jusqu'où bon lui semble ?

M. COCHRANE : On a soulevé cette question et le ministre des Chemins de fer a déclaré que cette voie ferrée traversait une contrée sauvage et inconnue, pour ainsi dire; il ne croyait pas que les privilèges accordés à cette compagnie fussent déraisonnables.

M. GILMOUR : Si je comprends bien la condition de cette partie du pays, je dois me ranger à l'opinion de l'honorable représentant de Selkirk (M. McCreary). Je ne vois pas pourquoi la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord voudrait établir une ligne partant d'un point quelconque des environs de Victoria, et se dirigeant vers le sud pour s'arrêter à la rivière du Daim Rouge. A mon sens, ce tracé n'est pas droit. En effet, tous les wagons devront revenir en arrière pour se rendre à Victoria et de là à l'est. Je comprendrais parfaitement que cette ligne se prolongeât jusqu'à Medicine-Hat, et que la compagnie obtint la permission de se servir de la voie du Pacifique. Jusqu'à présent, je ne puis concevoir qu'on accorde à la compagnie le privilège qu'elle sollicite, parce que cela serait de nature à empêcher la construction d'un autre chemin de fer dans cette partie du pays. Si c'était le Pacifique qui construisait, comme il devrait le faire, une voie ferrée partant de Medicine-Hat et se dirigeant vers le nord, c'est-à-dire entre l'Alberta et la Saskatchewan, je comprendrais cette demande, mais je ne puis voir le but de la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, en construisant cette voie. Je diffère d'opinion avec le député de Selkirk qui prétend qu'il n'y a pas de charbon à la rivière du Daim Rouge. C'est tout le contraire qui existe ; la compagnie ne sera pas obligée de se rendre à cet endroit pour se procurer de la houille, parce qu'il y en a en abondance tout le long de la Saskatchewan.

M. SPROULE : La charte dit que la compagnie aura le pouvoir d'émettre des obligations.

Mais le chiffre total des obligations, débentures ou autres effets qu'elle émettra et qui seront en circulation en aucun temps, y compris ceux déjà émis, ne devra jamais dépasser vingt-cinq mille piastres par mille des voies ferrées de la compagnie, construites ou dont la construction sera donnée à l'entreprise.

Cela comprend toutes les obligations que la compagnie pourra mettre sur le marché pour aucune partie du chemin.

M. GILMOUR : J'aurais dû ajouter qu'il n'y a pas, dans tout le pays, une contrée qui ait plus besoin d'un chemin de fer que le district dont il est maintenant question. Ainsi que le faisait remarquer l'honorable représentant de Selkirk, les colons ont devancé dans cette partie du Canada, la construction des chemins de fer et, aujourd'hui, ils se trouvent à de grandes distances de ces derniers. Il est grandement temps qu'on construise une voie ferrée qui devra partir de Medicine-Hat et se prolonger sur une ligne bordant le district d'Alberta et celui de la Saskatchewan.

M. McCREARY : L'honorable gentleman (M. Gilmour) connaît parfaitement la situation des colons de cette partie du pays ; il faut posséder ces connaissances, si l'on veut comprendre tous les détails du chemin de fer projeté. En vérité, la charte que nous discutons maintenant se rapporte à une voie ferrée partant d'un point quelconque des environs de Medicine-Hat et se prolongeant jusqu'à la rivière du Daim Rouge, en suivant la crête des montagnes jusqu'au seizième degré à l'ouest du quatrième méridien, jusqu'à la rivière Saskatchewan. Ce chemin de fer traversera un territoire que les immigrants sont à coloniser. Il fera correspondance avec le Pacifique et avec l'embranchement qui s'étend de Lethbridge à Medicine Hat. Les gens qui nous arrivent des Etats-Unis par la voie de Coutts, pourront se rendre jusqu'à la limite septentrionale de nos territoires par cette nouvelle voie ferrée qui sera parallèle au chemin de fer de Calgary et d'Edmonton. Il est étrange de constater que la compagnie McKenzie et Mann n'a songé à demander cette charte qu'après les avis et les annonces publiées par l'autre compagnie. Alors seulement, McKenzie et Mann eurent l'idée d'avoir une espèce d'embranchement ne partant d'aucun endroit et

ne se rendant nulle part, simplement pour se substituer à la compagnie qui demandait une charte pour une ligne déterminée. On ne peut trouver dans nos statuts une législation aussi stupide, et c'est là l'opinion de tous ceux qui connaissent les faits.

Avant de reprendre mon siège, je vais proposer que le projet de loi concernant cet embranchement, soit renvoyé. Quant au pouvoir d'émettre des obligations, je ne suis pas assez versé dans la connaissance du droit civil ou parlementaire pour savoir exactement ce en quoi il consiste. Je ne puis dire non plus si cette obligation de $20,000 par mille, est exprimée de façon à obliger la compagnie à s'en tenir aux arrangements conclus avec la province du Manitoba. Je n'approuve pas entièrement ce que cette dernière a fait dans cette circonstance. J'avoue, toutefois, que cette convention a eu de meilleurs résultats que ceux que j'en espérais. Mais nous ne voulons pas ruiner cette province, en lui imposant un fardeau qu'elle ne s'attendait pas à supporter. Si la disposition que nous discutons doit augmenter d'un cent le passif de la province du Manitoba, le parlement devrait la rejeter. Sans doute, elle nous débarrasse d'un monopole, mais elle impose des obligations qui exigeront des intéressés beaucoup de prudence si nous voulons sortir de cette impasse après dix ans.

Si les récoltes continuent à être aussi abondantes que celles que nous avons eues, l'an dernier, je crois que tout ira bien. Cependant, le gouvernement fédéral ne doit pas imposer un nouveau fardeau à la province du Manitoba, car autrement, cette dernière se trouverait considérablement endettée avant longtemps. Je demanderais au ministre des Finances de laisser ce projet de loi en suspens jusqu'au retour du ministre des Chemins de fer et Canaux, parce que celui-ci s'est beaucoup occupé de la mesure présentée à a dernière session. Le ministre des Finances n'a assisté que quelques instants à l'assemblée du comité, mais le ministre des Chemins de fer et Canaux sait parfaitement ce que cet article signifie, et je voudrais que l'honorable gentleman fût ici pour nous fournir de plus amples renseignements. En attendant, je demanderai que l'alinéa " E " soit rayé de ce projet de loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'en rapporte plutôt aux déclarations des membres du comité qui connaissent mieux que moi les diverses dispositions de ce projet de loi. J'avais compris que ce dernier avait été rapporté suivant le consentement du ministre des Chemins de fer et Canaux. Je n'aimerais pas à prendre sur moi la responsabilité de faire une motion de nature à changer la décision du comité.

M. CLARKE : Pourquoi ne pas attendre le retour du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je voudrais entendre les explications des auteurs de ce projet de loi, ainsi que celles des membres qui assistaient à la réunion du comité et qui ont appuyé cette mesure.

M. OLIVER : J'admire la sollicitude dont font preuve certains députés à l'égard de l'embranchement dont il est parlé dans l'alinéa " E ". Comme cette ligne concerne exclusivement le comté que j'ai l'honneur de représenter, on me permettra d'exprimer mes vues sur ce sujet. Au comité, j'ai combattu la disposition telle qu'insérée au projet de loi ; on a modifié cet alinéa avec le consentement de la compagnie et l'approbation du comité. J'ai donc décidé de ne plus combattre ce bill. Cela étant, et cette question ayant été discutée et réglée par le comité, bien que je ne sois pas beaucoup en faveur de ce projet de loi, je crois de mon devoir d'appuyer la décision du comité, maintenant que ce bill est soumis à la Chambre. Je crois qu'en agissant ainsi, je remplis mon devoir envers moi-même et envers les intéressés. Quant à l'opportunité de construire l'embranchement projeté, je constate que mon honorable ami de Middlessex (M. Gilmour) combat cette entreprise, parce que cette ligne ne fera pas correspondance avec le Pacifique. C'est toujours l'objection suprême qu'on lève contre tout projet de construire de nouvelles voies ferrées au Nord-Ouest.

M. GILMOUR : Je combats cette charte, non pas parce que cet embranchement ne se relie point au Pacifique, mais parce qu'il n'a pas de débouché vers l'est, à moins de revenir vers le nord sur une longueur de 120 milles.

M. OLIVER : Lorsque le chemin de fer Canadien du Nord sera construit, revenir vers le nord ou vers le sud ne fera pas une grande différence. En cela, il faut considérer le point de départ et le point de destination. Mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) affirme que le plus grand nombre de colons qui se rendent à la rivière Saskatchewan, partent du Montana, mais cela n'est pas exact. Ceux qui s'établissent à la Saskatchewan ne viennent pas tous du Montana ; de fait, le nombre des colons qui nous arrivent de ce dernier territoire est bien restreint. En réalité, les immigrants nous arrivent surtout de cette partie des Etats-Unis qui s'étend au sud et au sud-est de Winnipeg. Ils se rendent à la Saskatchewan plus rapidement par le Canadien du Nord que par le Pacifique. C'est pourquoi, tout en ne me faisant pas l'avocat du premier de ces chemins de fer, ni de cet embranchement, en particulier, je désire faire ressortir le fait que les objections apportées contre la ligne en question ne sont pas valables, que le comité des chemins de fer les a renvoyées, et qu'il en est venu à un arrangement qu'il n'est pas juste d'ignorer ici, en soulevant une discussion inopportune. La contrée que traversera cette voie ferrée est déjà largement colonisée. La construction d'un chemin

de fer comme celui-ci s'impose et puisque la Compagnie du Canadien du Nord veut prendre la responsabilité de favoriser ces colons, en construisant cette voie, je ne crois pas avoir le droit de lui faire la lutte. Quant à ce qu'une autre compagnie veut accomplir, je suis prêt à appuyer la demande qu'elle nous fait. A mon sens, je n'aurais pas raison de combattre cette proposition, pas plus que celle du Canadien du Nord.

M. McCREARY : L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) semble suivre la même attitude prise, l'autre jour, par le représentant de Saskatchewan (M. Davis), c'est-à-dire qu'il considère que l'embranchement devant être construit dans Alberta, pas un député n'a le droit de discuter ce projet. Je constate qu'une grande partie de ce chemin de fer et des autres lignes se trouve dans la province du Manitoba ; c'est pourquoi je réclame le droit de discuter toutes les questions qui se rapportent à ces voies ferrées. L'honorable monsieur fait surtout reposer son argumentation sur le fait que la plupart des immigrants dans cette partie du pays ne viennent ni du Manitoba, ni des Etats voisins. En consultant les rapports de l'immigration, je constate qu'environ 97 pour 100 des 3,700 immigrants qui nous sont arrivés des Etats-Unis, dans le courant du mois de mars, ont pris le Pacifique à Mâchoire-d'Orignal, ou à Medicine-Hat où ils étaient arrivés *via* Coutts ou *via* North-Portal. En passant par Coutts, ils ont pris la ligne principale du Pacifique à Medicine-Hat. S'ils arrivaient par la ligne du Saut Sainte-Marie, *via* North-Portal, ils devraient, pour atteindre la voie principale du chemin de fer Canadien du Nord se rendre à Mâchoire-d'Orignal, puis revenir de 360 milles en arrière, jusqu'à Portage-la-Prairie et continuer de ce dernier endroit jusqu'à 350 milles au nord-ouest. Autrement dit, il leur faudrait faire 700 milles en dehors de leur route pour atteindre ce point nord de la rivière Saskatchewan et revenir vers le sud. La ligne du Canadien du Nord part de Portage-la-Prairie et s'étend au nord et à l'ouest, et il n'y a pas, pour celui qui arrive *via* North-Portal, d'autre moyen d'atteindre cette ligne. Je demande à l'honorable monsieur si cela n'est pas vrai ?

M. OLIVER : J'avoue que de nombreux colons nous arrivent par North-Portal et qu'ils rejoignent la ligne principale du Pacifique à Mâchoire-d'Orignal. Je ne puis admettre, cependant, que si le chemin de fer Canadien du Nord était construit, ces immigrants passeraient par North-Portal. En effet, le trajet ne sera pas plus long s'ils passaient par Winnipeg, et prenaient le chemin de fer Canadien du Nord pour se rendre à la vallée de la Saskatchewan. Ces colons prennent la route actuelle, parce qu'il n'y en a pas d'autre, et non pas parce qu'elle est plus courte que celle qu'on veut établir. Il est absolument injuste de dire que, parce qu'ils suivent ce chemin indirect, aujourd'hui, ils ne prendront pas le chemin le plus court, quand ce dernier aura été construit. La plupart des immigrants, ainsi que l'honorable monsieur le sait, viennent du Minnesota, du Dakota et de l'Iowa ; ils sont peu nombreux ceux qui nous arrivent du Nébraska et du Kansas. Ils ne se détournent pas de leur chemin en se rendant à Winnipeg, d'où ils pourraient, si cette voie ferrée était construite, continuer directement leur chemin jusqu'à la Saskatchewan.

M. McCREARY : Jusqu'à quel point ?

M. OLIVER : Jusqu'au nord de l'Alberta où se rendent la plupart d'entre eux.

M. McCREARY : Comment pourront-ils atteindre cette contrée, si ce n'est en se rendant à Winnipeg et en prenant les wagons du chemin de fer Canadien du Nord ?

M. OLIVER : C'est précisément ce que je dis. Ils ne seront pas obligés de passer par North-Portal ; ils pourront se rendre à Winnipeg.

M. McCREARY : Prenons l'argument de l'honorable gentleman et disons que les immigrants passeront par Winnipeg. Ils peuvent se rendre à cette ville dès maintenant s'ils le désirent. Mais est-ce là ce qu'ils font ? Non, ils prennent la ligne du Saut Sainte-Marie que le Pacifique possède, en réalité ; pour encourager les colons à passer par cette route, le Pacifique leur accorde pour $9.60 des billets valables de la frontière à Edmonton, alors que cette compagnie leur fait payer $15, quand ils passent par Winnipeg. De plus, ils ne sont pas obligés de changer de voiture à la frontière, car ce sont les mêmes wagons qui parcourent toute la ligne depuis Saint-Paul et Minneapolis. La même compagnie possède tous ces wagons. Mais si les colons arrivent dans une voiture du Grand-Nord, à la frontière ils sont forcés de décharger leurs bagages ou de payer un supplément d'un cent par cent milles, d'après le taux en vigueur sur cette ligne jusqu'à Edmonton. Qu'importe le nombre d'embranchements que pourrait construire le chemin de fer Canadien du Nord ? Les immigrants qui nous arrivent de Saint-Paul ou de Minneapolis ou des autres points du sud et de l'est des Etats-Unis, tels que Kansas City, Oklahoma, etc., prendront toujours la route du Saut Sainte-Marie. Je le disais, il y a un instant, le Pacifique favorise cette ligne. J'ai travaillé ardûment, ainsi que le gouvernement du Manitoba, à engager les immigrants à passer par Winnipeg ; de cette façon nous aurions pu les envoyer par le chemin de fer Manitoba et du Nord-Ouest dans les différentes parties de cette province et des Territoires. Nos efforts ont échoué, parce que les colons payaient moins cher et avaient un meilleur service sur les voitures de la ligne du Saut. On ne change pas de wagon et il n'y a de retards qu'à Winnipeg. Un père de famille et ses enfants arrivant à Winnipeg à deux

heures, ne peuvent avoir un train se dirigeant vers l'ouest que le lendemain. Qu'est-ce que cela représente ? Ce chef de famille et ses sept ou huit enfants devront se rendre à la ville et dépenser $10 ou $15 en frais d'hôtellerie. Au contraire, sur la ligne du Saut Sainte-Marie, ces immigrants pourront partir de Saint-Paul et se rendre à destination sans être obligés de changer de wagons.

M. COCHRANE : En quoi tout cela re rapporte-t-il à la question ?

M. McCREARY : L'honorable représentant d'Alberta veut démontrer que si cet embranchement était construit, les immigrants en destination d'Alberta prendront la route du chemin de fer Canadien du Nord jusqu'à Edmonton, pour de là se rendre vers le sud. Ainsi que le disait l'honorable député de Middlesex-sud (M. Gilmour), il vaudrait autant revenir sur ses pas.

M. COCHRANE : La population intéressée verrait-elle d'un mauvais œil la construction de cet embranchement ?

M. McCREARY : Cette ligne ne sera jamais construite, soyez en certain ; mais je veux insister sur le fait que l'autre embranchement pour lequel on demande une charte et qui partira de Medicine-Hat, sur le Pacifique, sera la seule route qu'adopteront les immigrants.

M. OLIVER : S'il s'agit de savoir si c'est le Pacifique ou le chemin de fer Canadien du Nord qui doit occuper cette partie du pays, ma foi, je consentirais d'accorder au Pacifique la charte qu'il demande. Cette contrée existait avant le Pacifique et jamais cette compagnie n'a fait quelque chose pour l'occuper. Voici qu'une autre compagnie se présente et demande de combler cette lacune. Elle est composée d'hommes entreprenants. J'ignore si ces derniers sont sérieux ou non, mais je demande à la Chambre si elle est prête à refuser à une compagnie le droit de nous accorder des avantages dont nous avons besoin, de l'aveu de tout le monde. Quant aux gens qui veulent se rendre à Mâchoire-d'Orignal par la route de North-Portal, il est évident que si c'est là leur attention bien arrêtée, il n'y a pas moyen de les décider à agir autrement. Ils se rendent donc dans l'Alberta septentrional.

M. McCREARY : Comment cela ?

M. OLIVER : Ils se rendent à Mâchoire-d'Orignal, maintenant, parce qu'ils ne peuvent prendre l'autre route. Tout le monde, j'en suis certain, comprend cela, si ce n'est pourtant l'honorable représentant de Selkirk (M. McCreary) lui-même.

M. McCREARY : Je dirai à l'honorable monsieur que je comprends que les immigrants peuvent passer soit par Winnipeg, soit par North-Portal ; inutile donc de vouloir en imposer à la Chambre. De deux choses l'une, ou l'honorable député veut délibérément essayer de tromper les membres de la Chambre, ou il ne connaît rien de ce dont il parle. Si je veux me rendre à un point quelconque de la ligne principale, il vaudra mieux pour moi prendre la route de Mâchoire-d'Orignal plutôt que celle de Winnipeg. Maintenant, quant à la question d'avoir une préférence en faveur du Pacifique, ou en faveur du chemin de fer Canadien du Nord, elle m'importe peu ; mais j'affirme que la seule route pour se rendre à l'est de Calgary et d'Edmonton sera la ligne principale du Pacifique et l'embranchement que cette compagnie veut construire, et non pas une voie ferrée principale, qui ne sera probablement pas construite dans trois ans et à laquelle se reliera un embranchement s'étendant vers le sud. Je puis dire à l'honorable monsieur (M. Oliver) que, bien que je ne demeure pas à Edmonton, je connais peut-être tout aussi bien que lui, tous les détails de l'immigration se rapportant à cet endroit. J'ai eu plus que lui l'occasion de m'occuper de la colonisation de cette partie du Canada. J'ai visité à maintes reprises les colons qui se sont établis dans ce même district. Et, pendant trois années et demie, j'ai toujours eu à m'occuper de questions d'immigration. Voilà pourquoi, en 1899 ou 1900, j'ai écrit—et mes lettres se trouvent au ministère de l'Intérieur —au gouvernement, lui représentant la nécessité d'insister auprès du Pacifique pour lui faire construire cette voie ferrée. Je croyais remplir mon devoir de fonctionnaire public, à cette époque, et c'est la ligne de conduite que je continue à tenir, comme représentant du peuple. J'affirme que c'est là la seule manière pratique de construire une ligne efficace.

M. OLIVER : Je laisse à la Chambre à se prononcer entre l'honorable monsieur et moi, sur le plus ou moins de connaissances que nous avons chacun sur ce sujet important.

M. GILMOUR : Entre le Pacifique et la Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord, j'hésite à me prononcer. Pourtant, en consultant la carte, on constatera qu'il est à désirer qu'on n'accorde pas cette charte, car elle pourrait empêcher la compagnie rivale de construire son embranchement de Medicine-Hat ; cette voie est nécessaire et l'on devrait même construire une ligne transversale. Cet embranchement aurait dû être construit il y a longtemps, et je suis convaincu que si le Pacifique avait acquis le chemin de fer de Calgary et Edmonton, cet ouvrage serait terminé depuis longtemps.

M. SPROULE : L'argumentation de l'honorable député de Selkirk tombe d'elle-même, vu le fait qu'il y a déjà une charte pour construire une voie ferrée jusqu'à Medicine-Hat.

M. McCREARY : Non.

M. SPROULE : Je comprends que c'est là ce qu'on a affirmé positivement au comité.

M. McCREARY : Les annonces sont publiées par la charte qui ne sera présentée à la Chambre que dans deux ou trois jours.

M. SPROULE : Nous pouvons donc l'accepter aussi. Laissons chaque compagnie construire sa ligne. C'est ce que nous avons déjà fait dans des circonstances semblables intéressant d'autres parties du pays. Je ne vois aucune raison pour refuser d'accorder une charte qui est devant nous, dans le seul but d'en accepter une autre. Adoptons ces deux projets de loi.

M. ROCHE (Marquette) : Je ne combattrai pas ce projet de loi pour la simple raison que la compagnie demande le pouvoir de construire ces embranchements. Je suis prêt à voter en faveur de cette charte et à appuyer celle qu'on nous présentera ces jours-ci. La compagnie la plus habile fera disparaître l'autre. Mais s'il y a quelque chose de réel dans la prétention de l'honorable député de Selkirk qui dit que cette charte augmentera la dette de la province du Manitoba, bien que je n'interprète pas de cette façon le projet de loi qui nous est soumis, je me joindrai à mon honorable ami (M. McCreary) pour demander de remettre à plus tard l'étude de cette mesure, vu surtout qu'aucun membre du gouvernement n'est ici pour nous donner une opinion sur ce sujet envisagé au point de vue de la loi. Je crois que la responsabilité de la province du Manitoba n'existe que pour les voies ferrées spécialement mentionnées dans la loi que nous avons adoptée l'an dernier, et qu'elle n'a rien à faire avec les chemins de fer que ces compagnies demandent à construire. Mais, afin de faire disparaître tout doute, il nous faudrait avoir l'opinion du ministre de la Justice sur ce point important. A propos de cette défaveur dont a parlé l'honorable député de Selkirk, je dois dire que je suis en correspondance avec l'agent d'immigration envoyé par le Manitoba aux Etats-Unis ; il a appelé mon attention sur le fait qu'il existe des taux différentiels en faveur de la ligne du Saut Sainte-Marie. Cependant, cette question ne se rapporte pas au débat présent ; je demanderais qu'on remît à plus tard, l'examen de ce bill que nous pourrons étudier davantage ; je fais cette demande, à moins que quelque membre du gouvernement ne soit prêt à nous affirmer que la responsabilité de la province du Manitoba ne se trouverait pas engagée par l'adoption de ce projet de loi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce n'est comme membre du gouvernement, ni comme avocat, que j'exprime une opinion. Je veux parler en mon nom personnel, et d'après l'expérience que j'ai des procédures du comité des chemins de fer. Je ne vois dans ce projet de loi, rien qui soit de nature à augmenter la responsabilté du Manitoba. Il n'est pas nécessaire d'être avocat pour constater qu'il n'y a pas dans cette mesure un seul mot qui puisse avoir cet effet. C'est là l'opinion de tous les avocats qui font partie et du comité et de cette Chambre. A moins qu'on ne puisse raisonnablement signaler un danger réel dans ce sens, je ne vois aucune raison pour renvoyer à plus tard l'étude de ce projet de loi.

M. PUTTEE : A mon sens, ce projet de loi devrait être imprimé de nouveau. On y a fait beaucoup d'amendements et le comité a laissé au ministre des Chemins de fer et à son président le soin de rédiger de nouveau l'article concernant le pouvoir de capitalisation et celui de mettre des obligations sur le marché. Tout ce projet de loi devrait être réimprimé et la Chambre pourra s'assurer si la responsabilité de la province du Manitoba n'est pas augmentée.

Paragraphe 2.

M. McCREARY : Je m'oppose sérieusement à la dernière partie de cet article. On y stipule que les chemins de fer mentionnés aux alinéas "E" et "F," devront être commencés avant trois ans et terminés avant six ans à compter du jour de l'adoption de cette mesure. Si l'embranchement "E" doit être une voie ferrée devant servir aux immigrants qui se rendront au nord d'Alberta, il sera complètement inutile, car bien longtemps avant l'expiration des six ans, l'immigration dans ce district aura cessé, pour la bonne raison que ce délai est trop étendu. Si l'on veut donner effet à cet article, cet embranchemet devrait être commencé avant deux ans et terminé avant trois ans.

L'article est adopté.

L'article 3 est retranché et remplacé par le suivant :

Les directeurs pourront faire des règlements relativement à la formule des certificats d'actions et le transport des actions au capital de la compagnie.

L'article est adopté.

Article 4.

M. McCREARY : Voici un article qui semble concerner la province du Manitoba. On y stipule que "le montant total des obligations, débentures ou autres effets que la compagnie émettra et qui seront en circulation en aucun temps, y compris ceux déjà émis, ne devra jamais dépasser $25,000 par mille des voies ferrées de la compagnie, construites ou dont la construction sera donnée à l'entreprise." Il y a 1,300 milles de ces voies ferrées au Manitoba et entre le Manitoba et Port-Arthur, lesquels, en vertu du contrat intervenu entre le Manitoba et cette compagnie, ne doivent pas être hypothéqués pour au delà de $20,000 par mille, si je me rappelle bien les détails de cette convention. Malgré l'opinion que vient d'exprimer mon honorable ami (l'honorable M. Sutherland), je demanderais au ministre des Chemins de fer de me dire sous sa responsabilité comme ministre, que cette disposition n'affecte pas la province du Manitoba.

S'il le faut, il devra écrire au gouvernement du Manitoba qui a garanti les obligations jusqu'au montant de $18,000,000 ; il pourra savoir du procureur général de cette province si cette disposition vient en conflit avec cette convention, ou impose d'autres fardeaux à cette province.

De fait, 9 heures sont sonnées et le temps consacré aux projets de loi d'intérêt privé est expiré ; je suis certain que le ministre des Finances nous accordera le privilège peu coûteux, du reste, d'entendre le ministre des Chemins de fer exprimer son opinion sur cette question et nous promettre, si cela est nécessaire, d'entrer en correspondance avec le premier ministre et le procureur général du Manitoba, afin de faire disparaître tous les doutes possibles.

M. COCHRANE : Le ministre de la Justice est ici.

M. McCREARY : Il ne connaît pas les détails de ce bill ; il n'assistait pas à la séance du comité des chemins de fer ; mais le ministre des Chemins de fer a toujours été à son poste, l'an dernier, quand le comité a discuté le projet de loi concernant le chemin de fer Canadien du Nord ; il connaît donc parfaitement tous les faits. L'autre jour, quand cette mesure a été adoptée par le comité, je n'ai pas saisi cette difficulté, qui ne s'est présentée à mon esprit que plus tard. Si le ministre des Chemins de fer se rendait à ma demande et nous assurait que ce projet de loi n'affecte pas la responsabilité du gouvernement du Manitoba, je n'aurais rien à dire. Aussi, j'insiste pour connaître son opinion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'assistais pas à cette séance du comité ; je dois croire que toutes ces questions y ont été discutées. Si, depuis, quelque chose est survenu, on pourra s'en occuper avant l'étude définitive de cette mesure, mais je ne crois pas avoir la liberté d'intervenir maintenant.

M. McCREARY : Dans ce cas, j'appelle l'attention de M. l'Orateur sur le fait que l'heure consacrée aux projets de loi d'intérêt privé est expirée.

M. BORDEN (Halifax) : Il est bien juste de demander l'opinion des aviseurs de la Couronne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je mentionnerai le fait au ministre des Chemins de fer.

M. l'ORATEUR : L'heure consacrée aux bills d'intérêt privé est expirée.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Division du commissaire pour l'agriculture et l'industrie laitière, etc., $210,000.

M. McCREARY.

M. INGRAM : Le ministre veut-il me donner les noms de tous les inspecteurs, m'indiquer où ils exercent leurs fonctions et d'où ils viennent ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : W. A. McKinnon ; Alexander McNeill, du comté d'Essex, je crois ; E. Lick, des environs de Cobourg ou d'Oshawa ; G. Vroom, du comté d'Annapolis ; R. Burke, de l'Île du Prince-Edouard ; H. L. Déry, de Rouville ; J. F. Scriver, de Huntingdon ; T. I. Carey, de Cobourg ; E. N. Wartman, de Kingston ; J. J. Philp, de Winnipeg ; Barton Gandy, Nouveau-Brunswick ; Freeman Fitch, de Middleton, N.-E. Les sept derniers sont nommés temporairement, les autres sont employés à l'année.

M. INGRAM : L'honorable ministre veut-il m'expliquer pourquoi il a modifié la politique qu'il énonçait l'an dernier, en nous disant qu'il avait l'intention de ne nommer que des inspecteurs temporaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sache pas que j'aie changé ma politique. J'ai dit que les inspecteurs ne seraient pas employés nécessairement, toute l'année, mais en acceptant ce que dit l'honorable monsieur, j'ai constaté que la saison d'inspection durait plus longtemps que je ne m'y attendais. En second lieu, je me suis convaincu que l'inspection des fruits était très avantageuse, et j'ai décidé de retenir les services de ces inspecteurs pour toute l'année.

M. TAYLOR : Le ministre a consacré beaucoup de temps, cette après-midi, à nous expliquer en détail ce qu'il entend faire de ce crédit. Il a parlé entre autres choses de l'inspection des fruits. On croirait maintenant qu'il a formé un nouveau département à la tête duquel se trouve M. McKinnon ; celui-ci aurait sous ses ordres quatre ou cinq fonctionnaires permanents et sept temporaires. Ces derniers ne sont pas employés toute l'année. Celui qui connaît le commerce de fruits sait qu'il n'y a pas assez d'ouvrage pour tous ces fonctionnaires. Mais le ministre a eu l'idée de les envoyer ici et là, sous le prétexte de parler du commerce de fruits en général ; mais, peut-être aussi ces agents parlaient-ils d'autres sujets d'un plus grand intérêt pour les ministres. Nous avons un comité de l'agriculture qui se réunit deux ou trois fois par semaine. Ce comité a déjà interrogé le professeur Robertson, le chef du département de l'immigration, et deux ou trois autres chefs de départements. Je suggérerais au ministre de faire venir M. McKinnon, à la prochaine réunion du comité de l'agriculture : celui-ci pourra alors interroger le chef du département des inspecteurs, constater quelles sont ses connaissances et celles de ses subalternes ; nous apprendrons aussi de lui la somme de travail accomplie, l'année dernière, alors que ce département était dans tout son beau zèle. A mon sens, on devrait, dans l'intérêt du

pays comme dans celui des producteurs de fruits, faire venir devant le comité M. McKinnon, le chef de ce département.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il me fera plaisir d'accorder toute la latitude possible pour faire venir M. McKinnon devant le comité de l'agriculture. C'est à ce dernier, cependant, à décider la chose, mais je puis affirmer à l'honorable gentleman que M. McKinnon sera à la disposition du comité.

M. SPROULE : Le ministre veut-il nous dire s'il a reçu des plaintes de la part des expéditeurs de fruits à propos de la mise en vigueur de la loi dont on vient de parler ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ignore s'il y a eu des plaintes à ce sujet. Il a existé des divergences d'opinions sur la manière dont cette loi devait être appliquée. On a aussi soulevé certaines objections au point de vue de l'interprétation légale de certains détails de cette loi. Mais, il n'y a pas eu de plaintes contre l'application trop sévère ou trop relâchée de la loi. On a soulevé une ou deux objections à propos des termes mêmes de la loi. Je crois qu'on nous a demandé de mieux définir le mot paqueteur ; il a été question aussi de savoir si ce terme s'appliquait exclusivement à une certaine classe de personnes. Il semble exister un doute à ce propos ; on se demande si l'ouvrier qui embarille les fruits peut être appelé paqueteur aussi bien que la personne pour laquelle il fait ce travail.

M. SPROULE : Quel est le coût de cette inspection, y compris les appointements, les frais de déplacement et autres dépensss ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La mise en vigueur de cette loi nous a coûté plus de $14,000.

M. McGOWAN : Le ministre veut-il nous dire si l'on a expédié de la viande fraîche dans des compartiments frigorifiques, et nous faire connaître le résultat de cet essai ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a exporté du bœuf de Toronto en Angleterre, dans des compartiments frigorifiques. Le transport s'est opéré dans de bonnes conditions, ce qui est généralement le cas. Il y a eu une consignation qui a soulevé quelques critiques, parce que la viande était arrivée en mauvais état. Ceux qui se sont livrés à ce commerce, m'ont laissé entendre que les profits n'étaient pas suffisants et qu'ils ne recommenceraient plus cet essai.

M. McGOWAN : Le transport s'est-il opéré dans des conditions satisfaisantes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois pouvoir répondre dans l'affirmative. Il y a eu une consignation de viande qui commençait à se gâter lorsqu'on l'a placé dans les compartiments frigorifiques à bord du navire. Aussi cette viande s'est-elle détériorée durant la traversée. Il a été prouvé à l'évidence que le bœuf en question commençait à se corrompre, avant d'être mis à bord et que ce n'était pas sur le steamer qu'il s'était gâté ainsi.

M. McGOWAN : Je suppose qu'il s'était détérioré en se rendant à Montréal ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. McGOWAN : Alors, vos wagons étaient défectueux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces wagons n'étaient pas ceux que nous avions aménagés. Les expéditeurs avaient fait transporter ce bœuf dans des wagons spéciaux.

M. CLANCY : Il semble étrange qu'on n'ait pas pris, dès le début, les mesures nécessaires pour recevoir ces viandes en parfait état. Le ministre sait que ces essais sont entièrement inutiles, si on doit nous dire en fin de compte que les articles se sont bien conservés dans les entrepôts frigorifiques et invoquer comme excuse, lorsque la marchandise est détériorée, le fait qu'elle n'a pas été reçue en bon état. L'essai des compartiments frigorifiques fait jusqu'ici est de nature à décourager et à nous faire douter des mérites de ce système. Le ministre conviendra avec moi que l'emmagasinage à froid sous bien des rapports est encore dans la période expérimentale. Il n'a pas encore fait ses preuves d'une manière indiscutable, bien qu'il y ait une tendance prononcée à en assurer le succès, si c'est possible. Le ministre a peut-être été obligé de tâtonner constamment. Il me semble qu'on devrait veiller avec le plus grand soin à ce que les denrées périssables qui sont exportées à titre d'essai, soient surtout en bon état au moment du départ. A mon sens, rien n'est plus préjudiciable à tout le système que de dire que les denrées étaient en mauvais état quand elles ont été reçues mais qu'elles se sont bien conservées dans les compartiments frigorifiques. Le ministère devrait se garder d'offrir une aussi piètre excuse au public.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dois dire à l'honorable député (M. Clancy) que ces essais n'ont pas été tentés par le ministère, mais qu'ils l'ont été exclusivement par des particuliers, hors de toute intervention ou surveillance de la part du ministère. En second lieu, on m'apprend que le transport de ces viandes s'est fait dans des conditions que je n'approuverais pour aucune expédition. Les viandes n'ont pas été suspendues dans les chambres froides mais empilées comme du bois de corde. Cela peut se faire, je crois, dans certains cas et moyennant certaines conditions, lorsque par exemple les viandes sont bien froides quand on les emmagasine et pourvu qu'on les conserve dans cet état : mais cette fois-là, on savait que les viandes n'étaient pas complètement refroidies au moment de les mettre à bord dans les compartiments froids.

C'est ce que disent nos fonctionnaires et ce que reconnaît le rapport des expéditeurs. Telle a été la cause de l'insuccès. Les autres viandes qui furent suspendues pendant la traversée étaient en excellente condition à la fin du voyage.

M. McGOWAN : Il semble y avoir quelque chose de défectueux dans cet emmagasinage à froid des viandes quand les essais tournent si mal. Je sais qu'on expédie presque chaque jour de Chicago des milliers de cargaisons de cette manière. Il me semble très important, si nous voulons développer le commerce des viandes du Canada expédiées dans les compartiments frigorifiques, de faire en sorte d'adopter un système convenable. Chaque jour des cargaisons partent de Chicago pour Liverpool et Londres, et cela depuis des années. Les Compagnies Armour et Swift exportent constamment des viandes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Au meilleur de ma connaissance ces viandes sont suspendues ; celles qui ont été suspendues a lieu d'être empilées se sont parfaitement conservées.

M. McGOWAN : Est-ce que le fontionnaire du ministère ne surveille pas la mise des marchandises dans les chambres froides des steamers ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas pour ces cargaisons-là.

M. McGOWAN : Il est regrettable qu'on n'ait rien fait afin de perfectionner ce système.

M. SPROULE : C'est une piètre recommandation pour notre système d'emmagasinage à froid de ne pouvoir transporter nos viandes à 2,000 milles de distance et les livrer en bon état, alors qu'on en transporte de l'Australie à 7,000 milles de distance. Il demeure acquis que le ministère n'a exercé aucune surveillance. S'il avait le droit de surveillance qu'il devrait avoir, il devrait l'exercer de façon à établir que le système est non seulement praticable mais utile ; car si, comme cela est arrivé, une cargaison est débarquée en Angleterre en mauvais état, d'autres ne recommenceront pas l'essai. Dans le cas présent, on a discontinué les expéditions après un essai qui n'avait pas réussi. Il semble que le système d'emmagasinage à froid qu'on a établi est radicalement mauvais. Le ministre a mentionné trois modes d'emmagasinage à froid, l'entrepôt frigorifique mécanique, les chambres refroidies—au moyen de la glace, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, il n'y a pas que je sache d'emmagasinage à froid au moyen de la glace sur les steamers. Il n'y en a plus maintenant.

M. SPROULE : Vous aviez adopté ce système tout d'abord.

M. FISHER.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne l'ai jamais adopté.

M. SPROULE : Je croyais qu'on produisait le refroidissement au moyen de la glace.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, avant que j'eusse changé le système.

M. SPROULE : Puis, il y a l'entrepôt frigorifique mécanique pour la circulation de l'air frais dans les compartiments. Dans combien de steamers ces entrepôts frigorifiques mécaniques ont-ils été installés l'an dernier et quel fret exige-t-on sur ces steamers et sur les steamers ordinaires. On me dit, en effet, que plusieurs expéditeurs se servent des vaisseaux ordinaires plutôt que de ceux qui sont pourvus de ces compartiments, ne trouvant pas d'avantages à payer plus cher pour le transport de leurs marchandises en chambre froide.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour quelles marchandises ?

M. SPROULE : Pour le fromage et le beurre. J'ai entendu exprimer cette opinion au sujet du transport du fromage qu'on expédie par les steamers ordinaires qui n'ont pas de compartiment frigorifique.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le fromage a rarement été expédié dans les compartiments-glacières des steamers. Règle générale, les marchands de fromage considèrent que cela n'est pas nécessaire.

M. CLANCY : Mais on l'expédiait ainsi pendant un certain temps, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelques chargements ont eu lieu de cette façon, mais très peu. Je ne crois pas qu'à présent on exporte du beurre canadien autrement que dans des entrepôts froids. Je n'ai eu connaissance que d'un seul chargement fait d'une autre manière ; s'il y en a eu d'autres à de rares intervalles, ils ont dû être très légers. Pendant la dernière saison, 420,000 colis de beurre ont été transportés dans des chambres froides et une seule cargaison en dehors.

M. SPROULE : Pas de fromage du tout?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y a pas eu de fromage transporté dans les compartiments frigorifiques isolés. Les chambres aérées au moyen de l'air froid introduit dans la cale sont destinées au transport du fromage et des pommes ; c'est se système d'air froid que je cherche à établir. L'automne dernier j'ai fait aménager quatre steamers de cette façon et j'espère en faire aménager dix autres pour la prochaine saison. C'est ce que nous cherchons à obtenir des armateurs et du public. Nous n'avons plus aucun engagement vis-à-vis lesquels l'emmagasinage à froid se fait dans des compartiments isolés qui peuvent être refroidis jusqu'au point de congélation et davantage, au besoin ; plusieurs de ces

steamers font encore la traversée. J'apprends du professeur Robertson que 17 steamers différents pourvus de compartiments frigorifiques ont fait 77 voyages de Montréal en Angleterre, l'an dernier.

M. SPROULE : Quels sont les frets respectifs exigés sur ces vaisseaux et sur les steamers ordinaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On exige généralement dix chelins par tonne de plus, pour le transport dans les entrepôts froids. J'ai aussi entendu dire qu'on demandait quinze chelins de plus. Je suppose que c'est quinze chelins quand l'espace est rare et dix chelins quand la cargaison est peu considérable. Cependant, comme nous n'avons plus d'engagements vis-à-vis des propriétaires de ces steamers, nous n'avons aucun contrôle sur le fret.

M. SPROULE : De quel mode d'emmagasinage à froid s'est-on servi il y a quelques années quand on a essayé de transporter des tomates et du raisin ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On s'est servi du mode ordinaire.

M. SPROULE : Avez-vous fait transporter des fruits depuis que le nouveau système est installé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas de fruits tendres ; ce système servira pour le transport des pommes.

M. SPROULE : Je désire obtenir des renseignements qui pourraient être utiles à la population. Plus d'une fois j'ai rencontré dans des assemblées politiques des amis du ministre de l'Agriculture qui déclaraient que le mode d'emmagasinage à froid était si perfectionné que notre beurre, notre fromage, nos œufs et nos fruits arrivaient maintenant en bon état sur le marché anglais. Je niais cette assertion, mais on persistait à la faire. Il me fait plaisir de voir que le ministre a la franchise d'avouer que, le plus souvent, on n'a pas réussi et qu'on en est encore dans la période expérimentale.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mais, non.

M. SPROULE : Le ministre dit-il qu'il n'y a plus de steamers pourvus du système de compartiments frigorifiques installés en premier lieu.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nullement. De fait, l'an dernier, des steamers pourvus du système d'entrepôts adoptés en premier lieu ont fait 77 voyages entre Montréal et l'Angleterre. Les délais fixés dans les contrats sont expirés, mais les armateurs conservent le système d'emmagasinage à froid qu'ils ont dû installer pour se conformer à leurs contrats.

M. SPROULE : Ce système a-t-il donné satisfaction ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Entière satisfaction.

M. SPROULE : Pourquoi en essayez-vous un autre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans un but tout différent. Pour le transport du fromage et des pommes qui n'ont pas été transportés dans des compartiments froids. Ceux-ci ne pourraient pas contenir le dixième des barils de pommes envoyés en Angleterre, et les exportateurs ne paieraient pas la différence du fret exigé pour ce mode de transport.

M. SPROULE : Voilà précisément ce que je dis. Les exportateurs de fruits ne pouvaient pas profiter de l'emmagasinage à froid qui coûtait trop cher et, par conséquent, ce système n'a pas donné entière satisfaction. A-t-on, pendant la présente saison, tenté d'exporter des fruits ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le crois pas.

M. SPROULE : Alors, si l'on tient compte de la cherté des fruits en Angleterre, il semble impossible d'y exporter des fruits, puisqu'on n'a trouvé aucun moyen de les débarquer là-bas en bon état. Cela prouve que le mode actuel d'emmagasinage à froid ne donne pas satisfaction .

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les exportations de fruits qui ont été faites il y a quelques années constituaient des essais tentés par l'Etat ; les exportateurs du Canada ont profité de nos démarches et, aujourd'hui, ils exportent eux-mêmes des fruits. L'an dernier, ils ont réussi à exporter de grandes quantités de poires et, cette année, ils en ont exporté de petites quantités parce que la cueillette a été peu abondante et que ces fruits se vendaient bien au pays. Quand nous avons démontré ce qui peut se faire, nous laissons aux commerçants le soin de continuer les exportations. Je ferai observer à l'honorable député que pour le transport du beurre et de la volaille, il faut une température au-dessous du point de congélation ; tandis qu'à cette température les pommes et le fromage se gâteraient.

M. SPROULE : Pourquoi ne donnez-vous pas les installations nécessaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est précisément ce que nous faisons.

M. CLANCY : Quelle quantité de beurre canadien est expédiée dans des compartiments froids ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Presque tout le beurre expédié du Canada depuis cinq ans a été mis dans ces compartiments.

M. BLAIN : Combien de barils de pommes exportés de Montréal, l'an dernier, ont été inspectés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit cette après-midi que 33,000 barils sur environ 300,000 avaient été inspectés. Il est matériellement impossible d'inspecter toutes les pommes expédiées pendant les trois mois que dure l'exposition.

M. BLAIN : Combien de ces inspecteurs sont présentement à l'emploi du gouvernement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tous ou à peu près. Ils se réuniront à Ottawa la semaine prochaine et passeront huit jours à la station agronomique en compagnie de l'horticulteur qui leur enseignera à enter et a cultiver les arbres fruitiers afin qu'ils puissent répandre ces connaissances, ce qui entre dans la limite de leurs attributions.

M. BLAIN : Ils sont tous inscrits sur le bordereau de paie à l'heure qu'il est.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le crois.

M. TAYLOR : Quand et par qui le bœuf qui s'est gâté a-t-il été exporté ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais dire la date précise, mais je sais que l'exportation a été faite par la William Davies Packing Company, de Toronto.

M. TAYLOR : C'est précisément ce qu'on m'a appris. La cargaison était avariée à l'arrivée en Angleterre, et cette maison s'est retirée des affaires uniquement parce que le système d'emmagasinage à froid, qui, au dire du ministre de l'Agriculture, donnait entière satisfaction, ne valait absolument rien. Le ministre a entrepris de recevoir les viandes dans des wagons-glacières, à Toronto, de les expédier de Montréal dans des compartiments froids et de les mettre en entrepôts froids à leur arrivée en Angleterre ; Davies et fils, lui confièrent leur bœuf et il s'est gâté. L'un de mes commettants m'a transmis une petite brochure publiée par le ministre de l'Agriculture, et, je le suppose, distribuée dans tout le pays. Il a enlevé la couverture mais——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quand a-t-elle été publiée ?

M. TAYLOR : Récemment. Elle est adressé aux cultivateurs du Canada et est censée contenir des renseignements à leur usage.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle a été publiée, je crois, en 1900.

M. TAYLOR : Elle a été distribuée récemment.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle ne l'a pas été depuis cette date.

M. TAYLOR : J'en ai reçu un exemplaire par la malle l'autre jour.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Vous êtes en arrière de votre siècle.

M. TAYLOR : Je vais lire une phrase ou deux et le ministre verra qu'elle contient des allusions à des événements survenus depuis 1900.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelle est la date ?

M. TAYLOR : Comme bien d'autres documents distribués par la présente administration, la brochure ne porte ni date ni signature. Elle a été distribuée par le ministre de l'Agriculture, et nous lisons ce qui suit à la première page.

Pour ce qui regarde le ministre de l'Agriculture (honorable M. Sydney Fisher), je le crois compétent et capable de remplir convenablement ses devoirs officiels. C'est un agriculteur expérimenté et il a consacré une grande partie de son temps et de son énergie à l'encouragement de l'agriculture ou aux intérêts agricoles du pays. Je félicite l'honorable premier ministre d'avoir choisi pour ministre de l'Agriculture un homme des cantons de l'Est, d'où je viens moi-même (M. A. H. Moore, député de Stanstead ; Débats du 15 septembre 1896).

La préface dit :

Dans ces derniers temps, les chefs conservateurs et la presse du parti se sont livrés à une attaque évidemment préméditée contre le ministre de l'Agriculture et contre ce qu'il a fait pour les cultivateurs. C'est sans doute parce qu'ils se sont rendu compte que les cultivateurs du Canada comprennent ce que le gouvernement libéral et le ministre ont fait pour eux et parce qu'ils craignent de voir ce sentiment se répandre parmi les électeurs qu'ils jugent à propos de le combattre.

Ensuite, il consacre onze pages au récit de ce qui a été fait pour perfectionner l'emmagasinage à froid et termine en disant que le système adopté donne maintenant entière satisfaction.

M. CLANCY : Le ministre le nie-t-il ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je voudrais voir la brochure. Je ne démentis pas les paroles de M. Moore.

M. CLANCY : M. Moore semble le seul témoin respectable que le ministre de l'Agriculture ait pu appeler.

M. TAYLOR : Il est obligé d'invoquer le témoignage d'un conservateur. La brochure ajoute :

Aujourd'hui, l'exportation de nos produits en Angleterre augmente énormément et nos cultivateurs obtiennent des prix inconnus auparavant.

Aujourd'hui, le beurre, le fromage, les fruits et la farine du Canada sont recherchés par le consommateur anglais.

Sous le régime conservateur, ces mêmes articles se vendaient en Angleterre sous des noms d'emprunts et de fausses marques de fabrique.

Mon correspondant a écrit en marge : " C'est un mensonge ".

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Approuvez-vous cette remarque ?

M. TAYLOR : Je ne crois pas que les produits canadiens aient jamais été exportés en Angleterre sous des noms d'emprunts et de fausses marques de fabrique. Je ne voudrais pas, à l'instar du ministre, calomnier le Canada et dire que nous exportons nos marchandises sous des noms d'emprunts et de fausses marques de fabrique. Je parle de ce système d'emmagasinage à froid, qui, au dire du ministre, est si perfectionné que nous pourrions expédier des viandes fraîches, volailles, fruits de toutes sortes en Angleterre et les débarquer en bon état. La maison Davies et Cie, de Toronto, s'est fiée à sa parole et a rempli quelques-uns de ses wagons-glacières de viandes fraîches destinées au marché anglais. Mais leur bœuf ne leur a presque rien rapporté et ils se sont retirés des affaires. Est-ce vrai, oui ou non ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est tout à fait inexact. En fait, la maison Davies et Cie entreprit l'an dernier d'expédier des viandes en Angleterre, à titre d'essai. Elle a expédié six cargaisons. L'une arriva gâtée de l'autre côté de l'océan. Les intéressés eux-mêmes nous mirent au courant de ce qui s'était passé. Les viandes étaient encore chaudes lorsqu'elles furent mises à bord, nous dirent-ils, et nous ne sommes pas surpris, si elles sont arrivées en Angleterre en mauvais état. Ils se sont retirés des affaires parce qu'ils ont constaté qu'il n'y avait pas d'argent à faire, vu le prix de vente en Angleterre, le prix de revient au pays et les frais de transport. Ils n'ont pas pris cette décision parce que l'emmagasinage à froid ne donnait pas satisfaction, mais parce que l'entreprise n'était pas profitable, vu l'état du marché.

M. WADE : Je demanderai au ministre d'exiger, lorsqu'il signera un contrat avec une compagnie de steamers naviguant entre Saint-Jean ou Halifax et Londres, qu'il y ait des ventilateurs sur ces vaisseaux afin d'y maintenir constamment pendant la traversée une température froide.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce matin encore, j'ai rencontré une personne désireuse de soumissionner afin de faire le service l'an prochain et je lui ai expliqué ce qu'il fallait faire, en présence du ministre du Commerce.

M. HACKETT : Je voudrais savoir si le ministre établira des communications par steamers entre Charlottetown et la Grande-Bretagne pendant la prochaine saison, et si les vaisseaux qui feront le service seront pourvus de compartiments froids ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En compagnie du ministre du Commerce, j'ai rencontré ce matin les représentants d'une compagnie de steamers bien pourvus de compartiments frigorifiques et de ventilateurs, qui feront le service pendant la prochaine saison entre Charlottetown et la Grande-Bretagne. Le contrat, après avoir été rédigé, sera transmis dans un jour ou deux à la compagnie qui le signera.

M. HACKETT : Je suppose que le départ de Charlottetown aura lieu à dates fixes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. HACKETT : Une personne qui, l'automne dernier, a expédié une grande quantité de pommes par la ligne Furness a fait de lourdes pertes, faute de ventilation suffisante et les fruits arrivèrent en mauvais état. Son agent en Angleterre avait vendu à de bons prix les fruits qui devaient être livrés dès leur arrivée, mais comme ceux-ci étaient gâtés, la vente a été annulée et les pommes ont été vendues aux meilleures conditions possibles. Il est regrettable que la population de l'Ile du Prince-Edouard n'ait pas les mêmes commodités que celles des autres provinces pour l'exportation de ses produits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député aurait-il l'obligeance de me communiquer le nom de l'expéditeur, celui du vaisseau et la date de son départ, car la Compagnie Furness-Whitley a nié catégoriquement l'existence d'un tel état de choses, et j'apprendrais avec plaisir les détails relatifs à une cargaison en particulier.

M. HACKETT : Je me ferai un plaisir de fournir ces détails à l'honorable ministre. Je désire appeler son attention sur un autre sujet. Il s'agit de l'inspection des fruits. Je constate que bien qu'on ait déclaré que M. McKinnon était un fonctionnaire fort compétent, une mauvaise cargaison de fruits a été expédiée à l'Ile du Prince-Edouard. Quoique nous exportions des fruits, nos marchands en importent aussi une certaine quantité dans le cours ordinaire de leurs affaires. Je trouve les commentaires suivants dans le " Patriot," de Charlottetown, numéro du 9 avril, la dernière édition qu'on puisse consulter dans la salle de lecture :

L'utilité d'un inspecteur de fruits dans cette province a été démontrée d'une manière sensible. Pendant que M. Burke était allé dans les autres provinces, des pommes venant d'une maison de Montréal ont été reçues à Charlottetown. Les pommes avaient été emballées dans Ontario. La maison de Montréal effaça le nom de l'emballeur et le remplaça par le sien. A son retour, M. Burke, au cours de l'inspection, constata que ces pommes avaient été embarillées d'une manière frauduleuse, le dessus des barils contenant des pommes de 1ère qualité et le milieu des pommes de rebut. M. Burke logea immédiatement une plainte contre la maison de Montréal et la fit condamner à une amende en vertu de la loi des marques de fabrique.

Eh bien, M. le président, si ce fonctionnaire d'Ontario si bien doué—moitié avocat et moitié inspecteur de fruits—avait fait son devoir ces pommes n'auraient pas été expédiées dans l'Ile du Prince-Edouard. On nous accuse de critiquer ce fonctionnaire parce que son père est candidat dans un certain collège

électoral d'Ontario pour les élections provinciales. Il n'en est rien ; mais je crois que, si vous tiriez la question au clair, vous constateriez que ces pommes venaient du district de Niagara où le père de cet inspecteur est candidat et où lui-même est inspecteur de fruits, et que sans doute pour favoriser l'élection de son père, il a permis l'envoi frauduleux de ces pommes. Je ne connais aucunement M. McKinnon et je n'ai rien à dire si ce jeune homme a les capacités que lui supposent les députés de la droite. J'aime mieux favoriser l'anvancement d'un jeune homme que de l'entraver dans sa carrière. Mais en présence d'un pareil envoi frauduleux venant d'Ontario et fait sous la surveillance immédiate et l'inspection de ce fonctionnaire, je demanderai au ministre si, après tout, il a autant de confiance dans son habileté. Il est peut-être impossible d'inspecter chaque baril de pommes, mais les noms de ces embarilleurs d'Ontario et de cette maison de Montréal qui a effacé la marque des embarilleurs devraient être divulgués afin de permettre au public de juger si vraiment la loi des marques de fabrique est mise en vigueur aussi rigoureusement que l'honorable député le déclare.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suppose que les noms n'ont pas été publiés dans la presse, bien qu'ils aient dû être inscrits dans les archives du tribunal. J'apprendrai à l'honorable député qui porte d'aussi graves accusations contre M. McKinnon, que M. Burke a mis M. McKinnon au courant de l'affaire, que c'est ce dernier qui a indiqué la procédure à suivre, et que les pommes ne venaient pas d'un endroit situé dans le voisinage de la résidence du père de l'inspecteur, mais de Cobourg, dans la province d'Ontario.

M. CLANCY : Le ministre nous a promis des renseignements au sujet du fonctionnement des chambres de maturation pour le fromage. J'ai compris qu'il y en aurait quatre et qu'elles coûteraient $10,000 chacune. Il serait intéressant de savoir quels avantages le public retirera de ces établissements.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On peut se rendre compte de ces avantages par les résultats des essais qui ont été faits cette année. Comme je l'ai expliqué avant la suspension de la séance, c'est un essai qui n'a pas encore été tenté dans les pays producteurs de fromage. Ce sont les exigences de la situation qui ont fait naître ce projet et les meilleurs moyens de faire face aux obstacles que nous rencontrons seront adoptés.

Nous espérons et nous avons confiance que cet essai réussira et les principaux fromagers des associations laitières partagent notre opinion. Nous ne nous proposons pas d'avantager les endroits choisis pour l'établissement de ces chambres de maturation. Notre choix est tombé sur ces localités parce qu'elles sont indiscutablement des centres de l'industrie fromagère et que ces chambres d'affinage et les essais qu'on y fera pourront être surveillés par les intéressés. Les localités choisies sont Woodstock dans la partie ouest d'Ontario, Brockville dans la partie est de la même province, Saint-Hyacinthe pour les comtés français et Cowansville pour les comtés anglais de la province de Québec. Les résultats des expériences seront publiés aussitôt qu'ils seront connus ; si, à la fin de la saison, les espérances des intéressés se sont réalisées, je crois et j'espère que, dans les milieux où fleurit l'industrie fromagère, on adoptera ce système et on en assurera le fonctionnement sur une base commerciale. Le gouvernement n'entend pas répéter ces essais dans tout le pays. Nous imiterons ce qui s'est fait pour la fabrication du beurre pendant l'hiver. Sous mon prédécesseur, le professeur Robertson a établi, dans Ontario et l'Ile du Prince-Edouard et dans la Nouvelle-Ecosse également, il me semble, des beurreries qui fabriquaient sur une grande échelle du beurre pendant tout l'hiver, afin de démontrer aux fabricants qu'on pouvait faire du beurre pendant l'hiver aussi bien qu'en été. Il choisit certaines localités qui semblaient plus propres à ces essais. Il en est ainsi dans le cas présent. L'honorable député m'a demandé d'expliquer le fonctionnement de ces établissements. Sans entrer dans les détails, je puis dire d'une manière générale que nous construisons des bâtiments qui seront aménagés de manière à pouvoir régler la température dans les chambres d'affinage où sera mis le fromage. Nous espérons aussi avoir dans un ou deux de ces bâtimens, au moins, plusieurs petites pièces où nous tenterons l'affinage du fromage à différentes températures que les essais faits dans l'Etat de New-York et à Guelph ont prouvé être les mieux appropriées. Nous nous proposons également de mettre le fromage en boîtes et j'espère que nos travaux contribueront à perfectionner la fabrication du fromage dans tout le pays. Jusqu'ici, la mise en boîte du fromage n'a pas été ce qu'elle aurait dû être, tant s'en faut. Pendant longtemps, des pertes sérieuses en sont résultées chaque année. Des mesures seront arrêtées afin de faire transporter le produit des fromageries à une chambre d'affinage centrale. Le fromage sera apporté aussitôt qu'il aura été mis dans les moules—probablement le lendemain du jour où on le sortira des moules.

M. CLANCY : Ne doit-on pas craindre qu'il se gâte ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous nous proposons de faire fabriquer un panier spécial pour le transport du fromage. Celui-ci sera placé sur des tablettes dans la chambre d'affinage et l'expert préposé à l'établissement en prendra soin. Nous ne connaissons pas exactement combien de temps durera l'affinage mais nous en avons un aperçu assez juste.

Quand le fromage aura été affiné et sera prêt pour le marché il sera remis à son propriétaire, à celui qui l'aura confié à l'établissement. Nous ne nous occuperons pas de le vendre ou d'en disposer. Le fromage sera peut-être gardé peu longtemps dans la chambre de maturation ; nous ne saurions dire pendant combien de temps. Toutefois, je ne crois pas que ces chambres doivent servir d'entrepôt pour la conservation du fromage. Autrement, l'accumulation des produits nous obligerait à agrandir l'établissement et à faire des frais pour la garde du fromage. Cela est le propre d'un entrepôt ordinaire bien aménagé. Nous sommes convaincus, nous savons même par expérience, que le fromage diminuera moins de volume dans ces chambres d'affinage que dans celles des fromageries. Nous savons aussi, autant qu'il est possible de prévoir l'avenir, que le fromage affiné dans un établissement central vaudra beaucoup plus que le fromage placé dans les anciennes chambres dont la température variable, s'élevait parfois jusqu'à 85 ou même 90 degrés Fahrenheit. Nous n'ignorons pas non plus que le fromage ainsi préparé est plus mou et plus moite, c'est-à-dire que le fabricant avec cent livres de lait fera plus de livres de fromage que par l'ancien procédé. Il fera donc un triple profit ; d'abord il fabriquera plus de fromage avec la même quantité de lait ; ensuite, le fromage dans la chambre de maturation diminuera moins de volume et pèsera plus lors de la vente ; en troisième lieu, le fromage commandera un meilleur prix que s'il avait été affiné dans les conditions ordinaires. Les bâtiments que nous construisons seront solides et pourront servir de modèles aux compagnies, et aux particuliers qui plus tard voudront en ériger de semblables. Au cours de l'été, nous découvrirons probablement plusieurs modifications à apporter à notre projet. Celui-ci cependant a été élaboré du mieux possible, en l'absence de toute expérience. En effet, c'est un pur essai du commencement à la fin. J'espère qu'à la clôture de la saison nous pourrons présenter aux fromagers du Canada un rapport qui leur permettra de faire eux-mêmes ces travaux avec le même succès qui a couronné leurs efforts relatifs à cette grande industrie fromagère.

M. FOWLER : Le gouvernement se propose-t-il d'établir une chambre centrale de maturation dans le Nouveau-Brunswick ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. FOWLER : Pourquoi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce qu'à l'heure présente, il n'y a pas au Nouveau-Brunswick de district où l'industrie fromagère est assez florissante pour nous permettre d'espérer qu'un établissement semblable puisse bien fonctionner ; de plus, le résultat des essais faits dans Ontario et Québec où il existe des centres importants de l'industrie fromagère, profitera également au Nouveau-Brunswick.

M. FOWLER : Je crois que le ministre connaît mal la situation. Le comté que j'ai l'honneur de représenter est le premier comté du Nouveau-Brunswick où se soit implantée l'industrie fromagère et c'est un centre important de cette industrie. Dans un rayon de dix milles, il peut y avoir de 25 à 30 fromageries, dont quelques-unes fabriquent jusqu'à 100 tonnes de fromage, par année.

Il n'en est point qui produise moins de 35 ou 40 tonnes. Je ne crois pas qu'on trouve dans aucune autre province un seul comté qui produise plus de fromage que celui de King. Le ministre ayant demandé un crédit considérable, j'ose espérer qu'il n'oubliera pas la province du Nouveau-Brunswick, quelque petite qu'elle est, et j'estime qu'il devrait gratifier le comté de King d'une de ces affineries. Je voudrais savoir aussi comment l'honorable ministre entend disposer de ces établissements une fois la période d'expérimentation passée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous espérons les passer à des personnes qui les exploiteront au point de vue des affaires, c'est-à-dire, que nous nous proposons de les vendre.

M. FOWLER : J'engage le ministre à s'enquérir de la quantité de fromage que produit le Nouveau-Brunswick et à étudier attentivement la question de l'établissement de chambres de maturation dans le comté de King. Il pourrait aisément les faire construire à Saint-Jean où les chemins de fer pourraient transporter le fromage de 40 à 50 milles de distance.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette dernière proposition est absolument en dehors de la question ; le fromage frais ne peut pas supporter 40 ou 50 milles de transport par chemin de fer. Il faudra le transporter dans des voitures construites à cet effet. La plus grande distance sera probablement de 10 milles. Nous comptons en ce moment que le fromage à placer dans cet établissement devra se prendre dans un rayon de 5 ou 6 milles.

M. FOWLER: Quelle quantité approximative de fromage fournira la division où vous établirez l'affinerie, c'est-à-dire, la division qui alimentera cet établissement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La quantité de fromage qui entrera dans ces chambres d'affinage sera relativement faible. Une grande division n'y pourrait pas envoyer toute sa production. Tout dépend de la capacité des fromageries. Règle générale, les fromageries d'Ontario sont plus considérables que celles de Québec où il faudrait un plus grand nombre de fromageries pour alimenter ces chambres de maturation. Mais je ne saurais préciser le nombre de fromageries qu'on pourrait ainsi accommoder.

Nous nous proposons de construire des chambres où l'on pourra loger environ 2,000 meules de fromage par mois.

A Woodstock et à Brockville, la quantité voulue de fromage pourrait se trouver dans un rayon moindre. On a suggéré qu'il vaudrait peut-être mieux ne prendre que la moitié de la production de chaque fromagerie, afin d'en favoriser un plus grand nombre, que prendra tout le fromage de quelques-unes en laissant les autres de côté.

M. FOWLER : Quel est le coût moyen de chacune de ces affineries ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : De $8,000 à $10,000, édifices et outillage compris.

M. GILMOUR : En certains endroits, ces établissements seront-ils plus considérables qu'ailleurs ? Dans le voisinage immédiat de Woodstock, par exemple, trois fromageries fabriquent mensuellement 2,000 meules. Je serais donc d'avis qu'il y ait à Woodstock un établissement de maturation plus grand qu'à d'autres endroits où la production est moindre. Je voudrais également savoir si le ministère aura la garde du fromage jusqu'à parfaite maturation, ou si le propriétaire pourra retirer sa marchandise dès qu'il trouvera à la vendre ; car il pourrait trouver à vendre son fromage et n'être pas capable de le sortir des chambres. Il pourrait y avoir diversité d'opinions en ce qui concerne le temps requis pour la maturation, ainsi que le moment précis où il sera permis d'offrir le fromage en vente. Les négociants font mûrir leur fromage et le conservent quelque temps en magasin d'après des méthodes qui leur sont propres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous nous proposons de garder le fromage jusqu'à ce qu'il soit suffisamment affiné et en bon état de vente. Dans ces chambres où circulera un air frais, le fromage prendra plus de temps à s'affiner qui s'il était exposé à une température plus élevée. Ce fait, l'expérience l'a universellement démontré. Je verrais avec chagrin les propriétaires retirer leur fromage avant qu'il fût suffisamment affiné et en état de vente; mais il serait assez difficile de refuser à qui que ce soit le droit de retirer son fromage quand bon lui semblerait, et de lui dire : " Vos meules de fromage ne sont pas en état de figurer sur le marché et, quel que soit votre désir, nous ne vous les livrerons pas à présent." Je ferais tout, cependant, pour engager le propriétaire à laisser là son fromage jusqu'à ce qu'il fût en bon état de vente.

M. GILMOUR : Il ne conviendrait pas d'établir à la hâte une règle rigoureuse, et on devrait donner au propriétaire l'occasion de profiter de l'état avantageux du marché.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas que le cas se soit présenté dans Ontario, mais je sais fort bien que dans la province de Québec, dans les cantons de l'Est, les fromageries ont sensiblement uni au commerce du fromage en vendant un produit qui n'était pas assez mûr et ne pouvait pas même supporter le transport. J'espère que nous parviendrons à déterminer les fabricants et les propriétaires de fromage à laisser leurs meules en chambre jusqu'à ce qu'elle aient suffisamment mûri.

M. GILMOUR : Que penserait l'honorable ministre de l'idée de construire à Woodstock une chambre de maturation plus importante qu'ailleurs ? Comme je l'ai dit, deux ou trois fromageries suffiront à alimenter un tel établissement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On peut les construire de diverses dimensions ; nous avons adopté des plans qui nous permettront de les agrandir facilement.

M. TAYLOR : Je voudrais avoir un mot d'explication au sujet de la brochure que voici, publiée par le ministère de l'Agriculture .

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Est-ce une publication ministérielle ou un document électoral ?

M. TAYLOR : Je vais la faire passer à l'honorable ministre. Le frontispice est orné de sa photographie. Il a déclaré, si je ne me trompe, que cette brochure a été publiée en 1900.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est ce que m'a donné à penser la citation que l'honorable député en a faite.

M. TAYLOR : Dans ce cas il ignore s'il a publié plus d'une brochure, car, si j'ai bien compris, il n'en a pas publié d'autres depuis celle-là.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas avoir rien publié depuis cette époque-là.

M. TAYLOR : Il y est dit :

Voici une comparaison entre les quatre dernières années du régime conservateur et les quatre dernières années d'administration libérale.

On y fait voir quelle quantité de beurre on a exportée en 1893, 1894, 1895, 1896 et pendant les quatre années d'administration libérale, c'est-à-dire, en 1897, 1898, 1899 et 1900. Je ne vois pas comment l'honorable ministre a pu faire publier et distribuer cette brochure en 1900 et prétendre y inclure le chiffre des exportations de cette même année. Ce n'est qu'après 1900 qu'il a pu recueillir et publier la statistique dont il est ici question. Dans un autre tableau on établit une comparaison entre les dépenses faites pendant quatre années d'administration conservatrice et quatre années d'administration libérale, y compris 1901. Le ministre cherche à prouver aux cultivateurs qu'il dépense plus d'argent pour les proté-

ger que ne l'a jamais fait le gouvernement conservateur. Ou ce document a été distribué parmi la classe agricole depuis 1901, ou le ministre cherche à la berner. Qu'il sorte de ce dilemme comme il l'entendra : je lui envoie cette brochure.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette brochure c'est moi-même qui l'ai préparée, non pas entièrement, mais en grande partie. Elle me semble avoir été publiée à l'époque de la campagne électorale de 1900.

M. TAYLOR : Comment l'honorable ministre explique-t-il qu'on y ait inclu ces tableaux au sujet de l'année entière de 1900 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A l'époque de cette campagne, la navigation était close à Montréal et l'on connaissait le volume de nos exportations de beurre. Quelques jours avant la clôture de la navigation, les journaux de Montréal, auxquels on en fournit toujours copie, ont publié un résumé des opérations dans cette branche de notre commrce. De plus, il y a au ministère un rapport concernant la quantité de beurre et de fromage que l'on expédie de Montréal pendant la saison de navigation, et c'est sur ce document-là qu'on s'est appuyé pour établir la comparaison. Au sujet des dépenses de mon ministère pendant cette saison, l'honorable député déclare lui-même qu'il a cité les prévisions contenues dans la brochure, prévisions qui indiquent quelles dépenses doit faire mon ministère cette année. Ces données de la brochure, on les a soumises aux cultivateurs canadiens qui les ont lues, les ont étudiées et s'en sont déclarés satisfaits. Elles ont été critiquées par les députés de la gauche et leurs candidats——

M. TAYLOR : Et ils ont été victorieux dans Ontario.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Malgré leur succès relatif dans cette province, l'élection de 1900 ne les en a pas moins réduits à une infime minorité. La province d'Ontario leur a donné une faible majorité, j'en conviens, mais cette province ne constitue pas le pays à elle seule, et quand on voit la députation, qui est le juge souverain en ces matières, se prononcer, comme elle a fait l'autre soir, à une majorité de cinquante-six en faveur de la politique énoncée dans cette brochure, il semble que le résultat soit assez satisfaisant, et le dépit de la gauche se conçoit aisément.

M. BLAIN : L'honorable ministre de l'Agriculture nous a-t-il dit que c'est à son ministère qu'on a puisé les chiffres compris dans cette brochure ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, pour la plupart, je crois.

M. TAYLOR : Je passe à un autre sujet. L'honorable ministre a dit qu'il a essayé à diverses reprises d'exporter des volailles, que ces tentatives ont été couronnées de succès, que les volailles se sont vendues à bon prix et que, par conséquent, un nouvel et avantageux commerce s'offrait aux cultivateurs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En effet, l'honorable député désire-t-il avoir des détails sur ce sujet ?

M. TAYLOR : Non. Je veux demander aux cultivateurs canadiens s'ils pourraient faire des affaires à la manière du ministre de l'Agriculture. Je vois, page D-59 du rapport de l'auditeur général, que l'honorable ministre a dépensé $5,580.17 à l'engraissement des poulets pour l'exportation. Un monsieur du nom de A. S. McBean, de Lancaster, a acheté un certain nombre de poulets et les a nourris moyennant $321.28. Ces poulets furent expédiés en Angleterre en compartiments frigorifiques, et se vendirent au prix de $78.28, soit, du chef de cette expérience, une perte de près de $200. Je veux savoir sur quoi le ministre se base pour dire aux cultivateurs que c'est là un commerce avantageux auquel ils devraient se livrer, et comment il explique cette manière de faire des affaires. L'engraissement pour l'exportation a coûté, en tout, $6,580.17 au ministère, et la vente des poulets a produit $1,833.45, ce qui, par rapport à l'empâtement des poulets et à leur exportation en Angleterre accuse un découvert de $4,946.72.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A la station de Lancaster ?

M. TAYLOR : Lancaster est une de ces stations. Je vois encore que T. D. Brant, de Whitby, a dépensé $445.64, et que la station de Whitby a donné un revenu de $177.73. Je présume que partout où il a fait ses expériences, mon honorable ami a eu soin de confier l'argent à des amis politiques de son choix.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il eût peut-être mieux valu qu'il en fût ainsi.

M. TAYLOR : Et c'est ce qu'on a probablement fait. M. Brant a reçu $445.00 et remis $177.73. Le chiffre des recettes se trouve à la page D-68 du rapport de l'auditeur général ; ce dernier fait déduction des deniers provenant de la vente des poulets, du fromage, etc. Puisqu'il en est ainsi, je m'étonne que le ministre ose conseiller à nos cultivateurs de se livrer à l'empâtement des poulets pour les expédier en Angleterre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Vraiment, si les résultats étaient tels que vient de les représenter l'honorable député de Leeds-sud, l'entreprise ne vaudrait pas grand'chose. De fait, la dépense à laquelle l'honorable député vient de faire allusion comprend les frais d'installation de ces stations, le coût des expériences et de l'enseignement que ces personnes ont dû faire.

Chaque année, le professeur Robertson a communiqué au comité de l'Agriculture les détails qui se rattachent à ces exportations; ces détails figurent au rapport annuel de mon ministère et démontrent que ces poulets se vendent en Angleterre deux fois le prix qu'ils nous coûtent ici. Nombre de personnes auxquelles nous avions conseillé cette exploitation et fait faire des expériences comme en font en ce moment MM. Brant et McBean, travaillent aujourd'hui pour leur propre compte ; elles ne sont plus à l'emploi du ministère, mais elles font un commerce rémunérateur. Il sera facile de se rendre compte de l'excellence des résultats obtenus si l'on veut bien observer qu'en 1896, avant l'inauguration de cette méthode, le chiffre de nos exportations de poulets en Angleterre était d'environ $18,000 et que, pour la dernière saison, il s'est élevé à $220,000. Nos exportateurs sont aujourd'hui disposés à payer les poulets engraissés dix cents la livre, dans les centres où ils font affaires ; ils les expédient et revendent avec profit. Ce commerce se fait maintenant sur une grande échelle.

M. COCHRANE : Ils achètent les poulets tout engraissés ; ils ne les engraissent pas eux-mêmes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; ils les achètent tout engraissés ; ils semblent les payer un prix rémunérateur, et trouvent leur bénéfice dans l'exportation. Comme conséquence, il nous arrive de très nombreux rapports d'outre-mer établissant que les poulets engraissés au Canada sont en faveur sur le marché anglais et qu'on y achètera tout ce que nous pourrons exporter.

M. TAYLOR : L'honorable ministre affirme devant la Chambre et le pays que le montant dont j'ai parlé a été consacré à la construction de stations à ces différents endroits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A leur établissement.

M. TAYLOR : Prenons le compte de M. McBean, et voyons ce qu'on a dépensé pour l'établissement de la station de Lancaster:

McBean, A. S., Lancaster, Ont.: Poulets, 520 livres à 8½ cents, 320½ livres à 8 cents, 31 livres à 7 cents ; farine de maïs, 904 livres à $1.10 le quintal ; moulée, 1,123 livres à 1 cent ; criblures de farine d'avoine, 2,964 livres à $1.20 le quintal ; son, 428 livres à 85 cents le quintal ; aliments divers, $5.21 ; lait écrémé, 3,020 livres à 35 cents le quintal, 160 livres à 25 cents ; tilleul, 1,114 livres à 2 cents ; 54 livres de clous, $2.82 ; cages, 20 à 75 cents ; modifications aux cages, $3 ; établi, $2 ; pour plumer les poulets, 215 à 5 cents le couple : frais de transport, $16.25 ; un employé, 94 jours à $1 ; travaux divers, $6.87 ; annonces, $1.75 ; dépêche, 38 cents ; divers, $1.71 ; sacs, 40 à 5 cents. —$321.94.

Ces dépenses ont produit un revenu de $78 et laissé un découvert de $243. Le ministre affirme cependant qu'on les a faites dans le but d'établir cette station ; or, pas un seul dollar n'a été utilisé à cette fin, si ce n'est ce qu'on a dépensé par rapport aux poulets, à leur nourriture et aux boîtes d'emballages. Et cependant cette station a rapporté $78 tandis que l'honorable ministre y a dépensé $321.94. Où est allé le reste de l'argent ? Quel est le cultivateur qui pourrait acheter des poulets, les nourrir et les exporter d'après le système inauguré par l'honorable ministre et espérer faire ainsi un placement avantageux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je viens de recevoir du professeur Robertson un mémoire où il est dit que les poulets de la station de Lancaster ont été victimes de certaine maladie et que c'est la seule station où pareil accident se soit produit. Les dépenses relatives à la station de Whitby sont telles que je les ai exposées. A Lancaster, il s'est déclaré une maladie épidémique qui a enlevé presque tous les poulets.

M. TAYLOR : N'est-il pas vrai qu'ils se sont gâtés dans les compartiments frigorifiques ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Ils n'ont pas été expédiés en Angleterre.

M. CLANCY : J'ai entendu dire qu'on a trop engraissé les poulets canadiens et qu'on a éprouvé assez de difficulté à les vendre en Angleterre parce qu'on les y trouvait trop gros.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certain marché d'Angleterre n'achète que les gros poulets qu'il paie plus cher, et il en existe un autre où les poulets de moindre taille sont seuls en demande. Certains négociants qui voulaient avoir des poulets de seconde catégorie se sont plaints de ce qu'on leur en avait expédié de trop gros ; ces derniers furent par conséquent envoyés au marché où on les demandait et où on en offrait un prix plus élevé à la livre.

M. TAYLOR : Je vois ici que M. Horace Hazard, de la station d'engraissement de Charlottetown, a dépensé $499, perçu $94, et reste avec un découvert de $405. Qu'est-il advenu de ces $405 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas de détails à ce propos, mais je puis dire que les poulets ont produit des bénéfices satisfaisants, étant donné le prix qu'on les a payés et le coût de l'engraissement. A chacune de ces stations il a fallu faire des frais d'installation, d'enseignement et d'expériences qu'on ne peut s'attendre à voir couvrir par la vente des poulets, comme cela se ferait dans le commerce ordinaire. Nous avons tenu un compte exact du prix de revient de chaque envoi qui s'est fait cette année, et il est maintenant établi que les bénéfices sont considérables. L'automne dernier, nous avons réalisé à Montréal, à chaque envoi que nous avons fait, un profit

net de 13 cents par livre ; et pour quiconque s'est occupé de l'élevage des poulets, il est évident qu'un tel prix comporte un beau profit.

M. FOWLER : Le cas du ministre de l'Agriculture ressemble beaucoup à celui d'Horace Greely. Cette similitude est peut-être due aux personnes qu'il a chargées de faire ces expériences. Il y a eu une station d'engraissement dans mon propre comté, à Sussex, et, sans savoir si on en a obtenu de bons ou de mauvais résultats, je puis dire que le monsieur qui en avait la direction ne se connaissait nullement en cette industrie.

M. BENNETT : Etait-ce un avocat ?

M. FOWLER : Non ; il n'avait pas l'éducation d'un avocat : c'était une sorte d'agent-vendeur de voitures et d'instruments aratoires. J'aimerais beaucoup savoir si ses expériences ont réussi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On me dit qu'elles ont réussi.

M. FOWLER : Cela me fait plaisir.

M. TAYLOR : Je pourrais apprendre à mon honorable ami jusqu'à quel point elles ont réussi.

M FOWLER : J'aimerais autant cela, parce que le ministre a une singulière manière de concevoir le succès.

M. TAYLOR : Eh bien ! M. McArthur a reçu $297 pour avoir engraissé des poulets qu'il a vendu $198, laissant ainsi un déficit de $99.

M. FOWLER : Superbe succès !

M. TAYLOR : Une autre station de l'Ile du Prince-Edouard, celle d'Alberton, a coûté $249 et rapporté $154, laissant un découvert d'environ $100. C'est M. Matthews qui dirigeait cette station, et mon honorable ami (M. Hackett) peut nous dire si c'est un expert.

M. FOWLER : Le ministre ferait mieux de quitter le poulailler et de ne plus songer à engraisser les poulets.

M. HACKETT : J'espère que le ministre voudra bien me donner maintenant les renseignements que je lui ai demandés l'autre jour au sujet de la vente des poulets de la station d'Alberton. L'honorable représentant de Leeds-sud (M. Taylor) a mentionné le nom de M. Horace Hazard, de Charlottetown. Je puis dire que ce monsieur ne connaît absolument rien à l'engraissement des poulets. C'est un marchand à commission, et je ne sais pas comment il se fait que son nom se trouve mêlé à l'engraissement des poulets, car il ne voudrait pas, j'en suis sûr, passer pour un engraisseur. Il fait des affaires considérables dans l'Ile du Prince-Edouard ; c'est un des plus grands exportateurs de la province, et il ne s'occupe pas du tout de l'engraissement des poulets. Je pourrais rappeler à l'honorable député de Queen-ouest, s'il était à son siège, que M. Hazard devait être candidat à la dernière élection ; on découvre maintenant que M. Hazard se trouve intéressé d'une façon quelconque à l'engraissement des poulets.

M. COCHRANE : C'est une espèce de coq politique.

M. HACKETT : M. Hazard ayant réussi le plus facilement possible à faire ce peu d'argent à engraisser des poulets, il s'est trouvé en mesure de laisser le chemin libre au représentant de Queen-ouest. S'il n'avait pas obtenu l'entreprise de l'engraissement des poulets, il eût assurément fait la lutte à l'honorable député (M. Farquharson). Mais les membres de la droite trouvent toujours moyen de consoler leurs amis attristés.

Plaisanterie à part, il est possible que l'industrie de l'empâtement prenne quelque importance dans l'Ile du Prince-Edouard, mais aux mains des cultivateurs seulement. M. Gilbert, de la station agronomique, est venu dans l'île l'an dernier et y a fait de l'enseignement pratique ; ses conférences devant des auditoires composés de cultivateurs ont appris à ces derniers la manière d'augmenter leurs revenus au moyen de l'élevage des volailles. Je veux qu'il soit bien compris, cependant, que la tentative du gouvernement a complètement échoué dans l'Ile du Prince-Edouard. M. Gilbert, ou toute autre personne versée comme lui dans l'art d'élever les poulets, pourrait faire un bien immense aux cultivateurs en allant leur faire connaître les meilleures races, la meilleure manière d'élever les poulets et de les préparer pour la mise en vente.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les stations du gouvernement servent à faire des expériences dont nous communiquons les résultats aux cultivateurs.

M. CLANCY : Résultats fort encourageants.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Assez encourageants pour déterminer notre gérant à Summerside, à démissionner et à faire le même commerce pour son propre compte, commerce qui l'enrichit rapidement. On trouve des cas semblables par tout le pays. Si le gouvernement ne s'était pas chargé de faire ces expériences, il est probable que des années se seraient écoulées avant que ce genre d'industrie ne prît quelque développement. Nos expériences ont eu pour effet de déterminer un grand nombre de personnes à entreprendre ce commerce rémunérateur et pour eux et pour le pays. Revenant au cas de M. Hazard, je dois dire qu'il y a deux ans que ce monsieur n'est plus à notre service et que le peu d'emploi que nous lui avons donné n'a pas dû influer sensiblement sur son attitude à l'élection qui a eu lieu il y a quelques mois.

M. SCHELL : Je suis en mesure de dire quelques mots de la station de Glengarry, étant assez au fait de ce qui s'y passe. Pendant un certain temps, le gouvernement a publié des bulletins par lesquels il engageait les cultivateurs à augmenter le chiffre de leurs revenus en se livrant à l'empâtement des poulets. Mais jusqu'au moment où le gouvernement établit ces stations, tous ceux qui avaient tenté l'entreprise n'avaient pas réussi. Lors de l'établissement de la station de Lancaster, un employé de la station agronomique vint nous montrer la manière de procéder ; il enseigna aux jeunes gens comment mélanger la nourriture et prendre soin des petits poussins. Comme résultat de cette démarche, nombre de citoyens de Glengarry se sont lancés dans l'entreprise qui leur a rapporté des profits. Je pourrais citer les noms de nombre de citoyens éminents qui ont adjoint cette spécialité à leurs travaux ordinaires. Ainsi, M. Macdonald, du village de Glengarry, a transformé à cette fin une partie d'un bâtiment dont il avait l'habitude de se servir pour engraisser des bestiaux. Ce monsieur me disait tout récemment qu'il se proposait de convertir une autre étable en poulailler et diminuer d'autant l'engraissement des bestiaux. Mon propre frère a expédié l'année dernière trente tonnes de poulets dont il avait lui-même engraissé la moitié et acheté l'autre.

M. TAYLOR : Il y a cinquante ans que cela se pratique.

M. SCHELL: Non, ces personnes n'avaient jamais exporté de poulets avant l'établissement de ces stations. Je ne sache pas que le gouvernement soit tenu de tirer profit de toutes les expériences qu'il fait, il est censé les faire dans le but de savoir si telle ou telle chose est avantageuse ou non, et lorsqu'il découvre que telle chose n'est pas avantageuse, il rend service au peuple en la lui signalant. L'établissement de ces stations d'empâtement a eu pour effet de faire exporter en Angleterre un nombre infini de poulets. Depuis des années, il était question de cette industrie, les journaux ne cessaient de publier des articles sur ce sujet, le gouvernement invitait les gens à s'y livrer, mais ce n'est qu'après l'établissement de la station d'engraissement que la population de Glengarry osa tenter l'entreprise.

M. CLANCY : Toute la soirée je n'ai cessé de prêter l'oreille à la discussion, m'attendant, naturellement, à trouver le gouvernement en faute ; mais il paraît qu'il ne se trompe jamais. Les marchandises qu'il a expédiées en compartiments frigorifiques sont arrivées en mauvais état ; ce n'est pas sa faute. Il a entrepris d'engraisser les poulets ; les poulets sont tombés malades et sont morts. Le ministre affirme néanmoins que l'entreprise a réussi ; il entend démontrer que ses propres échecs caractérisent l'excellence de son administration. Je ne vois pas de logique en cela, et il me semble que si le ministre avouait franchement ses erreurs, le pays ne lui en tiendrait pas de compte trop sévère. Nous savons tous qu'ils s'agit ici d'expériences et qu'il faut s'attendre à quelques déceptions ; mais l'honorable ministre se trouve une excuse pour chaque cas et veut se faire passer pour infaillible. Je ne pense pas que le pays partage son opinion sur ce point.

Je n'ai pas parfaitement saisi ce que l'honorable ministre a dit à propos des chambres d'affinage ou de maturation, mais j'ai cru comprendre que le marché exige maintenant un fromage un peu plus mou et qui ne peut s'affiner d'après l'ancien procédé. Chose certaine, c'est que le fromage canadien a joui d'une grande vogue longtemps avant que l'on songeât à ce changement ; et je demanderai à l'honorable ministre de nous dire pour quelle raison il suggère la fabrication d'une nouvelle sorte de fromage requérant un traitement différent de celui qu'on appliquait au fromage d'autrefois, qui a joui d'une si grande faveur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Depuis des années le marché anglais demande un fromage plus moite et plus mou que n'est le cheddar canadien. Il est impossible d'exporter ce fromage dans des cales chaudes et de le mûrir en des chambres à température élevée. C'est pour cela que nous avons cherché à faire adopter un système de ventilation aux cales de navires et à établir des affineries où le fromage pourrait mûrir convenablement. Ce fromage, il n'a pas encore été possible de le fabriquer au Canada parce que nos fromageries ne sont pas aménagées à cet effet ; c'est ce que, depuis trois ou quatre ans, nous avons tenté de faire comprendre au peuple. Nous avons aussi fait des expériences dans le but de découvrir si des chambres à température moins élevée ne donneraient pas ce fromage. Or, ces expériences prouvent que nous pouvons atteindre ce résultat, et que ni le climat ni le sol du Canada ne nous empêchent d'y arriver. Une série d'expériences pratiquées depuis deux ans et plus nous ont fait découvrir la source de la difficulté ainsi que le remède à opposer au mal. Nous espérons donc atteindre jusqu'à un certain point le but que nous nous proposions. Il n'y a pas de doute que le fromage expédié à bord des quatre navires dont j'ai parlé est arrivé à destination en bien meilleur état que celui qui était à bord d'autres bâtiments. Les rapports des destinataires et les résolutions adoptées par les expéditeurs et les marchands de produits de Londres établissent clairement que l'on désire généralement que le fromage soit transporté de cette manière. Mais le remède ne sera pas complet tant qu'on ne maintiendra pas les chambres de maturation à une température assez basse qui ne peut s'obtenir dans les chambres dont on se sert ordinairement par tout le pays. Depuis une couple d'années, nous avons tout fait pour engager les gens à modifier leur système de chambres de maturation, mais

on a fait la sourde oreille. Il y a peut-être eu quelques exceptions, mais elles sont si peu nombreuses que leur effet n'a pu se faire sentir sur le marché. En inaugurant ce système de chambres centrales de maturation, nous espérons modifier l'état du marché et déterminer nos gens à adopter cette réforme.

M. COCHRANE : Cette méthode de maturation impliquera-t-elle un changement quelconque dans la manière de fabriquer le fromage ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne suis pas fabricant de fromage, mais je crois savoir que, étant donné le nouveau mode de maturation, on pourra laisser un peu d'humidité au fromage.

M. GILMOUR : Je suis porté à croire que les fabricants de fromage n'auront pas grand avantage à déposer leurs produits dans ces chambres de maturation ; ce sont plutôt les acheteurs qui auraient intérêt à le faire. J'invite l'honorable ministre à prendre en considération la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'ériger un édifice plus considérable à tout endroit où il se produit plus de fromage. Et puis, dans le cas où les chambres de maturation seraient établies près des voies ferrées, où il y aurait peu de camionnage à faire, il pourrait arriver que, les expériences une fois terminées, le gouvernement vendît ces établissements à grande perte.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dois dire que ces établissements seront situés dans les cours mêmes des chemins de fer, afin que les expéditions se fassent aussi facilement que possible. Le transport et la maturation du fromage ne coûteront rien aux propriétaires. Nous n'exigeons pas qu'il soit vendu à qui que ce soit. Le propriétaire pourra aussi bien avoir l'œil sur son fromage que si celui-ci était dans la chambre de maturation de la fromagerie. La seule restriction qu'il y aura, si je puis m'exprimer ainsi, c'est que nous ne pourrons pas garder indéfiniment le fromage dans les chambres centrales parce qu'elles seraient vite encombrées, et que nous ne pourrions pas faire mûrir le nouveau fromage qui arriverait. Ces établissements ne serviront pas à l'emmagasinage, mais uniquement à la maturation. Dès que le fromage sera suffisamment mûr, il faudra le vendre ou le transporter dans un magasin ordinaire, ou bien, encore, dans un édifice à basse température.

M. COCHRANE : Le ministre est-il bien sûr que le fromage sortant de la presse puisse sans inconvénient se transporter cinq ou six milles en voiture ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est ce que nous croyons—il faudra, cela va sans dire, prendre des dispositions particulières au sujet du transport. Et pour répondre à mon honorable ami de Middlesex (M. Gilmour), je dois dire que j'ai reçu des piles de lettres de fabricants de fromage qui demandent le privilège de faire mûrir leur fromage dans ces établissements.

M. FOWLER : Si on doit faire franchir à ce fromage une distance de cinq milles sur les chemins de campagne, je ne vois pas pourquoi on ne lui ferait pas faire un trajet de trente ou quarante milles en chemin de fer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est plus le même cas. Une voiture à ressorts est loin de secouer le fromage aussi violemment qu'un convoi de chemin fer.

M. BLAIN : Le ministre prend-il quelque mesure au sujet du transport par chemin de fer du fromage qui sortira des chambres de maturation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; le propriétaire l'expédiera où bon lui semblera.

M. BLAIN : Les diverses compagnies de chemins de fer possèdent-elles des wagons pouvant convenablement transporter ce fromage jusqu'aux ports maritimes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce fromage s'expédierait de la même manière que celui qui sort des chambres actuelles de maturation.

M. BLAIN : Une question par rapport à l'industrie de la volaille. D'après le député de Glengarry, l'industrie de la volaille s'est beaucoup développée, grâce à cette nouvelle méthode d'engraissement, qui, cependant, à en croire le député de Leeds, n'a pas eu de succès au point de vue financier, presque tous ceux qui y ont eu recours ayant perdu de l'argent. Si telle a été aussi l'expérience du gouvernement, comment le ministère veut-il qu'un particulier s'en inspire avec espoir de succès ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les expériences faites aux stations d'engraissement ne nous ont pas fait perdre d'argent.

M. BLAIN : Si j'ai bien compris il n'y a pas eu autre chose que pertes d'argent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le gouvernement, je l'ai dit, a fait faire beaucoup d'enseignement et d'expériences dont le coût a été mis à la charge des différentes stations. Naturellement, un cultivateur n'aurait pas de ces frais-là à payer.

M. BLAIN : Combien y a-t-il de stations d'engraissement dans la province d'Ontario?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On me dit qu'il y en avait quatre l'an dernier.

M. BLAIN : Où sont-elles situées ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les quatre qu'il y avait l'an dernier étaient respectivement situées à Whitby, à Chatham, à Holmesville et à Renfrew.

M. VROOMAN : Une station d'engraissement située à Lancaster a manqué de réussir parce qu'il s'y est déclaré une épidémie, paraît-il ? Cela arrive-t-il souvent ? Quelle en est la cause et que fait-on dès que survient la maladie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Des dix stations que nous avions, c'est la seule où la maladie ait fait son apparition.

M. FOWLER : Le ministre vient de nous dire que l'engraissement coûte plus cher au gouvernement qu'aux particuliers, à cause de l'enseignement qui se donne à ses stations. Eh bien ! quel enseignement a donné à la station de Sussex son agent d'instruments aratoires préposé à cette station-là et quelle était la compétence de ce dernier ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sous sa direction l'engraissement des poulets a réussi ; mais il était obligé de montrer aux visiteurs comment il s'y prenait pour obtenir ses résultats ; pour cela, il fallait du temps, et ce temps-là, nous avons dû en payer la valeur.

M. FOWLER : Le ministre semble dire qu'il y a eu succès parce que les poulets ont coûté $85 et se sont vendus $117. Mais il y a eu, à part cela, des dépenses qui se sont chiffrées à $200.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sans entrer dans les détails, et me basant sur les renseignements qu'on m'a fournis, je puis dire que le prix de revient et la nourriture des poulets représentent environ les deux tiers du produit de leur vente.

M. FOWLER : Cette déclaration ne s'accorde pas avec le rapport dont le député de Leeds a fait lecture. Tous ces item, à l'exception de quelques cages, sont de ceux dont n'importe quel particulier devrait également tenir compte. L'insuccès des expériences de Glengarry, comme l'a dit le député de ce comté, n'est pas de nature à encourager l'élevage des poulets.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est l'encourager que de le rendre rémunérateur.

M. VROOMAN : On me dit qu'on avait causé la mort des poulets en les soignant comme on l'avait fait. L'honorable ministre sait-il si c'est vrai ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne suis pas en état de répondre à cette question.

M. VROOMAN : J'ai appris qu'on leur donnait du lait de beurre et que cela leur avait fait enfler le foie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On ne leur a pas donné de lait de beurre, nous n'avons pas fait cette expérience-là.

M. FOWLER : Les poulets morts de la varicelle ont-ils été examinés par des vétérinaires ?

M. FISHER.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le crois pas.

L'honorable M. ROSS : Pour faire disparaître tout doute, il faudrait instituer une commission d'enquête et l'envoyer rechercher à Glengarry les causes de la mort de ces volatiles. Mais parlons sérieusement : l'industrie de l'élevage des poulets et le commerce qui s'en suit ne font pour ainsi dire que de naître. Certains éleveurs ont réussi, et d'autres, point. Cependant, on connaît de mieux en mieux les moyens qui peuvent mener au succès, et pour peu que l'on continue à les étudier, dans deux ans et même l'an prochain l'exportation des poulets aura pris de l'importance. Tous ne font pas des expériences également heureuses ; aux uns le succès prodigue ses sourires, aux autres il les refuse ; il en est toujours ainsi en affaires. Si tous devaient réussir nous deviendrions si riches que le pays ne suffirait plus à contenir nos fortunes.

M. TAYLOR : Le ministre à répondu à mon honorable ami que, déduction faite du prix de revient et de la nourriture des poulets, sans compter le reste, il y a eu profit. Or, le compte rendu des dépenses faites à Glengarry ne fait pas voir, que l'enseignement ait coûté un seul dollar. Il s'est rendu un fonctionnaire à Glengarry deux ou trois fois par semaine pour y contrôler cet enseignement, mais dans le compte rendu il n'est rien dit de ce que cela a pu coûter. Cependant il y a un découvert considérable. Le rapport de l'auditeur général ne s'accorde pas avec la déclaration du ministre. Ainsi je trouve dans l'état de compte de M. Thomas Sainsburg, de Chatham, ce qui suit :

Thomas Sainsburg, Chatham, Ont.: Services, $85 ; 398 poulets, $107.90 ; lait, 4,105 livres, à 25 cents le quintal ; suif, 60 livres à 6 cents ; sciure de bois, $1 ; frais de transport, $11.62 ; louage de balances, $4 ; louage d'un cheval, $1 ; charroyage, 50 cents ; divers, 59 cents ; pour préparation et vente de poulets, 50 cents ; payé aux plumeurs, $27.36.

M. Sainsburg est peut-être cultivateur, car tout ce qu'il a payé, d'après cet état de compte, un cultivateur faisant l'élevage de poulets aurait été obligé de le payer également. Dans cet état il n'est question ni d'expériences ni d'enseignement. La vente des poulets a rapporté $16, et il est resté un découvert de $237. Ces poulets sont-ils morts ? Qu'on en juge par l'état que l'honorable ministre a dressé et qui a été publié. Pour moi, je n'y vois pas autre chose que le prix de revient des poulets, le coût de leur nourriture, celui des boîtes dans lesquelles on les a expédiés, les frais de transport et tout ce qu'un cultivateur aurait été obligé de payer. Il est vrai qu'il a alloué une certaine somme à ses amis politiques de l'endroit où il avait établi la station, pour avoir pris soin de ces poulets ; mais n'empêche que ces mêmes expériences, le ministre les ait fait faire, aussi à Glen-

garry. A Bondville, dans la province de Québec, il y a eu une perte de $239 ; à Charlottetown, une perte de $405 ; une de $198 à Sussex, N.-B., de $237 à Chatham, et ainsi de suite.

M. FOWLER : Le ministre se propose-t-il d'établir d'autres stations d'engraissement l'année prochaine, et dans l'affirmative, dans quels endroits ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. Je ne sais précisément où. On laissera subsister quelques-unes des stations qui existent actuellement.

M. FOWLER : L'honorable ministre a décidé si c'est les plus prospères ou les moins prospères de ces stations qu'il laissera subsister ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je pense que chacune d'elles a donné des résultats assez satisfaisants pour que j'aie raison de les laisser subsister toutes.

M. KAULBACH : La discussion ayant aussi eu trait à la fabrication du fromage, je demanderai au ministre s'il a songé à l'inspection du lait charroyé aux fromageries afin de s'assurer s'il est de bonne qualité. Il est essentiél que le lait qui sert à la fabrication du fromage destiné à l'exportation soit bon. A-t-il pris les moyens d'en prévenir l'altération ? En se servant de voitures convenables, ne pourrait-on pas aller plus loin des centres où se fabrique le fromage ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il va de soi que le lait doit être de bonne qualité. Je suis heureux de pouvoir dire qu'au Canada, il ne se fait pas de fromage avec du lait écrémé et qu'on n'écrème pas le lait aux fromageries, nous nous en sommes assurés par l'entremise de nos propres fonctionnaires, à qui nous leur faisons faire l'inspection du lait. D'ailleurs les fromagiers eux-mêmes se rendent compte de la qualité du lait qu'on leur apporte.

M. KAULBACH : En charroyant le lait de trop loin, est-ce qu'on n'en altère pas la qualité ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, parfois. Le lait sera charroyé à la fromagerie à l'avenir comme il l'a été jusqu'à présent.

M. KAULBACH : Les fromagiers sont-ils tenus de fabriquer des meules de fromage d'un certain poids pour l'exportation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils peuvent faire les meules de n'importe quel poids.

M. TAYLOR : Le ministre ne m'a pas expliqué le cas de Chatham, où il y a un découvert de $237.63.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne comprends pas ces chiffres contradictoires ; on vous en donnera une explication au bureau du ministère.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudrait-il se procurer les renseignements que je lui demande ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai fourni un état complet des dépenses.

M. TAYLOR : D'après le ministre toutes les stations, à part celle de Lancaster, ont donné des bénéfices. Cependant, la vente des poulets provenant de cette station a rapporté $16.09 et le ministre à payé à M. Sainsburg, $253.72. Ces poulets doivent avoir été victimes d'un cyclone, ce qui est pis qu'une maladie.

M. KAULBACH : L'honorable ministre a dit qu'il fallait faire l'épreuve du lait. Quelle épreuve en fait-on ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas avoir rien dit de particulier à cet égard. Si c'est du procédé en usage dans les fromageries que l'honorable député veut parler, je lui répondrai qu'il n'a pas été modifié et qu'il ne le sera pas. Les fromagiers soumettent le lait au procédé usité depuis plusieurs années.

M. HACKETT : Après m'être longtemps arrêté aux poulets et aux fromages, je reviens encore une fois aux pommes. L'honorable ministre a-t-il nommé quelqu'un pour faire le greffage et l'émondage dans l'Ile du Prince-Edouard et pour aider à l'arboriculteur qu'il y a là ? M. D. A. Sharp, un habitant de l'île, a demandé cet emploi ; l'honorable ministre voudra bien se rappeler que, il y a de cela quelques années, il l'avait accordé à un nomme Kinsman, qui s'est montré tout à fait incompétent. Nous ne voulons pas que l'histoire de M. Kinsman se répète. Or, M. Sharp est un vieux pépiniériste, parfaitement versé dans l'arboriculture et fort recommandé à l'honorable ministre par la population de l'Ile du Prince-Edouard, qui lui a adressé en faveur de ce monsieur une requête accompagnée de nombreuses signatures. M. Sharp, qui a longtemps vendu des boutures aux cultivateurs de cette province-là, représente, je crois, une pépinière située dans le voisinage de Sussex. Il cultive, et cela avec un soin tout particulier, des arbres qui conviennent à l'Ile du Prince-Edouard, et sans égard aux distances il se rend chez ceux à qui il en a vendu et leur aide à en prendre soin. Mais comme il est obligé de gagner sa vie, il lui serait impossible de consacrer tout son temps et toute son attention à ce travail, sans compensation de la part du gouvernement.

J'espère que l'honorable ministre daignera prendre en considération la requête dont j'ai parlé.

M. FOWLER : L'honorable ministre voudrait-il me dire sur quoi il se base pour déterminer le chiffre des primes accordées aux entrepôts frigorifiques où les beurreries déposent leur beurre, comment ces primes se

paient et quelle est la valeur primitive des édifices auxquels il les accorde ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces entrepôts sont construits d'après certains plans et devis fournis par le ministère, publiés depuis plusieurs années, expliqués au comité et dont on a envoyé des reproductions dans toute l'étendue du pays il y a trois ou quatre ans. La prime est de $50 pour la première année, et de $25 pour les deux années subséquentes, à condition que les entrepôts soient construits comme il le faut et que, en été, la température y soit au degré requis. C'est ce dont notre inspecteur nous informe, après s'être rendu sur les lieux ; si le rapport de l'inspecteur est favorable, le beurrier remplit et signe une formule de même nature et l'adresse au ministère, après quoi, la prime est payée.

M. FOWLER : Pour avoir cette prime il faut la demander ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. Le beurrier fait sa demande, et nous lui indiquons ensuite comment construire son entrepôt, et nous lui adressons des formules de rapports.

M. TAYLOR : Qui fait l'inspection de ces édifices ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les fonctionnaires du ministère.

M. TAYLOR : Dans tous les cas ?

M. FOWLER : Combien coûtent ces entrepôts, en moyenne ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si on les construit à l'intérieur d'une beurrerie qui existe déjà, ils coûtent environ $150 ; mais s'il faut les construire à l'extérieur, ils reviennent à $250 ou $300. Telle est l'estimation du professeur Robertson. Le gouvernement contribue en trois ans $100, dont $50 la première année et $25 les deux années suivantes.

M. BLAIN : Combien y a-t-il de beurreries qui ont obtenu cette prime ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Environ 500—pas toute la prime, cependant. Il en est qui n'ont pas encore fini de remplir les conditions voulues pour y avoir droit ; mais on en compte environ 500 qui sont déjà pourvues d'entrepôts frigorifiques. Dans un an ou deux certaines de ces beurreries auront achevé de remplir les conditions.

M. BLAIN : Combien y en a-t-il qui ont gagné toute la prime de $100 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Environ 230, dit le professeur Robertson.

M. BLAIN : Dans cette brochure que je tiens à la main et qui a été publiée par le gouvernement, il est dit que jusqu'à l'année 1900, la prime de $100 a été gagnée par 317 beurreries.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A peu près ce nombre-là.

M. BLAIN : Combien, d'après l'honorable ministre, y a-t-il de beurreries qui ont gagné toute la prime de $100 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : S'il y en avait alors 317, il doit y en avoir un plus grand nombre à l'heure qu'il est. Je crois me rappeler qu'il y en a 330.

M. FOWLER : Combien y a-t-il de beurreries du Nouveau-Brunswick qui ont demandé la prime ?

M. TAYLOR : Je vois page 61-D du rapport de l'auditeur général, qu'il y en a 6 de l'Ile du Prince-Edouard, 5 de la Nouvelle-Ecosse, 6 du Nouveau-Brunswick, 170 de Québec, 15 d'Ontario et 3 du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. L'honorable ministre vient de dire que pour avoir droit à la prime il faut construire un entrepôt d'après des plans et devis fournis par le ministère, et que ce dernier fait faire l'inspection de ces entrepôts par un de ses fonctionnaires. Voudrait-il rendre compte des $22 qui ont été payés à certaines gens d'Ontario et des $485.18 qui ont été payés à des gens de la province de Québec comme frais d'inspection de ces entrepôts ? Je vois qu'on a donné, de ce chef, à T. Corbeil, de la ville des Laurentides, de l'ouvrage pour 21 jours, à $2, et ainsi de suite .

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il avait charge de faire l'inspection des beurreries par rapport aux primes.

M. TAYLOR : Comme employé du ministère ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. TAYLOR : Vingt et un jour durant ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. TAYLOR : J'ai ensuite demandé à l'honorable ministre si l'inspection se faisait par un fonctionnaire d'ici et il m'a répondu affirmativement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député n'a pas demandé si ce fonctionnaire était d'ici. C'est un fonctionnaire du ministère, un membre du syndicat des inspecteurs de la province de Québec, et c'est nous qui lui avons demandé de faire ce travail.

M. TAYLOR : Il y a aussi un nommé J. O. Danis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne reconnais pas ce nom-là.

M. TAYLOR : Vous le trouverez à la page D-64 du rapport de l'auditeur général.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est possible, mais je ne le reconnais pas.

M. TAYLOR : N'y a-t-il pas aussi un nommé A. P. Purvis de Maxville, Ontario ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, nous l'avons employé ; c'est un des inspecteurs d'Ontario.

M. TAYLOR : Et un nommé A. B. Rabb, de Brockville, qui a reçu $2 par jour ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne connais personne de ce nom-là.

M. TAYLOR : Ces messieurs ne sont pas des fonctionnaires du ministère ; mais il y a $485 qu'on a payés à environ trentre inspecteurs de la province de Québec, et $22 qu'on a aussi payés à six de la province d'Ontario.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils avaient charge de faire l'inspection.

M. TAYLOR : Le ministre nous a donné à croire que la prime ne se payait que sur certificat d'un fonctionnaire du ministère établissant que le beurrier a rempli les conditions. Or, il appert que l'inspection n'est pas faite par tel fonctionnaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle s'est faite ainsi dans tous les cas où c'était possible. Dans tout autre cas, nous l'avons fait faire par des personnes déjà chargées d'une tâche semblable par quelque syndicat municipal ou provincial.

M. HACKETT : Y a-t-il un de ces entrepôts à Charlottetown ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons retenu un compartiment de l'entrepôt qu'il y a là.

M. HACKETT : Et l'acheteur de fromage paie des frais d'entrepôt sur ce fromage, tant qu'il reste là?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. HACKETT : Vous êtes à édifier un établissement pour l'affinage du fromage dans l'est et un autre dans l'ouest d'Ontario, un dans la partie française et un autre dans la partie anglaise de la province de Québec. Pourquoi donc, au nom du ciel, n'en accordez-vous pas un à l'Ile du Prince-Edouard, où, grâce aux trois fromageries que le professeur Robertson était venu y établir sous le règne des conservateurs, il se fait aujourd'hui tant de fromage, et cela, sans aucune autre aide du gouvernement actuel que le fait d'avoir loué ce compartiment des Rattenburgs, de Charlottetown, ses amis? Si, comme le dit le ministre l'affinage doit donner au fromage une plus-value de trois ou quatre cents par livre, pourquoi ne pas mettre la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard à même d'en profiter tout aussi bien que Québec et Ontario qui ont chacun deux affineries, tandis que ces autres provinces n'en comptent pas encore une seule ?

J'espère que l'honorable ministre va trouver moyen d'en établir une au moins dans l'Ile du Prince-Edouard.

Pour encourager l'industrie laitière en faisant des avances sur le lait et la crème, et pour la fabrication du beurre et du fromage, le produit des ventes de ce beurre et de ce fromage devant être placé au crédit du fonds du revenu consolidé, $40,000.

M. CLANCY : Quel a été le résultat de l'association du gouvernement avec les beurreries du Nord-Ouest ? Il a subi des pertes, comme certains députés l'avaient d'ailleurs prédit lorsque le ministre a soumis ce projet à la Chambre ; mais a-t-il réussi à les réparer et entend-il cesser d'aider ces beurreries comme je crois qu'il l'a dit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est vrai, certaines de ces beurreries n'ont pas eu tout le succès qu'on en attendait. Le développement considérable de la culture du grain depuis quelque temps.....

M. CLANCY : Encore une excuse.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, encore une. Peut-être avons-nous eu tort, aussi, d'aller établir des beurreries dans des endroits où l'on cultive surtout le grain. Nous en avons fermé une couple, et j'ai bien peur que nous soyons obligés d'en fermer quelques autres. Nous avions prêté, en tout, $43,540.63, dont $24,528.87 nous ont été remis jusqu'à présent, de sorte qu'il nous est encore dû $19,011. Huit des vingt et une beurreries établies nous ont rendu tout ce que nous leur avions prêté ; quatre autres, presque tout, et elles nous paieront le reste dans le cours de la prochaine saison si elle est aussi bonne que la dernière. Je crois bien que celles de Maple-Creek, de Prince-Albert et du Lac-aux-Canards, de Wolseley et Moffat, et d'Edmonton, et ses tributaires, vont perdre de l'argent. Les autres, ayant de plus faibles montants à nous remettre, pourront probablement s'acquitter de leurs obligations en entier. Donc, bien que les résultats aient jusqu'à un certain point trompé notre attente, nous avons lieu d'en être assez satisfaits. A tout événement, en faisant ce que nous avons fait nous avons contribué dans une très large mesure au progrès du pays, et l'encouragement que nous avons donné aux colons vaut bien ce que nous avons déboursé, et, en somme, nous n'aurions pas à nous plaindre de notre placement, même si nous ne pouvions en recouvrer absolument tout le montant.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il cessé d'accorder de l'aide ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que dans un an, les beurreries qui ont payé tout ce qu'elles nous devaient pourront se passer de nous. Il faudrait peut-être, pendant une couple d'années, prendre soin de quelques autres qui nous doivent encore, afin d'assurer le paiement de la différence due. Mais il en est qui semblent

nous réserver des pertes. Nous avons fait là, en petit, ce qui s'est fait plus en grand pour l'Ile du Prince-Edouard, il y a quelques années.

M. GILMOUR : Quelles sont les beurreries qui se sont complètement libérées ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Celles de Churchbridge, de Kootenay, de Grenville, de Mâchoire-d'Orignal, de Red-Deer, de Regina, de Saltcoats, de Saskatoon, de Whitewood et de Yorkton. Il y en a quatre autres qui se sont presque complètement libérées, et sept qui n'ont que peu payé.

M. GILMOUR : Celle de Calgary a-t-elle tout payé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, mais dans ce cas l'argent avait été prêté aux patrons et non à la corporation.

M. GILMOUR : Quel est le chiffre de la production de toutes les beurreries réunies ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elles ont produit, en 1897, 473,000 livres de beurre, $85,000 ; en 1898, 484,000 livres, $73,-000 ; en 1899, 501,000 livres, $103,000 ; en 1900, 637,000 livres, $128,000 ; en 1901, 677,-000 livres, $129,000. Laquantité a augmenté, ainsi que le prix.

M. GILMOUR : L'honorable ministre a-t-il le contrôle de la vente ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. Nous avons vendu la plus grande partie de ce beurre dans la Colombie Anglaise et au Yukon, et pendant la dernière saison, nous en avons expédié en Europe. Chaque année nous en avons envoyé au Japon—pas beaucoup, mais nous y en envoyons de plus en plus tous les ans.

M. GILMOUR : J'en suis étonné, je croyais que le Yukon aurait tout pris.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela dépend de ce que, cette année, il a été envoyé dans la Colombie Anglaise du beurre d'Ontario, de Québec et surtout du Manitoba. Il y a été envoyé du beurre de l'est dès le printemps.

Il est rendu compte des délibérations sur quelques résolutions.

Sur motion du ministre des Finances, la séance est levée à 11 heures et 50 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 14 avril 1902.

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

IMMIGRATION CHINOISE ET JAPONAISE.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je demande la permission de déposer sur le bureau de la Chambre la deuxième partie du rapport de la commission royale sur l'immigration chinoise et japonaise.

RAPPORT.

Rapport sommaire de la Commission géologique pour l'année civile 1901.—Honorable M. Sifton.

BILL D'INTERET PRIVE.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 53) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.—M. Davis.

Article 4.

M. McCREARY: Vu que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) était absent la dernière fois que nous avons discuté ce bill, vendredi dernier, je profiterai de sa présence ici ce soir pour exposer les quelques objections que j'ai à l'adoption de ce bill. Je m'oppose d'abord au principe général du bill. Il autorise la construction de 5,000 ou 6,000 milles de chemin de fer et c'est trop de pouvoir à conférer, par une seule charte. Je m'y oppose aussi parce qu'il autorise la construction de certains embranchements dont la localisation est si vague, qu'on ne sait pas où elles seront construites. Mais ma principale objection c'est que ce bill met à la merci de la compagnie les deux seuls passages qui existent dans les Montagnes Rocheuses ; celle de la rivière du Pin et celle de la Tête-Jaune. Il y a environ 25 ans un ingénieur franchit le passage du Pin, ainsi qu'un M. Hunter, il y a vingt ans. Ni l'un ni l'autre ne firent de rapport sur la possibilté de construire un chemin de fer à cet endroit. Il n'existe aucun renseignement sur ce point, autant que je sache. Le ministre des Chemins de fer et Canaux devrait prendre des mesures, au cas où une autre ligne transcontinentale serait construite, de lui assurer un droit de passage à ses endroits, vu qu'il n'y a pas d'autre passage praticable.

Je vois que la Chambre de commerce de Winnipeg a discuté il y a quelques jours une résolution que la Chambre de commerce d'Halifax lui avait adressée, au sujet de l'Intercolonial. La Chambre de commerce de Winnipeg représente toutes les grandes institutions qui prêtent de l'argent dans l'ouest. Cette chambre de commerce a été d'opinion qu'une commission devrait être nommée pour étudier la question de savoir si l'Intercolonial pouvait devenir un facteur dans le problème du transport au Canada, et dans l'affirmative, s'il ne serait pas opportun, pour le gouvernement de le prolonger jusqu'à la côte du Pacifique.

Cette question a été discutée à fond par plusieurs citoyens possédant de grands intérêts dans le pays et l'associé de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), M. Vanton, appuya la proposition. Je n'ai pas

à examiner si la chose est faisable ou non, mais dans le cas où elle le serait et si plus tard le gouvernement se décidait à prolonger l'Intercolonial jusqu'au Pacifique, il devrait, dès maintenant se réserver un droit de passage, à travers ces passes.

Mais il y a dans ce bill une autre chose que je tiens à signaler. Comme vous le savez, M. l'Orateur, un arrangement est intervenu entre le Manitoba et le Northern Pacific, et a été approuvé par le gouvernement fédéral. Voici à peu près la nature de cet arrangement : Le gouvernement du Manitoba afferma du Northern Pacific pour un certain nombre d'années, la ligne de cette compagnie dans les limites de la province, soit une longueur de 350 milles, pour un loyer annuel de $210,000. Le gouvernement manitobain sous-loua cette ligne à la Compagnie Canadian Northern et il fut convenu que cette dernière émettrait des obligations sur lesquelles le Manitoba garantirait l'intérêt jusqu'à concurrence de $20,000 par mille, sur 300 milles, et sur certaines autres obligations de la compagnie couvrant une longueur de 1,000 milles, le gouvernement du Manitoba garantissait l'intérêt jusqu'à concurrence de $10,000 par mille. Cela fait un parcours total de 1,300 milles sur lesquels l'intérêt est garanti. A même les recettes la compagnie devait payer d'abord les dépenses d'exploitation, deuxièmement, le loyer de $210,000 à la Compagnie Northern Pacific et troisièmement l'intérêt sur ces $14,000,000 d'obligations, et à défaut de paiement le gouvernement du Manitoba était responsable. Si après deux ans, il y avait un excédent de recettes, les taux de fret devraient être diminués. C'est pour cette considération, pour obtenir aux cultivateurs de l'ouest du Manitoba une réduction dans les prix du transport que la province se porta caution pour la compagnie. Cette réduction devait être de 2 cents par boisseau de blé la première année, et s'il y avait des bénéfices, une nouvelle réduction serait faite. Par le bill actuel la compagnie a droit d'ypothéquer le chemin de fer pour $25,000 par mille, non seulement sur les parties à construire, mais sur celles déjà construites et ici la question se pose : s'agit-il de $15,000 de plus par mille, sur les 1,300 milles pour lesquels le gouvernement est responsable comme endosseur ? Si la réponse est affirmative, il n'est pas probable qu'on obtienne jamais une réduction dans les taux du fret.

L'honorable M. HAGGART : Jusqu'à quelle somme peut-on hypothéquer les 1,300 milles déjà construits ?

M. McCREARY : Je regrette de ne pouvoir renseigner l'honorable député sur ce point.

L'honorable M. HAGGART : Si on l'hypothèque pour $25,000 et si la ligne est terminée, cela ne dérange rien.

M. McCREARY : Je suppose que non. Mais le gouvernement du Manitoba s'est rendu responsable de l'intérêt sur $10,000 par mille, sur une partie du chemin, et sur $20,000 par mille sur l'autre partie. Il est possible que je me trompe, mais je veux qu'on me le prouve. Je ne veux pas que le Manitoba soit responsable de l'intérêt sur $25,000 par mille au lieu de $10,000. Je veux que les cultivateurs du Manitoba, au profit desquels cet arrangement est supposé être fait, n'aient pas à payer l'intérêt sur cet excédent. Il appartient au ministre des Chemins de fer de faire la lumière sur ce point. Il a été mis parfaitement au courant de la question quand elle a été discutée devant le comité des chemins de fer, et je n'ai pas de doute qu'il est en état de nous donner toutes les explications nécessaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député de Selkirk appelle mon attention sur certaines dispositions de ce bill, et signale particulièrement le fait que la compagnie est autorisée par ce bill à construire une longueur considérable de chemin, et qu'il n'est pas à propos de lui conférer autant de pouvoirs. Il prétend que si ce bill est adopté, la compagnie sera maîtresse non seulement du passage de la Tête-Jaune, mais aussi de celui de la rivière du Pin. On se rappelle qu'à plusieurs reprises devant le comité des chemins de fer j'ai fait remarquer l'étendue de ce projet et la superficie considérable de territoire que la compagnie demandait à occuper. A la suite de ces observations, le bill primitif fut fortement écourté, plusieurs clauses furent biffées et l'opinion du comité m'a semblé être que le restant du bill devait être adopté. Je n'ai pas alors poussé la discussion plus loin, et je n'ai pas l'intention de le faire aujourd'hui. J'ai tout particulièrement signalé le point que vient de soulever l'honorable député, et après d'assez longs débats de part et d'autres, le comité a décidé que le bill ne contenait rien de répréhensible. Il faut avoir beaucoup d'égard pour les décisions du comité, dans ces sortes de questions, et à moins de circonstances extraordinaires, ou d'une fausse interprétation des faits, il vaut mieux, je crois, regarder les décisions du comité comme finales, ou à peu près.

Quant à ce que dit l'honorable député sur la nécessité d'assurer un droit de passage aux autres compagnies qui voudraient faire usage de ces passes, cela est déjà pleinement garanti par la législation actuelle. Il semble sous l'impression que le ministère n'a pas de renseignement sur la nature du pas de la rivière du Pin relativement à la construction d'un chemin de fer. Il fait erreur, car le sous-ministre m'informe que des études minutieuses ont été faites et que notre ingénieur, sir Sandford Fleming, en conclut qu'il est impossible d'y construire plus d'une voie. Puisqu'il faut que quelqu'un la construise, peu importe la compagnie qui la construira, puisque la législation

existante donne au gouvernement tous les pouvoirs nécessaires pour autoriser les autres voies qui pourraient être construites, à se servir de ces passes.

Au sujet de l'effet que ce bill pourrait avoir sur l'arrangement conclu entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du Canadian-Northern, j'y avais songé avant que la question fût réglée par le comité, et j'ai pris les renseignements nécessaires. Je ne vois pas en quoi ce bill pourrait affecter le contrat au sujet des obligations déjà émises ; mes recherches sur ce point m'ont confirmé dans cette opinion. Je puis assurer à l'honorable député qu'il peut être sans crainte à cet endroit.

M. OLIVER : Tout en acceptant avec plaisir les assurances que vient de nous donner l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, je ne suis pas parfaitement convaincu que ce bill, s'il est adopté, ne sera pas préjudiciable aux intérêts du Manitoba. Je ne suis pas avocat, et peu en mesure, par conséquent, de discuter cette question. Mais elle est importante, et quand elle aura été une fois décidée, il n'y aura plus à y revenir. Il faut donc procéder avec le plus grand soin.

Par suite d'une législation fédérale, le Manitoba est soumis à certaines obligations envers la Compagnie du Canadian-Northern. Par ce bill actuel, le parlement augmente les obligations, non du Manitoba, mais de la compagnie. Ici se présente la question de savoir si la compagnie, par suite de cette législation, ne serait pas en droit de pourvoir au paiement de l'intérêt sur l'excédent d'obligations, avant d'accorder aux cultivateurs du Manitoba les avantages qu'ils s'attendaient à retirer des obligations qu'ils ont assumés.

La compagnie n'avait à pouvoir qu'à l'intérêt d'une hypothèque de $10,000 par mille, et ce bill lui permet de payer l'intérêt sur une dette de $25,000 par mille. On peut se demander si la compagnie ne se servira pas de cette loi pour refuser de diminuer les taux du fret, tant que les recettes du chemin ne suffiront pas à payer l'intérêt sur ces $15,000 de plus par mille. Le fait d'autoriser la compagnie à émettre de nouvelles obligations jusqu'à concurrence de $15,000, lui servira peut-être de prétexte pour ne pas se conformer à ses obligations envers les contribuables du Manitoba. Je puis me tromper ou avoir raison, mais je demanderais que la partie du chemin construit dans le Manitoba et sujet à l'entente conclue avec le gouvernement de cett province fût exemptée des dispositions de cet article. Alors il ne pourrait plus y avoir de doute, ni de danger. Personne n'aurait à en souffrir et je ne vois pas d'objection à ce que cela soit fait.

Il est maintenant généralement admis que ce n'est pas la Compagnie qui paie l'intérêt sur ses obligations. Ce sont les clients du chemin qui paient cet intérêt, au moyen des taux de fret sur les marchandises qu'ils font transporter. Si le parlement autorise la compagnie à hypothéquer son chemin dans la vallée de la Saskatchewan jusqu'à concurrence de $25,000 par mille, c'est la population future de ces territoires qui paiera l'intérêt sur cette somme, s'il est jamais payé.

De plus, le gouvernement, en exerçant son pouvoir discrétionnaire de fixer les taux, doit tenir compte du fait qu'il a lui-même autorisé l'émission de ces obligations, et il est obligé de laisser les taux à un chiffre suffisant pour assurer le paiement de l'intérêt sur cette hypothèque de $25,000 par mille. Il est du devoir du parlement de limiter l'émission de ces obligations à la somme strictement nécessaire. C'est absolument nécessaire, si on veut que le parlement puisse jouer un rôle efficace dans les taux qui pourront être exigés, soit par l'entremise d'une commission des chemins de fer ou autrement. Si une hypothèque de $10,000 par mille, est suffisante pour construire le chemin du Canadian-Northern à travers les prairies du Manitoba, cette somme doit également suffire à la construction du chemin à travers les prairies de la Saskatchewan—du moins, approximativement. Le fait que la compagnie a consenti à construire son chemin, dans le Manitoba, avec un pouvoir d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de $10,000 par mille, est une preuve qu'un privilège de $25,000 par mille, à travers les prairies de la vallée de la Saskatchewan, est inutilement élevé, et imposera de lourdes obligations à la future population de ce district dont les propriétaires du chemin seront les seuls à profiter. Je demande au ministre des Chemins de fer et à la Chambre de protéger le Manitoba contre toute charge additionnelle et de protéger aussi les intérêts futurs de l'Ouest, en limitant au strict nécessaire le pouvoir d'hypothéquer de cette compagnie. L'expérience du passé nous enseigne que ces précautions sont nécessaires, si on veut que le pays profite des sacrifices qu'il fait pour la construction de chemin de fer.

M. HAGGART : J'assistais à la séance du comité quand cet article a été discuté, et le ministre des Chemins de fer et Canaux vient d'expliquer qu'il n'affecte pas les obligations déjà émises. S'il en est ainsi, on ne peut y avoir d'objection. Mais si on prend le texte même de l'article : " La Compagnie pourra en tout temps et au besoin émettre et garantir par hypothèques des obligations, débentures ou autres effets, dans le but d'acquérir par achat," etc.—il n'y a rien pour indiquer que les obligations à émettre ne seront pas sur le même pied que celles déjà émises.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Celles qui sont déjà émises sont garanties par une première hypothèque, en vertu de l'arrangement conclu avec le Manitoba.

M. HAGGART : Je ne me rappelle pas dans le moment l'état exact de ces obligations et je faisais simplement remarquer l'effet apparent de cet article. Même si les obligations déjà émises sont garanties par une première hypothèque, il faut prendre garde de leur faire perdre leur priorité. Cela pourrait se faire en ajoutant un nouvel article affirmant au delà de tout doute la priorité de ces obligations sur celles qui seront émises.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas qu'il puisse y avoir de doute sur la nature de ces obligations déjà émises. Elles font le sujet d'un contrat formel entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern. Tous les documents nous ont été soumis à la dernière session, et on se rappelle que la compagnie donna une hypothèque par laquelle les obligations déjà émises jusqu'à concurrence de $10,000 par mille, constituaient un premier privilège sur le chemin. Nul pouvoir subséquent conféré par le parlement ne pourrait modifier la position. Les obligations qui seront émises plus tard viendront après et porteront deuxième hypothèque. Nous ne leur donnons pas priorité, ni nous ne les mettrons sur un pied d'égalité. Les porteurs des premières obligations sont garantis par une première hypothèque sur le chemin. Le gouvernement du Manitoba est sans doute au courant de tous les détails de ce bill, et s'il s'y trouvait quelque chose affectant ses droits, il n'aurait pas été lent à nous le faire savoir.

En réponse à l'honorable député d'Alberta, je dois dire qu'il était entendu, au comité des chemins de fer, quand il s'est agi de rapporter le bill que je remettrais à l'étude les articles 3 et 4. J'ai fait remarquer les pouvoirs considérables que conférait cette charte, et j'ai dit que je pourrais peut-être suggérer quelques changements, et qu'en attendant le comité pouvait rapporter le bill. Mon honorable ami, a par conséquent, parfaitement droit de me demander pourquoi j'ai recommandé que le privilège d'hypothéquer restât le même. Il est facile de parler du prix de construction, mais le moins coûteux de ces chemins, au dire de mes ingénieurs, coûtera de $15,000 à $20,000 par mille, pour la construction du chemin, des ponts, dont deux considérables devront être construits sur la Saskatchewan—la pose des rails, et l'outillage de la voie. Quand mon honorable ami parle de $8,000 ou $10,000, il se trompe dans ses calculs. Voyons ce que coûte l'outillage seul du chemin. Si le pays est aussi fertile qu'on le dit, il sera vite peuplé, et il faudra un grand nombre de wagons et de locomotives pour transporter les récoltes de ces colons. Ce n'est pas une mince affaire d'équiper d'un chemin de fer pour le mettre en état de transporter un trafic comme celui qui s'est développé le long de la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et qui ne manquera probablement pas de se produire le long de cette nouvelle ligne. Si on tient compte du prix des locomotives, des fourgons à marchandises, et autre matériel, on en conclut que $5,000 ou $6,000 n'est pas exagéré, pour le matériel. Puis, les obligations, quelque puissante que soit une compagnie, ne peuvent être vendues qu'avec un escompte considérable, même celles qui sont garanties par le gouvernement du Manitoba. Je ne suis pas autorisé à le dire, mais j'ai eu occasion de savoir ce que ces obligations ont réalisé. Maintenant s'il s'agit des obligations d'une compagnie, sans garantie d'aucun gouvernement, allez sur le marché anglais, ou sur tout autre marché, et la perte sera encore plus lourde.

Je ne crois pas que $25,000 de débentures soient un montant plus que suffisant pour trouver l'argent nécessaire pour construire et outiller convenablement un chemin de fer de cette nature. C'est pour cette raison que je n'ai pas cru devoir demander au comité de diminuer en aucune manière les pouvoirs de la compagnie sous ce rapport.

Je propose que l'on ajoute les mots suivants après la dernière ligne de l'article quatrième : " Ne devant jamais dépasser $15,000 par mille sur la voie ferrée du gouvernement dont le présent acte autorise la construction." Cet article ainsi modifié ne pourra s'appliquer à des compagnies de chemins de fer incorporées par des lois antérieures, mais qui ne se trouvent pas mentionnées dans le présent acte.

M. HUGHES (Victoria) : Je ferai remarquer qu'il y a une partie de cette voie ferrée, depuis Winnipeg en gagnant vers l'ouest, dont la construction n'est pas autorisée par cet acte, mais par un acte antérieur, dont le bill actuel remet peut-être les dispositions en vigueur. Je veux parler des quarante milles de chemin au nord-ouest de Winnipeg.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député (M. Hughes) veut bien lire le paragraphe de l'article 1, il y trouvera mentionné et décrit toutes les lignes dont la construction est autorisée par ce bill. L'acte antérieur auquel il veut faire allusion, et qui autorise la construction d'un chemin de fer partant de Winnipeg et gagnant vers l'ouest, permet également l'émission d'obligations, et en vertu de cette loi la compagnie peut émettre des obligations sans avoir besoin d'une nouvelle autorisation du parlement.

M. HUGHES (Victoria) : Il est possible que les dispositions de cette loi se trouvent remis en vigueur par ce bill ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non il n'en est pas plus question que de ce tronçon de chemin de fer.

L'amendement est adopté.

Article 4.

M. BORDEN (Halifax) : Les termes de cet article me paraissent assez étranges. Ils n'autorisent pas la compagnie à hypothéquer son chemin de fer, mais lui permet d'hypothéquer des navires, des hôtels, des gares terminales et autres propriétés requises pour les besoins de l'entreprise. Si l'intention est d'accorder à la compagnie le droit d'hypothéquer ce chemin de fer, le langage dont on se sert pour exprimer cette idée me paraît passablement étrange. Il est possible que ce pouvoir lui soit accordé par un autre article.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je comprends que l'article veut dire que, y compris toute entreprise subventionnée que la compagnie pourra entreprendre, tel que construire des hôtels, etc., son droit d'émettre des débentures pour les fins de cette entreprise ne devra pas, en vertu du bill actuel, dépasser $25,000 par mille.

M. BORDEN (Halifax) : D'autres statuts lui accordent le droit d'hypothéquer le chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Mais ceci est leur propre langage.

M. BORDEN (Halifax) : Si les promoteurs sont satisfaits ainsi, nous devons l'être également.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'en suis satisfait parce que les dispositions de cet article limitent—Je ne suis pas en frais de rédiger cette législation.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

CHEMINS DE FER DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 16) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada.—(M. Douglas.)

Article 1.

M. DAVIS : Je désire soumettre ici l'amendement dont j'ai donné avis l'autre soir et qui a pour but de faire insérer dans cet article les mots suivants : "la compagnie devra construire dans le cours de l'année 1902, 35 milles de chemin de fer et 35 milles additionnels chacune des années suivantes, y compris l'année 1906". Ce n'est pas mon intention de faire perdre le temps de la Chambre à discuter cette question qui a été traitée à fond devant le comité des chemins de fer. J'ai soumis cette résolution au comité des chemins fer qui a refusé d'adopter ma manière de voir. Malgré cela, je considère qu'il convient de la soumettre à l'attention de la Chambre. Cette compagnie se trouve placée dans une position différente de toute autre compagnie qui se présente devant la Chambre pour demander l'adoption d'un bill quelconque. C'est en 1882, c'est-à-dire il y a vingt ans passés, que la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest fut incorporée. J'ai ici des copies des statuts adoptés à cette époque et postérieurement à cette date, concernant cette compagnie. En 1884, elle a obtenu une prolongation de temps. Mais il fut stipulé, toutefois, que la compagnie devrait construire 50 milles de voie ferrée chaque année, durant toute la durée de ce délai. Avec l'entente que cela serait fait, un grand nombre de colons allèrent se fixer le long du tracé de la ligne projetée. Il y avait donc trois parties à ce contrat, le parlement, les promoteurs de la compagnie et les colons. Ces derniers allèrent s'établir dans ce district parce qu'ils étaient convaincus que, grâce aux arrangements conclus par le parlement, le chemin de fer devrait les atteindre dans un temps déterminé. Mais la compagnie ne construisit ni cinquante milles ni un seul mille de voie ferrée par année. A l'expiration du délai accordé par le parlement, elle s'adressa de nouveau à ce dernier pour obtenir une prolongation de temps additionnelle. Le parlement crut devoir se rendre à cette nouvelle demande, mais il inséra dans le bill un article obligeant la compagnie à construire 20 milles de chemin par année. Quelques années plus tard, après avoir construit environ 20 milles de voie ferrée, elle demanda encore au parlement de lui accorder un délai additionnel de 9 ans, en s'engageant, si je me rappelle bien, à construire 20 milles de chemin par année. Je trouve l'article suivant dans un acte concernant le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada :

En 1893, la compagnie fit de nouveau amender sa charte, et il fut alors stipulé qu'elle devrait construire la longueur de voie ferrée qui serait déterminée par l'exécutif. Il y a de cela 9 ans passés, et la compagnie n'a pas encore construit un pied de ce chemin de fer depuis qu'elle a obtenu sa charte jusqu'à aujourd'hui.

Il est vrai que l'on répond à cela en disant que ce n'est pas la même compagnie ; que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a la possession de cette voie ferrée que depuis trois ou quatre ans. Cela est vrai, mais il est également vrai que lorsque cette dernière compagnie a acheté cette charte, comme je suis persuadé que cela s'est fait, et qu'elle a pris possession de ce chemin, elle l'a pris sujet à ces conditions. Elle les connaissait et savait qu'elle était tenue de les remplir ; par conséquent, le chemin de fer Canadien du Pacifique n'avait pas le droit de supposer qu'il pourrait obtenir une prolongation de délai, et il aurait dû démontrer sa bonne foi en construisant 20 milles de voie ferrée par année, et comme cette transaction avait lieu il y a 4 ans passés, il y

aurait maintenant quatre-vingts milles de ce chemin de fer de construits.

Il y a deux ans on a demandé au parlement de prolonger le délai de construction. Le bill fut rejeté par le comité des chemins de fer, parce que la compagnie n'avait encore rien fait. Aujourd'hui, la position est encore la même, cependant, le comité vient d'accorder à la Compagnie un délai additionnel de cinq ans pour construire sa ligne de chemin de fer. Elle a dit au comité et elle doit avoir déclaré au promoteur de ce bill, qu'un contrat pour la construction de 33 milles de chemin de fer avait été accordé. Or, j'ai beau chercher, je ne trouve rien dans le bill qui indique que ces 33 milles de voie ferrée seront construits. L'honorable député qui est chargé de ce bill, en connaît peut-être plus long que moi à ce sujet, mais je ne vois aucune disposition à cet effet Cette disposition est peut-être inscrite au verso du bill, mais, dans le corps du projet de loi, il n'y a rien de ce genre. J'aimerais à avoir la certitude que l'on va exécuter quelques travaux cette année. Il me semble qu'avec une charte qui existe depuis vingt ans, il n'est pas juste d'accorder un délai additionnel de 5 ans à la compagnie, en lui permettant de commencer la construction d'ici à deux ans, pourvu que toute la voie ferrée soit terminée dans un délai de 5 ans. Si je comprends bien les dispositions de ce bill, elle peut se contenter de construire un mille de voie ferrée cette année, et avoir 5 ans après pour compléter les travaux, et dans le cas où elle négligerait de faire la chose, la compagnie n'aura qu'à demander un nouveau délai de construction au parlement.

On a cherché à faire valoir comme argument qu'il n'y avait pas de colons d'établis le long du tracé du chemin projeté. Je prétends, au contraire, qu'un grand nombre de colons se dirigent de ce côté; mais quand bien même il n'y aurait pas un seul colon de ce côté, le fait que les immigrants se dirigent actuellement à flots pressés vers cette région exige l'ouverture et le développement de tous ces vastes territoires. Le tracé de la voie ferrée incorporée en vertu de cette charte traverse une des régions les plus fertiles des Territoires du Nord-Ouest, soit 234 milles des millions de terres de la vallée de la Saskatchewan. Il est bien connu que l'immigration se dirige vers la vallée de la Saskatchewan, et je demande à la Chambre s'il est juste de retarder de 5 ans le développement de ce district, en accordant une charte de cette nature, sans stipuler qu'une partie quelconque de l'entreprise devra être exécutée dans un temps déterminé. Si l'on disait dans le bill que 35 milles de voie ferrée devront être construits chaque année, sur la foi de cette disposition, les colons iraient prendre des terres de ce côté, car ils sauraient que la Compagnie est tenue de construire une certaine partie du chemin de fer chaque année. En agissant autrement, la Chambre cause un tort considérable à ce district. Les promoteurs de ce bill nous disent qu'ils ont déjà promis de construire 33 milles de voie ferrée, et s'ils veulent conserver leurs droits durant un semblable espace de temps, ils devraient être prêts à construire 33 milles de chemin de fer cette année, et 33 milles chaque année subséquente, y compris 1896.

L'amendement est rejeté.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 57) concernant la Compagnie de force Ontario et des Chutes de Niagara.—M. German.

Bill (n° 59)concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie James.—M. McCormick.

Bill (n° 62) concernant la Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike.—M. Morrison.

Bill (n° 66) concernant la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Nord.—M. Lemieux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-NORD ET D'OMINECA.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 72) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Ominéca.—M. Morrison.

Article 12.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à savoir comment il se fait que les pouvoirs de la compagnie d'émettre des obligations sont aussi étendus—$30,000 par mille. Ce chiffre est plus élevé que d'habitude.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question a été étudiée par le comité des chemins de fer, et nous nous sommes aperçus que nous n'avions que bien peu de renseignements pouvant nous permettre de nous rendre compte de ce que pourra coûter la construction d'un chemin de fer dans cette région.

Je comprends qu'il s'agit ici d'un tramway électrique, or, nous savons parfaitement que les matériaux requis pour ces travaux, l'achat et le transfert des rails, les gages, et toutes les dépenses inhérentes à la construction, l'exploitation et l'acquisition du matériel roulant pour un chemin de fer à cet endroit, tout cela coûtera beaucoup plus cher que dans l'est du Canada. Il n'y a pas encore bien longtemps, les officiers de mon ministère ont eu l'occasion de faire une enquête sur la question des taux de transport perçus par le chemin de fer du défilé de White, et les détails qu'ils ont obtenu sur ce que coûtent toutes les marchandises à cet endroit, démontrent que ces prix sont passablement élevés si on les compare à ce que coûtent les mêmes articles dans cette partie-ci du pays, ou même dans le Nord-Ouest. Je considère

que cette somme de $30,500 par mille n'est pas un chiffre exorbitant. La compagnie aura besoin de ce montant—ou tout au moins il lui faudra la balance de cette somme pour outiller et compléter le chemin.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

COMPAGNIES DE FILATURES COSMOS.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie de filatures Cosmos.—M. Flint.

Article 7.

M. HAGGART : Pourquoi a-t-on retranché de ce bill la disposition spéciale réglant que la majorité des membres de cette compagnie devra se composer de sujets britanniques ?

M. FLINT : Cela se fait souvent dans les bills d'intérêt privé à la demande des promoteurs, et le comité a cru devoir faire la chose dans le cas actuel.

M. HAGGART : C'est la première fois que j'en entends parler.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais que la chose a été faite, mais je ne puis dire pourquoi.

M. HUGHES (Victoria) : Le proposant de ce bill pourrait-il nous citer un seul exemple de ces nombreux cas dans lesquels cela aurait été fait. Si je me rappelle bien, c'est la pratique contraire qui a toujours été suivie depuis quelques années.

M. FLINT : Environ trois bills d'intérêt privé sur cinq contiennent cette disposition. Au point de vue général, il n'existe aucune raison pour justifier cette exclusion. Les capitaux étrangers engagés dans nos entreprises représentent des sommes tellement considérables, qu'il n'est que juste de déclarer occasionnellement que les directeurs de certaines compagnies n'auront pas besoin d'être sujets britanniques.

Article 8.

M. HAGGART : Cet article confère le pouvoir aux directeurs. Il me semble qu'il devrait être laissé aux actionnaires.

M. FLINT : L'article suivant répond à cette objection.

M. HAGGART : Ce dernier article exige le consentement des actionnaires de l'autre compagnie pour vendre, mais cela n'a rien à voir avec l'article 8. En vertu des dispositions de l'article 8, une compagnie peut faire telle chose avec le consentement du bureau des directeurs, mais il leur faut obtenir le consentement des actionnaires de l'autre compagnie.

M. FLINT : Le but principal de cette disposition et de permettre de pouvoir acheter les biens de l'autre compagnie. Il s'agit là d'un article bien ordinaire qui est conçu dans les mêmes termes que les autres articles du même genre dans d'autres bills d'intérêt privé. Je ne puis comprendre en quoi les intérêts de quelqu'un peuvent être lésés par cet article. Le bill a été étudié avec soin par le comité et personne n'a formulé d'objection.

M. HAGGART : Pour acheter il faut obtenir le consentement à la vente de la part de tous les actionnaires de la compagnie qui veut transporter ses droits, mais la compagnie qui achète peut conclure le marché sans le consentement d'aucun actionnaire.

M. WADE : Toutes les précautions nécessaires sont prises pour protéger les droits de l'ancienne compagnie en exigeant le consentement des actionnaires à la vente, mais si l'on voulait exiger le consentement des actionnaires de la compagnie actuelle, cela pourrait bien soulever des difficultés.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas une disposition extraordinaire que celle qui consiste à permettre à la compagnie de payer pour une propriété achetée avec des actions au lieu d'argent. L'objection de l'honorable député de Lanark résulte probablement du fait que nous permettons l'acquisition de biens considérables sans le consentement des actionnaires.

M. FLINT : Je ne crois pas qu'il y ait aucune difficulté à prévoir à cet égard. Les droits de l'ancienne compagnie sont sauvegardés en exigeant le consentement des actionnaires pour la vente, et les directeurs de la compagnie actuelle sont simplement autorisés à émettre des actions libérées jusqu'à concurrence de la valeur de la propriété qu'ils pourront acheter de l'ancienne compagnie.

M. HAGGART : Je ne fais pas ces objections dans le but d'empêcher l'adoption du bill. Si l'honorable député désire consulter quelqu'un à ce sujet, nous allons laisser adopter le bill par le comité, tout en remettant la troisième lecture à un autre jour. Dans l'intervalle l'honorable député pourra étudier la question, et quand le bill sera soumis à la Chambre en troisième délibération nous verrons si un amendement est nécessaire ou non.

LA COMPAGNIE DE FUSILS ROSS.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 70) constituant en corporation la Compagnie de fusils Ross.—(M. Thompson.)

Article 7, paragraphe 2.

M. HAGGART : Ce paragraphe stipule :

Le montant total ainsi emprunté ne devra jamais dépasser soixante quinze pour cent du capital réellement versé de la compagnie ; mais

cette limitation du pouvoir d'emprunter ne s'appliquera pas aux effets de commerce escomptés par la compagnie.

C'est la première fois que je vois une disposition de cette nature dans un bill d'intérêt privé. Qu'est-ce que cela veut dire? Il ne semble y avoir aucune limitation du pouvoir d'emprunter. Quel est le ministre chargé de surveiller les bills d'intérêt privé ? Ce paragraphe signifie simplement que la compagnie pourra emprunter autant qu'elle le voudra.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est aussi ce que peut faire n'importe quelle autre compagnie.

M. BORDEN (Halifax) : Il ne convient pas de traiter cette question du pouvoir d'emprunter des compagnies aussi à la légère. Tous les membres de cette Chambre doivent avoir présent à l'esprit de nombreux exemples des choses survenues, tant en Europe que dans ce pays, indiquant la nécessité qui existe d'imposer une certaine restriction dans ce pouvoir d'emprunter des compagnies d'intérêt privé. Un des membres du gouvernement devrait pouvoir répondre aux questions posées par les membres de la gauche à ce sujet. On devrait traiter plus sérieusement cette question des compagnies incorporées.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) a attiré l'attention de la Chambre sur le pouvoir d'emprunter accordé à la compagnie en vertu de cet article. Le comité a été unanime à lui accorder ce pouvoir, et on n'a pas fait valoir une seule raison tendant à démontrer que le comité devait modifier sa manière de voir à ce sujet.

L'honorable M. HAGGART : Si le pouvoir d'emprunter de ces compagnies n'est pas limité, quelle est l'utilité de cet article ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois qu'une certaine limite est fixée.

M. BORDEN (Halifax) : Sous quel rapport ?

M. RUSSELL : Ce paragraphe me paraît tout à fait raisonnable. Il tend à limiter le droit de la compagnie de conclure des emprunts permanents au montant de son capital réellement versé. Il s'agit ici d'une société commerciale, qui achètera et vendra, qui pourra, par conséquent, devenir porteur de billets représentant un montant plus élevé que le chiffre total du capital. On veut que les billets de cette nature, qui sont escomptés aux banques, et pour lesquels des marchandises ont été fournies, ne soient pas compris dans le montant de son emprunt, basé sur son capital souscrit. Les dispositions de ce paragraphe me paraissent bien raisonnables, et je crois que cette limitation est tout à fait juste.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas pourquoi on limite ce droit dans un sens seulement. Je veux savoir ce que veut dire ce paragraphe, et je ne l'adopterai pas avant d'en comprendre le contenu.

M. RUSSELL : Je présume que les promoteurs du bill n'auraient pas d'objection à retrancher ce paragraphe.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est la règle adoptée par ce parlement et en usage depuis un grand nombre d'années, relativement aux compagnies à fonds souscrits. On l'a appliquée dans presque tous les bills qui ont été adoptés. Personnellement, je n'ai jamais approuvé cette mesure et je ne l'approuve pas encore. Mais tant que notre mode général de législation sur ces questions ne sera pas modifié je suppose que cette disposition continuera d'exister dans ces chartes spéciales. Toutes les sociétés commerciales ont des droits d'emprunt limités sur débentures. L'honorable député de Halifax (M. Borden) sait mieux que moi, que cette limitation du pouvoir d'emprunter se trouve dans l'acte concernant les compagnies à fonds social. Quand à ce qui concerne les effets de commerce, le procureur a dû insérer cette disposition pour faire disparaître tout doute. Mais toutes les compagnies ont le droit d'emprunter tout l'argent qu'elles peuvent obtenir des banques ou d'autres personnes.

L'honorable M. HAGGART : Cette phrase: "effets de commerce" est nouvelle pour moi en fait de législation. J'ignore ce que veulent dire ces mots.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit là d'une expression d'un usage général, qui ne souffre aucune ambiguïté et dont le sens est bien compris de tous. Chacun sait parfaitement la différence qui existe entre des débentures ou des obligations émises par une compagnie incorporée et les effets de commerce de cette compagnie, et c'est cette distinction que cet article cherche à établir. L'honorable député de Halifax voudrait savoir sur quel principe est basé cette limitation de soixante-quinze pour cent dans le droit d'emprunter. Presque tous les actes d'incorporation de compagnies anglaises ou canadiennes contiennent cette limitation. En Angleterre, le chiffre de cette limitation est exactement de soixante-quinze pour cent ; je sais qu'il en est ainsi dans plusieurs provinces. Le parlement veut qu'il y ait une limitation d'imposée sur ce que je pourrais appeler les obligations plus formelles et plus solennelles, émises par la compagnie, lesquelles passent aux mains des actionnaires et sont conservées durant plusieurs années, plutôt que sur les obligations consenties aujourd'hui, qui deviendront échues dans quelques semaines ou quelques mois, et que leurs porteurs surveillent plus attentivement. Certaines raisons exigent que le droit d'emprunter de la compagnie, au moyen de ces

obligations, ne soit pas illimité, cependant, cette limitation doit exister, il me semble qu'il est juste qu'elle soit d'environ 75 pour cent. Les gens à qui on demandera d'acheter ces débentures auront la certitude, grâce à cette législation, que les trois quarts seulement du capital peuvent être engagés par l'émission de ces débentures.

M. BORDEN (Halifax) : Au point de vue du statut lui-même, l'expression " effets de commerce " n'est rien autre chose qu'une expression vicieuse. On peut s'en servir dans le commerce ordinaire des affaires, mais ces mots ne sont pas employés dans les statuts.

On devrait employer l'expression " effets négociables " ou quelque chose comme cela, lettres de change ou billets à ordre, mais " effets de commerce " ne parait pas une expression bien propre à employer dans une loi. Cependant, c'est une question de goût, je suppose.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami admettra qu'il y a un argot légal en usage comme il y a ce qu'on appelle l'argot journalistique. Mais je trouve chez les auteurs les mots " effets de commerce ". Dans un ouvrage intitulé :

" White-Treatise on Canadian Company Law : article 40. Le langage de cet article veut qu'avant que la compagnie émette un papier commercial, le conseil des directeurs passera un règlement désignant quels officiers de la compagnie signeront ce papier au nom de la compagnie. L'habitude est de passer un règlement au sujet de tout papier commercial désignant les officiers qui sont autorisés à signer et à exécuter les documents.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai dit que je croyais que c'était de l'argot en ce qui concerne la loi. Je ne suppose pas que mon honorable ami aimerait à employer dans une loi qu'il rédigerait chaque expression qu'on peut trouver chez un écrivain. Je crois que s'il consulte les ouvrages modernes sur la rédaction des lois, il s'apercevra que tout principe de cette nature serait assez dangereux. J'admets que l'expression " effets de commerce " a cours parmi les hommes d'affaires, et qu'on peut s'en servir dans les livres de texte ; mais lorsque vous voulez être exact comme vous le devez dans une loi, ce n'est pas une expression très propre à employer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est une simple question de rédaction. La première partie de l'article stipule simplement que la compagnie empruntera sur sa propre garantie, c'est-à-dire, par hypothéque, et la limite est fixée à 75 pour cent du capital-actions versé. Quant à l'émission d'effets du commerce à un montant illimité, je crois que c'est très convenable, car c'est un principe bien établi chez nous que les compagnies commerciales peuvent émettre les effets négociables pour une somme illimitée. C'est simplement une question à régler entre elles et leurs créanciers. On se sert de ces mots dans le bill pour éliminer tout doute qui pourrait exister sur le sujet, et c'est la seule justification que je puisse trouver pour les employer.

M. BORDEN (Halifax) : La limite ici n'est pas jusqu'à concurrence de 75 pour 100 de la propriété hypothéquée, mais c'est une limite jusqu'à 75 pour 100 du capital versé de cette nature. Les deux choses ne paraissent pas avoir grand relations entre elles. Je peux comprendre la force de la recommandation du ministre de la Justice, mais la loi ne semble pas être sous cette forme.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que si mon honorable ami veut la relire encore une fois il ne le trouvera pas sujet à critique. Il serait restreint naturellement, mais le sous-article 2 stipule qu'elle ne dépassera pas 75 pour 100 sur le capital versé par les actionnaires de la compagnie.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne le crois pas, parce que 75 pour 100 du capital versé par les actionnaires de la compagnie pourrait être beaucoup plus ou moins que 75 pour 100 de la valeur de la propriété hypothéquée.

Bill rapporté, lu pour la troisième fois et passé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVIERE DES SAUVAGES.

M. MARCIL (Bonaventure), propose que les amendements faits par le Sénat au bill (n° 14), constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Rivière des Sauvages, soient adoptés.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député qui est chargé de ce bill ferait peut-être bien d'expliquer quelles sont ces amendements.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député de la Beauce (M. Béland), n'est pas ici, mais je comprends que l'amendement ajouté à l'article 11 stipule que ce chemin de fer, qui n'a que 20 milles de long, pourra tranférer ses franchises et que sans cet amendement il serait virtuellement impossible d'exploiter ce chemin de fer avec succès. L'intention est de permettre aux directeurs de remettre les franchises et privilèges de la compagnie à l'une des trois ou quatre compagnies de chemins de fer mentionnées dans l'amendement.

LA COMPAGNIE DU PONT UNION DE WINDSOR A DETROIT.

M. CALVERT (pour M. Cowan), propose que l'amendement fait par le Sénat au bill (n° 24) concernant la Compagnie du pont Union de Windsor à Détroit, soit adopté.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député qui est chargé de ce bill voudra-t-il expliquer quel est l'objet de cet amendement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : La clause insérée par le Sénat est semblable à celle qui a été adoptée dans un autre bill pendant la présente session, et d'une nature presque semblable. Nous stipulions dans cette clause que l'ouvrage soit commencé dans les deux années qui suivront l'adoption d'un acte du Congrès. Mais il y a une limite pourvoyant à ce que, si ce consentement est obtenu dans les cinq ans qui suivront l'adoption du présent acte, cette législation sera nulle et de nul effet. Les raisons qui nous ont justifié d'adopter cet article dans un autre cas, nous justifieraient amplement d'accepter l'amendement du Sénat dans le présent cas. Je ne vois pas pour quelle raison il y aurait aucune différence entre les deux. Il arrive qu'un des cas nous est parvenu sous cette forme et que l'autre nous a été soumis sous une autre forme.

M. BORDEN (Halifax) : Il a stipulé apparemment que l'ouvrage sera commencé dans les deux ans qui suivront l'adoption de l'acte du Congrès, ou après que l'exécutif des Etats-Unis ou quelqu'autre autorité compétente auront consenti ou auront approuvé l'ouvrage, mais la période totale ne devra pas dépasser cinq ans.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons ajouté cela dans le comité.

M. BORDEN (Halifax) : Et que l'ouvrage devra être complété dans les cinq ans à compter du commencement des travaux.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que dans l'autre bill il y a une disposition, non pas à l'égard du commencement des travaux, mais réglant que l'ouvrage sera terminé dans un certain temps après avoir obtenu le consentement des autorités américaines à la construction du pont.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le Sénat avait l'autre bill lorsque cet amendement a été fait, et on lui a emprunté cette disposition.

Motion adoptée, et amendement approuvé.

SECONDES LECTURES.

Bill (n° 80)pour constituer en corporation la Comporation du canal Huron et Erié.—M. Calvert.

Bill (n° 95) pour constituer en corporation la Penny Bank.—M. Osler.

Bill (n° 96) pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et de Kéwatin.—M. McCreary.

Bill (n° 98) pour constituer en corporation la Compagnie du chemin souterrain de Montréal.—M. McCarthy.

INTERPELLATIONS.

M. WILMOT (par M. Hughes, Victoria), demande :

Pourquoi le sieur Hiram Humphrey, maître de poste à McDonald's Corner, comté de Queen, N.-B., a-t-il été destitué? Sur quelle recommandation son successeur a-t-il été nommé?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (l'honorable Wm Mulock) :

1. Pour avoir fait acte de partisan politique.
2. L'honorable A. S. White.

CONTRAT AVEC A. J. AUGER, QUEBEC.

M. MONK (par M. Borden, Halifax), demande :

1. Le gouvernement a-t-il donné un contrat au sieur A. J. Auger, de Québec, pour des madriers d'épinette de 2 x 6 de 7 et 8 pieds de long à raison de $11.50 le mille pieds ?
2. Le gouvernement a-t-il demandé des soumissions publiques avant d'accorder le dit contrat ?
3. Quelle quantité de ces madriers le dit sieur A. J. Auger doit-il fournir en vertu de son contrat ?

Le PREMIER MINISTRE (Très Honorable sir Wilfrid Laurier) : Nous ne pouvons trouver aucun contrat semblable dans le ministère.

INTERCOLONIAL—FOSSES.

M. GAUVREAU demande :

1. Est-il à la connaissance du département des Chemins de fer que des dommages ont été causés aux terres des cultivateurs, particulièrement dans Témiscouata, par le fait que les fossés le long de la ligne de l'Intercolonial n'ont pas été creusés depuis plusieurs années ?
2. Dans l'affirmative, est-ce l'intention de l'honorable ministre de donner des ordres sévères pour que le travail de creusement de fossés se fasse le plus tôt possible, à cette saison-ci qui est la plus propice ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Le ministère des Chemins de fer ne sait pas si des dommages ont été causés, particulièrement dans Témiscouata, par le fait que des fossés n'ont pas été nettoyés depuis plusieurs années. Les fonctionnaires du chemin de fer ont vu à cela l'an passé et ils n'ont pu voir si des fossés étaient nécessaires.

Nous avons intention de faire l'examen ordinaire et coutumier des fossés et de faire faire l'ouvrage nécessaire après le commencement de la saison du travail.

CHAMBRE DES COMMUNES—REPRESENTATION.

M. CLARKE (par M. Hughes, Victoria) demande :

1. Quel nombre de répresentants dans la Chambre des communes du Canada chacune des provinces avait-elle droit d'avoir, et quel nombre lui a été donné après le recensement de 1891 ?

2. Quel nombre de représentants dans la Chambre des communes du Canada chaque province aurait-elle droit d'avoir à la suite du recensement de 1901 ?

3. Quel nombre de représentants dans la dite Chambre des communes sera donné à chacune des provinces du Canada par suite du recensement de 1901 ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Cette question est prématurée et je ne peux y répondre maintenant.

TERRES DES CHEMINS DE FER DANS LE NORD-OUEST.

M. SCOTT demande :

1. Pour combien d'acres de terre des lettres patentes ont-elles été données jusqu'à ce jour à des compagnies de chemins de fer autres que le Pacifique Canadien et la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton ?

2. Pour combien d'acres de terre gagnée par les dites compagnies et par le Pacifique Canadien et la Compagnie du chemin de fer Calgary à Edmonton, des lettres patentes restent-elles encore à délivrer ?

3. Certaines des dites compagnies, et spécialement la Compagnie du Pacifique Canadien, font-elles réserver, pour couvrir les subventions auxquelles elles ont droit, des terres qu'elles n'ont pas déclaré vouloir accepter à ce titre, ce qui empêche le public de les acquérir, ou le gouvernement d'en disposer autrement ?

Dans l'affirmative, quelles mesures le gouvernement se propose-t-il de prendre pour faire cesser cet état de choses, et quand ces mesures seront-elles prises ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable James Sutherland) : En l'absence du ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) je dois dire :

1. Le nombre total d'acres de terre concédées par lettres patentes est de 2,027,128 acres.

Nom du chemin de fer.	Concessions de terres gagnées et non patentées.
Compagnie de chem. de fer de Houille d'Alberta	11,374
Chemin de fer de Calgary à Edmonton.	479,043
Chemin de fer Canadien du Nord	1,597,920
Chemin de fer Canadien du Pacifique.	8,742,413
C.P.R., embranchement de Souris	1,408,704
C.P.R., prolongement jusqu'à la Pierre à pipe de l'embranchement de Souris	200,320
Chemin de fer Central du Grand Nord-Ouest	318,720
Chemin de fer de Calgary du Sud-ouest	1,221,225
Chemin de fer du Nord-ouest du Manitoba	876,326
Chemin de fer Q. L. L. et Sask.	1,004,481
Chemin de fer Sask. et de l'Ouest	98,880
Etendue totale gagnée et non patentée	15,959,406

3. Dans tous les cas où des compagnies de chemins de fer ont obtenu les concessions de terre, des étendues contenant un plus grand nombre d'acres que le montant dû aux compagnies a été mises de côté par un arrêté en conseil, dans l'étendue desquelles les compagnies ont droit de choisir les sections de nombre impair. De grandes étendues ont été choisies, et les différentes compagnies s'occupent maintenant à faire de nouveaux choix. Le gouvernement presse cet ouvrage le plus rapidement possible.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE CRATHIE.

M. SHERRITT (par M. Tolton) demande :

Le maître de poste de Crathie, Ontario, a-t-il démissionné ? Dans l'affirmative, sa démission a-t-elle été acceptée ? Dans l'affirmative, son successeur a-t-il été nommé ? Dans l'affirmative, a-t-il pris charge du bureau de poste de Crathie ? Une pétition a-t-elle été présentée au ministre des Postes, lui demandant qu'un nommé Augustin Burchick soit nommé à ce poste ? Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il de le nommer ? Est-ce l'intention du département d'accorder un service postal quotidien au bureau de poste de Springbank ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable Wm. Mulock) :

1. Mademoiselle Margaret Brown, la directrice de la poste à Crathie, s'est démise de ses fonctions.

2. La démission a été acceptée.

3. M. Thomas Brenton a été nommé directeur de la poste.

4. L'inspecteur des bureaux de poste n'a pas encore fait de rapport qu'il avait terminé le transfert du bureau au nouveau directeur.

5. Le Directeur général n'a reçu aucune pétition semblable.

6. On est à étudié la question de l'augmentation de service postal.

PENSIONS DANS L'ARMEE BRITANNIQUE.

M. OLIVER (par M. Scott) demande :

Quels sont les taux de pension stipulés dans les règlements de l'armée britannique pour les cas d'infirmité permanente ou pour les blessures, et aussi pour les parents laissés sans soutien, quand des militaires sont morts au service ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable F. W. Borden) : Je dois renvoyer l'honorable monsieur à l'acte des pensions de l'armée de la Grande-Bretagne qu'on trouvera sans doute dans la bibliothèque, et dans lequel il pourra obtenir tous les renseignements au sujet des pensions.

GUERRE DU SUD-AFRICAIN—CHEVAUX POUR LE QUATRIEME CONTINGENT.

M. OLIVER (par M. Scott) demande :

1. Les chevaux pour le quatrième contingent seront-ils achetés dans les Territoires du Nord-Ouest ?

2. Dans l'affirmative, quel nombre de chevaux seront achetés, et à quel prix, maximum ou minimum ?

IMPORTATION DE REVUES ET DE JOURNAUX DE LA GRANDE-BRETAGNE ET DES ETATS-UNIS.

M. BORDEN (Halifax) demande :

1. Quelles sont la quantité et la valeur des revues et journaux publiés dans la Grande-Bretagne et importés en Canada en 1896, 1897, 1898, 1899, 1900 et 1901 ?

2. Quelles sont la quantité et la valeur des revues et journaux publiés dans les Etats-Unis et importés en Canada pendant les années ci-dessus mentionnées ?

3. Quels sont les frais de port ou d'express pour la transmission des revues et journaux de la Grande-Bretagne en Canada et des Etats-Unis en Canada, respectivement ?

4. Quelles concessions ou quels arrangements ont été faits entre le Canada et chacun de ces deux pays relativement à l'importation des revues et journaux ou aux frais de port ou de transmission ; et l'importation de ces publications se fait-elle dans des conditions plus avantageuses quand elles viennent de la Grande-Bretagne que quand elles viennent des Etats-Unis ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (l'honorable M. Mulock) : Le ministère ne possède pas de chiffres qui lui permettent de répondre aux trois premières questions.

4. Les termes et conditions réglant l'échange des journaux et revues avec le Royaume-Uni ont été fixés par la Convention de l'Union Postale, et quant à l'échange de journaux et de revues avec les Etats-Unis, ils ont été fixés par une convention postale spéciale signée par les Etats-Unis et le Canada, ces deux arrangements étant antérieurs à l'entrée du présent gouvernement au pouvoir. D'après les termes de ces conventions, la taxe des frais de port sur les journaux du Royaume-Uni, est la taxe de l'union postale de 1 sou par 2 onces, tandis que la taxe sur les journaux et revues entrant au Canada des Etats-Unis est la taxe domestique qui, à présent, est de un sous par livre, s'ils viennent du bureau de publication, autrement c'est la taxe de passage qui est de 1 sou par 4 onces, et la taxe sur les revues et journaux canadiens entrant dans les Etats-Unis est également la taxe domestique là-bas, qui à présent est d'un demi-sou par livre lorsqu'ils sont publiés au Canada et expédiés du bureau de publication, autrement la taxe est de un sou par 4 onces.

Le MINISTRE DES DOUANES (l'honorable Wm Paterson) : On me permettra peut-être d'ajouter comme supplément à la réponse du directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock), que les revues et journaux publiés dans la Grande-Bretagne ou dans les Etats-Unis sont exemptés des droits de douane en entrant au Canada en vertu du présent tarif et sous les tarifs précédents. Comme les revues et journaux sont délivrés en franchise sans subir la formalité d'une inscription à la douane, il n'y a aucun registre de ces revues et journaux importés au Canada de la Grande-Bretagne ou des Etats-Unis pour les années 1896, 1897, 1898, 1899, 1900 et 1901, excepté lorsqu'ils sont importés en bloc. La valeur de ces importations en bloc, y compris les cartes de modes, paraît, d'après les rapports du commerce et de la navigation, être comme suit :

	De la G. B.	De la E.-U.
1896	$22,303	$ 82,122
1897	21,618	100,011
1898	25,695	111,020
1899	28,151	102,000
1900	27,589	107,340
1901	36,775	113,444

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) demande :

1. Combien de permis ont été accordés pour faire la pêche avec des seines dans la Colombie Anglaise en 1901 ;

2. A qui ces permis ont été accordés ;

3. Combien de personnes ont profité de leurs permis pour se livrer à la pêche, et quelles sont ces personnes ;

4. A qui ces permis ont servi, quand les personnes auxquelles ils avaient été accordés n'en ont pas fait usage pour leur bénéfice personnel.—M. Earle.

Copie de toutes pétitions, correspondance et autres documents adressés par toute personne quelconque à l'honorable ministre des Postes qui ont porté le ministre ou le département à destituer David Clinton, ci-devant maître de poste à Wellington, Ontario.—M. Alcorn.

MONUMENT AU GENERAL MONTGOMERY.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) demande :

Copie de tous mémoires, pétitions ou protêts reçus au sujet de l'érection d'un monument au général Montgomery à Québec, ainsi que leurs dates. Aussi, copies des réponses faites à ces documents.

Le PREMIER MINISTRE (Très Honorable Sir Wilfrid Laurier) : Il n'y a aucune objection à présenter tous les papiers. Je pourrais dire à mon honorable ami (M. Clarke) que le gentleman de la ville de Boston qui a demandé à la ville de Québec le privilège d'ériger une tablette commémorative de la mort du général Montgomery a retiré sa demande.

Motion adoptée.

INTERCOLONIAL—ACHAT DE LOCOMOTIVES ET DE VOITURES DE CHEMIN DE FER.

1. Le nombre de locomotives achetées pour les chemins de fer de l'Etat, chaque année, depuis le 1er juillet 1890 jusqu'à date, et donnant,—

(a) la date de l'achat de chaque locomotive ;

(b) le nom et le domicile de la personne ou compagnie de qui l'achat a été fait ;

(c) le prix payé pour chaque locomotive ;

(d) si des soumissions ont été demandées dans chaque cas ;

(e) combien de ces locomotives ont été manufacturées en Canada et dans les Etats-Unis, respectivement.

2. Le nombre de wagons achetés depuis le 1er juillet 1890, avec indication du type de chars achetés, du nombre de chaque type et de leur capacité, du prix, par wagon, payé pour chaque type, du lieu de la construction et du nombre total de chaque type de wagons manufacturées en Canada et dans les Etats-Unis, respectivement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (l'honorable A. G. Blair) : Il n'y aura aucune objection à cette motion pourvu que mon honorable ami (M. Clarke) consente à changer la date jusqu'à une période plus éloignée. L'honorable monsieur demande que ce renseignement lui soit donné depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour. Si l'honorable monsieur consent à substituer la date "1890" à celle de "1896", j'approuverai sa motion.

M. CLARKE : L'honorable ministre veut-il en rester à 1891 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que l'honorable monsieur n'aurait aucune objection à inclure "1890".

M. CLARKE : Pas la moindre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, nous dirons depuis le 1er juillet 1890.

M. CLARKE : Fort bien.

La motion, telle qu'amendée, est adoptée.

MILICE ACTIVE—INSTRUCTION DES OFFICIERS.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria) : Je propose :

Que de l'avis de cette Chambre, dans le but de préparer les citoyens du Canada à remplir les charges d'officiers dans la milice active, il faudrait adopter un mode d'instruction militaire propre à former dans chaque division régimentaire autant de sujets possédant les qualités voulues qu'il en est besoin, sur le pied de guerre, et cela au coût le moins élevé possible, sans préjudice de la valeur et du mérite ; et que toutes les entraves, coutumes et frais inutiles qui empêchent les citoyens d'obtenir cette éducation militaire devraient disparaître.

En présentant cette motion, je ne fais que poursuivre la politique que je préconise ici depuis dix ou douze ans : c'est-à-dire qu'il faudrait réduire au minimum les frais d'instruction des officiers du Canada, pourvu que cette économie n'empêche pas de maintenir cette instruction au niveau de sa valeur réelle. Tous ceux qui s'occupent de la milice active savent qu'il s'y trouve peu d'officiers possédant l'instruction militaire voulue et rompus au métier. De fait, il y a une véritable disette d'officiers et il est parfaitement connu que, lorsqu'il s'est agi de l'armement et de l'équipement des régiments que nous avons envoyés en Afrique-sud, nous avons éprouvé beaucoup d'embarras pour obtenir des officiers rompus au métier et ayant l'instruction voulue pour le commandement de ces troupes. Je voulais saisir la Chambre de cette motion dans sa teneur actuelle, dès l'année dernière ; mais j'ai dû remettre la chose à plus tard, dans l'espoir de voir bientôt finir la malheureuse et interminable guerre de l'Afrique-sud. En prévision de la fin prochaine des hostilités, je me crois bien fondé à exposer devant la Chambre et devant le pays ma manière de voir sur la question. Il y a déjà longtemps, d'ailleurs, que j'étudie la chose. En Angleterre comme au Canada, j'ai remarqué qu'il y a disette d'officiers ayant les qualités et l'instruction voulues pour commander les volontaires qui prennent du service. J'ai visité, à différentes reprises, les centres militaires tant au Canada qu'en Angleterre, et j'ai constaté l'existence d'un certain esprit d'arrogance qui s'est développé et tend à se perpétuer parmi les officiers réguliers de l'armée impériale et du corps permanent ; et je dois l'avouer, c'est un esprit de fort mauvais augure pour la nation où il règne et tend à se perpétuer. L'officier qui embrasse la carrière militaire uniquement en raison de l'honneur qui lui en revient, sans se dévouer, cœur et âme, à la cause qu'il embrasse, ne saurait commander avec succès aux hommes en activité de service. La "Gazette," de Montréal, de ce jour, au cours de ses observations sur un excellent article publié dans l'"International Monthly," par le Col. C. W. Larned, dit :

Ce n'est pas de la reconnaissance des mérites bien établis de nos soldats que nous viennent les renseignements les plus utiles qui se dégagent de la guerre récente, mais de l'aveu des fautes commises par ceux qui commandent ces troupes. Le colonel Larned constate que l'officier anglais de nos jours ne diffère guère de ce qu'était son prédécesseur, au temps de Frédéric le Grand—"dénué de toute connaissance de la guerre, et de toute crainte de la mort".

On le sait, ces paroles sont de Thomas Carlyle. Que les officiers des corps permanents canadiens et de l'armée anglaise soient braves dans toute l'acception du terme, je ne songe nullement à le contester ; mais voici ce que j'affirme : c'est qu'ils n'ont pas l'instruction voulue pour commander, en présence des nouvelles conditions créées par la guerre moderne. Qu'il y ait besoin de réformes, tout le monde l'admet ; et si je prends aujourd'hui une pareille attitude, c'est que je tiens à bien établir l'importance de réformer non seulement notre régime militaire colonial, mais encore le régime militaire impérial; car, on ne saurait trop le répéter, le Canada fait partie de l'empire et entend demeurer ainsi. On le sait, une fois que la geurre sera terminée, on retombera dans la routine et on suivra les vieux errements ; or, à moins que les classes commerciales, en Angleterre et dans l'empire, ne s'emparent de la question, dans un an ou deux, la coterie de Piccadilly aura repris tout son ascendant et tout ce beau zèle de réforme aboutira à l'avortement. C'est donc

pour assurer le succès de la réforme et empêcher que l'on ne retombe dans l'ancien état d'apathie que je saisis l'occasion d'exprimer mes vues à ce sujet.

Autrefois,—et il n'y a pas encore si longtemps, après tout—l'arme en usage dans l'armée anglaise était le fusil qui se charge par le canon, avec une portée de 250 à 300 yards. Les attaques de front étaient alors possibles, et c'est dans ce genre d'attaques qu'éclatait dans toute sa force l'indomptable bravoure du soldat anglais. Dès que l'ennemi avait lancé une volée et avant qu'il eût eu le temps de recharger, les troupes anglaises chargeaient à la baïonnette, et invariablement la victoire restait aux armes anglaises. Or, les temps sont bien changés. Durant la guerre de Crimée, nombre de régiments anglais étaient armés de la carabine Minnie, qui avait une portée de 150 à 200 yards de plus que l'ancien fusil. Cette arme sema la terreur dans le rangs des Russes et contribua beaucoup à la défaite de l'ennemi par des forces anglaises bien inférieures en nombre. Pendant la guerre américaine, on se servit surtout du fusil Springfield ; mais les Américains achetèrent un grand nombre de fusils Enfield se chargeant par la bouche. De fait, c'est à peine si on se servit d'armes à feu se chargeant par la culasse. Consultez tous ceux qui ont pris part à cette lutte ; demandez-le au rédacteur du " Free Press " d'Ottawa, M. Chas. Mitchell, qui a vaillamment combattu pendant toute la durée de cette guerre ; consultez les historiens, et tous vous diront qu'avec des fusils se chargeant par la bouche, ayant une portée de 350 à 400 yards, il ne saurait plus être question d'attaque de front et il est absolument impossible de s'emparer d'une position au moyen d'une semblable tactique.

Dans la compagne d'Egypte, le même fait a été mis en évidence. Je ne saurais apporter de meilleure autorité que l'" Histoire de la guerre civile américaine ", par Henderson, pour faire voir l'effet du vieux fusil chargeant par la bouche, sur les troupes s'avançant pour faire une attaque de front. Et, il ne faut pas l'oublier, bien qu'à cette époque, tout soldat ne pût charger et de tirer plus de deux coups pendant que l'ennemi s'avançait contre lui, le succès de l'attaque de front était absolument impossible. Ecoutons M. Henderson nous raconter les efforts tentés par les troupes du Nord pour chasser les Sudistes de leurs retranchements, et comment, en dépit de la supériorité écrasante de leurs forces, les troupes du Nord échouèrent dans leurs attaques :

Morell dirigea son attaque contre la droite de Jackson. Au centre de la ligne de l'armée fédérale, un officier à cheval, dont la conduite intrépide resta longtemps gravée dans la mémoire des soldats de la division de Stonewall, chevaucha en avant de la colonne, et tirant l'épée, dirigea la marche en avant sur la prairie ondulée. Les batteries des confédérés, d'un terrible feu croisé, balayèrent les rangs des troupes du Nord d'une extrémité à l'autre. Les salves de l'infanterie abritée derrière les parapets, atteignirent l'ennemi en pleine face. Mais le cheval et son cavalier ne bronchèrent pas un instant. Les hommes suivaient de près, chargeant rapidement en gravissant le talus, et alors l'officier, conduisant son cheval tout droit au remblai, se tint un instant au sommet. Toute l'armée confédérée vit cet audacieux exploit et il s'éleva une clameur du sein des troupes sur la ligne du chemin de fer : " Epargnez-le ! Ne le tuez pas ! " Mais, a peine cette clameur avait-elle retenti que monture et cavalier s'affaissèrent, masse inerte, sur le terrassement et l'intrépide officier de l'armée du Nord fut mis à l'abri par ses généreux ennemis.

Avec des hommes comme celui-là pour battre la marche, quel est le soldat qui aurait reculé. De même que les Russes avaient suivi le coursier gris de Skobeleff gravissant les hauteurs ensanglantées de Plevna, ainsi les Fédérés suivirent l'alezan de ce héros inconnu, et ce ne fut que lorsque les couleurs ondulèrent à trente pas du parapet que la charge fléchit. Mais, en dépit du renfort qui survint, les soldats de Jackson, protégés par les terrassements, firent une résistance que nulle attaque de front n'aurait pu briser. Trois fois, pendant que les lignes en queue se réunissaient à celles du front, les officiers fédéraux ramenèrent leurs troupes à l'assaut, et trois fois elles furent repoussées, laissant des centaines de morts et de blessés sur le sol saturé de sang. Un régiment de la division Stonewall, posté dans un taillis en déça du chemin de fer, fut délogé ; mais d'autres, à défaut de cartouches, eurent recours, comme les gardes à Inkermann, aux pierres qui gisaient sur la plateforme de la voie ferrée ; et grâce à ces armes singulières, et avec l'aide des baïonnettes, ils repoussèrent plus d'une attaque furieuse. En ordonnant l'arrestation de Garnet après la bataille de Kernstown, parce qu'il avait abandonné sa position, après que ses munitions eussent été épuisées, Jackson avait perdu un bon général, mais il avait donné à ses soldats une excellente leçon. Tant que la baïonnette leur restait et que leurs flancs n'étaient point menacés, il savaient que leur chef indomptable voulait qu'ils tinssent ferme, et ils répondirent vaillamment à son appel. Pendant plus de trente minutes la bataille se livra sur la ligne de front, à portée directe du feu de l'ennemi. Vis à vis une tranchée profonde, les couleurs d'un régiment fédéré, pendant plus d'une demi-heure, s'élevèrent et s'abaissèrent, pendant que plusieurs porte-drapeau tombaient successivement sous le feu de l'ennemi à dix verges de la bouche des fusils des Confédérés, et après la bataille, on trouva les cadavres de cent soldats du Nord, là même où le drapeau avait été si vaillamment défendu.

Je pourrais signaler ici une autre bataille, celle de Sharpesburg, où, sur 19,400 Sudites, 5,754 furent mis hors de combat dans le court espace de trois heures, pendant qu'ils faisaient une attaque de front contres des troupes munies de fusils se chargeant par la bouche. Aujourd'hui, nos fusils ont une portée cinq fois supérieure à celle des armes avec lesquelles les troupes de Jackson rencontèrent les soldats du Nord à la bataille du Bull's Run. Or, nos officiers anglais semblent n'avoir tenu aucun compte de l'évolution qui s'est opérée. En présence de l'amélioration subie par les

armes, en dépit de l'incontestable supériorité de la poudre sans fumée et du résultat qui en découle, l'impossibilité de reconnaître d'une façon précise la situation de l'ennemi, on a vu, en Afrique-sud, les troupes anglaises multiplier les attaques de front contre l'ennemi. On a vu de braves soldats donner l'assaut aux hauteurs de Belmont—une colline plus escarpée que les rochers qui bordent la rivière Ottawa ici—tandis qu'ils auraient pu facilement contourner la position, élever leurs retranchements, se reposer sur la plaine en fumant la pipe et attendre que Cronje, réduit par la famine, se fût rendu, faute de pain et d'eau.

On a vu les troupes anglaises commettre la même faute sur la rivière Modder. A Maggersfontein, à Colenso, à Stormberg, à Graspan, elles ont encore suivi la même tactique. C'est à cette fausse tactique qu'on peut attribuer toute une suite de désastres. Ces troupes anglaises, dont personne ne songe à révoquer en doute le courage, on les a vues s'élancer sans crainte au-devant des fusils de l'ennemi, dont la portée était au moins cinq fois supérieure à celle des fusils dont on avait fait usage durant la guerre américaine, et voilà ce qu'on a appelé de la tactique militaire. Il est temps de comprendre que la stratégie et la tactique d'autrefois n'ont aucune valeur aujourd'hui.

Il faut aussi s'occuper davantage des éclaireurs et de la surveillance des mouvements de l'ennemi. Autrefois, on aurait pu impunément traverser un pays, avec une patrouille, à 400 verges de distance de chaque côté, car telle était alors la portée du fusil de l'armée boer. Or, aujourd'hui, tenir pareille conduite serait servir de cible à un ennemi occupant des positions à un mille de distance de chaque côté. L'officier anglais, malgré cela, semble incapable de se rendre compte de l'évolution qui s'est opérée. Comme le dit Carlyle : "Il sait mourir, il ne sait pas diriger." "En présence de fusils ayant une portée de 3,000 verges, l'ancien ordre de bataille est absolument impraticable. Aujourd'hui, se trouver en présence d'une ligne, dont chaque homme est à cinquante verges de distance est bien plus dangereux qu'il ne l'eût été autrefois de se trouver en présence d'hommes à une verge de distance, et armés de la carabine du temps. Evidemment, les officiers anglais en Afrique-sud n'ont pas encore compris la chose ; et on a vu d'illustres généraux placer leurs soldats presque en ligne serrée, en attendant que les Boers vinssent les décimer ; puis, dernièrement, on a vu un général se rendre à l'ennemi, spectacle qui a attristé tant de cœurs au sein de l'empire britannique. Voici un article d'un journal d'Ontario, qui résume la question sous une forme fort concise :

> Dans les combats corps à corps, les Anglais n'ont pas d'égaux. Dans les combats tête à tête, ils se laissent singulièrement distancer La stratégie compte pour quelque chose dans la guerre moderne. Nos officiers anglais ne sont guère stratégistes. Franchement, à en juger d'après ce que nous avons vu de l'Anglais, tout frais émoulu de l'Angleterre, nous n'avons guère été édifiés de son tact et de ses aptitudes. A notre avis, l'armée anglaise a besoin d'une réorganisation radicale, basée sur la promotion d'après le mérite et non d'après la naissance. Quand l'Angleterre aura effectué cette réforme militaire, il est à espérer que les forces militaires auront une valeur réelle et rendront de sérieux services.

M. HUGHES (Victoria).

Comme je l'ai fait observer, on ne saurait rien reprocher au soldat anglais. Au cours de la guerre sud-africaine, il a étonné le monde par sa bravoure, sa force d'endurance et son héroïsme. Jamais le soldat ne se plaint ; il fait tout simplement son devoir en tout et partout, et il va partout où on le mène. Sous le rapport de la bravoure, il n'y a rien à reprocher à l'officier anglais. D'ordinaire, il est bon compagnon sociable. Le point faible de l'armée anglaise, c'est le manque d'instruction de l'officier. A l'avenir, dans les armées, il ne faut pas viser à créer un officier pour chaque moitié de compagnie ou un sergent pour chaque section. Dorénavant, il faudra apprendre à chaque soldat à se diriger lui-même, tout en restant soumis à une discipline élastique s'étendant à toute l'armée. Le colonel Larned fait remarquer dans l'excellent article que j'ai cité, que la logique des événements a nécessité une nouvelle réduction ; et à l'avenir, l'unité de combat sera chaque combattant. L'instruction militaire doit viser à apprendre au soldat à se commander et à se diriger lui-même, tout en demeurant soumis à la discipline générale de l'armée.

Quand on discute des questions de cette nature, on est toujours exposé à voir sa pensée mal interprétée. Le ministre de la Milice (M. Borden) a mal saisi la nature des observations que j'ai faites dernièrement. Or, si un homme aussi intelligent et aussi versé dans ces questions que l'est mon honorable ami a pu mal interpréter mes paroles, bien que je me sois exprimé avec toute la lucidité possible, à plus forte raison peut-on s'attendre à être mal compris des profanes. J'espère, cependant, qu'aujourd'hui on saisira toute ma pensée. Personne, je l'espère, n'emportera de ce débat l'impression que je suis partisan des Boers. En même temps, je tiens à dire que les Boers sont admirablement doués. Comme je l'ai dit à la Chambre, l'année dernière, le Boer descend de deux grandes races, les Hollandais et les Huguenots de France, et il serait difficile de trouver un type d'individus aussi bien doués, eu égard aux circonstances où ils se sont trouvés. Et quand ils auront joui des avantages de la civilisation et des institutions anglaises ; quand ils auront appris à devenir des hommes vraiment libres, je suis convaincu que l'Angleterre n'aura pas de sujets plus progressifs et plus fidèles que les Boers de l'Afrique-sud.

L'heure approche où nous verrons s'accomplir cette évolution. Il faut respecter son ennemi, tout en profitant de tous les

avantages légitimes ; mais c'est notre devoir de le réduire à l'impuissance aussitôt que possible et de terminer la guerre. Le plus grand ami du Boer, ce n'est ni le Hollandais ni l'Irlandais des Etats-Unis. Et à ce sujet je dois faire observer qu'en Afrique-sud les Anglais professent la plus vive admiration pour les braves soldats de race irlandaise qui ont si noblement et si vaillamment combattu pour l'Angleterre au cours de cette guerre. Ils n'ont pas moins de respect pour les soldats qui les ont combattus et qui leur ont infligé des défaites. Mais ils n'éprouvent qu'un suprême mépris pour la soi-disant brigade irlandaise sous les ordres du colonel Blake, qui s'est enfuie chaque fois qu'on a fait feu contre elle. On a prétendu que les Allemands étaient amis des Boers. Or, c'est une erreur ; car les citoyens d'origine allemande en Afrique, soit qu'ils vivent parmi les Boers, soit qu'ils demeurent parmi les Anglais, sont presque tous partisans de l'Angleterre. Il serait tout naturel de supposer que les Allemands sympathisent avec les Boers, en raison de leur infériorité numérique sur les champs de bataille. M. l'Orateur, le plus grand ami des Boers, à mon avis, c'est l'officier anglais peu rompu au métier des armes. Je le sais, les nations étrangères n'ont guère d'amour pour l'Angleterre. Rivale des autres nations en commerce et au point de vue du progrès de la civilication et de la liberté l'Angleterre est plus ou moins détestée des autres pouvoirs, et cependant elle s'est toujours fait craindre, en raison de sa prétendue vaillance dans les combats. Or, je crains beaucoup qu'à la suite des nombreux échecs subis par l'Angleterre sur les champs de bataille de l'Afrique-sud, ce respect et cette crainte qu'inspirait jadis la nation anglaise ne tendent à s'évanouir. Espérons, toutefois, que grâce à la réforme de son organisation militaire et à la meilleure formation de ses officiers, elle sera en mesure de conserver le respect des autres nations. Citons encore quelques mots du colonel Larned, afin de montrer la solidité de la puissance anglaise :

> Nulle autre puissance au monde n'aurait pu équiper et transporter une armée de 200,000 hommes sur une autre continent, à 10,000 milles de distance.

Il ajoute :

> Quel autre guerrier au monde peut se vanter d'avoir fait preuve, sous tous les climats, d'autant de force d'endurance et d'avoir moissonné autant de gloire que le grenadier anglais qui, de l'équateur au pôle, a marché, versé son sang et conquis, fondé des empires, renversé des despotes et préparé le terrain pour y ériger l'important édifice de l'équité, de l'ordre, des bonnes finances et de la paix.

Voilà l'avis d'un critique américain, et je m'y rallie volontiers. Quand l'armée anglaise et ses officiers auront l'instruction voulue, je suis convaincu qu'on aura remédié à la faiblesse de cette puissante organisation. Bien des gens s'imaginent qu'un officier doit sortir des rangs de l'aristocratie, et qu'une armée aristocratique est nécessaire à l'édification d'une monarchie tempérée. Au Canada, on ne le pense pas ainsi. On a vu des fils de tailleurs, de cordonniers et de cultivateurs s'élever à la haute position de Chancelier de l'Echiquier en Angleterre. On a vu des enfants du peuple s'élever aux plus hautes positions commerciales et aux plus hautes dignités ecclésiastiques. Pourquoi les enfants du peuple, si on leur en donne l'occasion, ne s'élèveraient-ils pas aux plus hautes charges de l'armée ? M. Hales, l'habile correspondant d'un journal australien, fait à ce sujet des observations très sensées dans un article que je lis dans le " Star " de Montréal, du 18 janvier 1902 :

> Je prétends que, dans toute armée bien constituée, il n'y a rien ou il ne devrait y avoir rien qui puisse faire perdre son rang social à celui qui prend du service à titre de simple soldat. Qu'un gentilhomme et un ouvrier agricole se trouvent côte à côte demain dans les rangs, et si ce gentilhomme est ce qu'il doit être, il devra ne le céder en rien à son adversaire en tout genre de concurrence légitime. Il engage la lutte avec tous les avantages que peut lui donner une excellente éducation ; il connaît une foule de choses qui doivent lui être d'un précieux secours, s'il a réellement à cœur de faire un bon soldat, et ces connaissances, l'ouvrier agricole n'a pas eu l'avantage de les acquérir. Si, avec de pareils avantages au début de la lutte, il ne réussit pas à distancer tous ses rivaux, et à l'emporter loyalement sur eux, c'est qu'il manque des qualités qu'il devrait posséder ; et en pareilles circonstances, l'armée n'a que faire de lui, car l'armée impériale de l'avenir ne doit pas être une serre-chaude pour le développement des plantes exotiques. Je ne fais ici aucune distinction. Si le fils du roi veut revêtir le costume militaire, qu'il soit le premier à porter l'humble uniforme d'un des simples soldats de son père. Et pourquoi pas ? Cet uniforme est-il un insigne d'opprobre ou une marque de déshonneur ? Est-ce que des milliers de citoyens d'élite dans tout l'empire n'ont pas revêtu l'uniforme du simple soldat et combattu sous cette livrée au cours de la guerre actuelle, sans pour cela avoir dérogé ? Ont-ils donc contracté quelque lèpre morale ? Ont-ils perdu leur brevet de gentleman ? Pour ma part, je ne le crois pas; un gentilhomme peut demeurer gentilhomme sous l'uiforme de sous-officier tout aussi sûrement que sous celui de feld-maréchal, s'il est ce qu'il doit être ; sinon, pourquoi tant se vanter de la supériorité nationale ? Est-ce le tailleur de Bond Street qui fait le gentleman, et l'ouvrier de l' " East end " qui fait le " Tommy " ? Je ne le crois pas ; je ne saurais le croire.

Voilà les propres paroles de M. Hales, le distingué correspondant australien, qui s'est fait un nom dans tout l'empire britannique par ses critiques de l'armée impériale. On entend, en outre, dire que les soldats préfèrent combattre sous les ordres d'officiers appartenant à l'aristocratie. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi, et l'histoire de l'empire anglais prouve que les soldats qui combattent sous les ordres d'officiers sortis du peuple ne le cèdent point en bravoure et en bonne volonté aux soldats d'aucun autre

corps de l'armée ; et la même chose s'applique aux Canadiens. Ce n'est pas que je voie d'un mauvais œil qu'on choisisse les officiers anglais parmi l'aristocratie. Certes, je veux bien qu'on leur accorde tous les avantages possibles ; mais, avant tout, qu'on exige d'eux, comme le veut M. Hales, qu'ils se montrent en tout égaux, et à plusieurs égards supérieurs en mérite et en valeur aux différentes classes d'hommes qu'ils cherchent à discipliner. Que ces aristocrates apprennent donc à se former à la mission de diriger leurs inférieurs ; et quand ils auront à sauvegarder la vie de leurs concitoyens, il ne leur arrivera plus de faire des bévues aussi fatales que celles qu'ils ont trop souvent commises au cours de cete malheureuse guerre de l'Afrique-sud. Un ministre très distingué de l'église hollandaise réformée en Afrique-sud, dans une lettre adressée à M. D. J. Malan, un partisan des Boers, demeurant à Wellington, colonie du Cap, s'exprime en ces termes :

A mon avis, ceux qui sont cause de la prolongation de cette misérable lutte, ce sont les partisans des Boers en Angleterre et l'impitoyable clique Kruger sur le continent, clique dont Paul Kruger est le chef. Je ne sache pas qu'ils aient transmis un seul sou à leurs compatriotes, femmes et enfants ; tandis que le peuple anglais dépense pour nous des millions de louis.

Voilà ce que pense ce ministre, et voilà ce qu'il écrit à un partisan des Boers dans la Colonie du Cap. Quant aux partisans des Boers en Angleterre, ils devraient, au moins, respecter leur propre mère ; ils devraient montrer un peu d'amour pour l'empire dont ils font partie ; ils devraient soutenir la cause de leurs propres nationaux contre l'ennemi de la patrie.

Ils le savent, jamais l'Angleterre n'a pris les armes pour une cause plus juste et plus sacrée ; et cependant, que font-ils ? Pour se faire de la popularité, ou pour flatter les préjugés, bien qu'ils soient convaincus de l'esprit de tolérance dont fait preuve l'Angleterre, jamais ils ne manquent l'occasion d'épouser la cause des Boers. A mon sens, ce sont les plus méprisables des hommes, et comme le fait remarquer ce ministre du culte, ils sont la cause de la prolongation des hostilités.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures, la Chambre reprend ses délibérations.

M. HUGHES (Victoria) : M. l'Orateur, les Anglais, partisans des Boers, dans l'intérêt de leurs clients, ont demandé une paix qui, de l'avis des esprits les plus éclairés dans l'empire, aboutirait au déshonneur national. Toujours dans l'intérêt de leurs clients, ils n'ont pas craint de censurer la conduite si philantropique des Anglais qui ont pris soin des femmes et des enfants des soldats de l'armée boër en Afrique-sud. Jamais encore, dans l'histoire des guerres du passé, on n'avait vu une nation victorieuse prendre soin des femmes et des enfants de la nation conquise et dégrever ainsi l'ennemi d'un des plus pesants fardeaux qui puissent peser sur ses épaules.

A ce sujet, je dois faire observer que ces Anglais partisans des Boers n'ont aucune pitié pour les milliers et les milliers de femmes et d'enfants patriotes qui, depuis le mois d'octobre 1899, ont dû se réfugier dans les camps en différents endroits dans les districts loyaux du Sud-africain, après avoir fui le théâtre des hostilités circonscrit par Johannesburg, Prétoria, Bloemfontein, Kimberley et la région qui se trouve au nord de cette ville, et avoir déserté les différents centres pour accourir dans les camps de concentration. Ils n'ont aucune pitié pour ces femmes et pour ces enfants. Pourtant, lorsque les femmes et les enfants boers sont dirigés vers un camp de concentration, c'est un événement qui indigne tous ces partisans des Boers. C'est ainsi que les guerriers boers ont été encouragés à continuer les hostilités.

L'Anglais partisan des Boers a aussi favorisé la résistance de l'ennemi, en censurant ceux à qui l'empire anglais a tant d'obligation dans cette affaire—M. Chamberlain, lord Milner, lord Salisbury et M. Balfour. Ces hommes ont constamment été en butte à ses attaques. Je crois que des milliers de dollars ont été dépensés par les agences boers par tout l'univers pour ameuter l'opinion publique contre eux. Mais, d'un autre côté, ces menées ont contribué à leur gagner des sympathies dans le Sud-africain et dans les autres colonies anglaises. Je prétends qu'en agissant ainsi l'Anglais partisan des Boers a été traître à sa patrie, parce qu'il a encourage la résistance des ennemis. Il a aussi manqué de patriotisme en leur fournissant des secours, en les encourageant à demander pour mettre bas les armes des concessions qui leur assureraient l'indépendance ou une quasi-indépendance. Une telle demande, j'en suis certain, serait vivement repoussée par tous les loyaux sujets de l'empire. Dès le début, les Boers connaissaient les conditions de paix qui leur seraient faites s'ils se rendaient. Je ne parlerai pas des négociations qui ont pu avoir lieu de temps à autre, au cours des hostilités dans le dessein d'assurer la paix à des conditions honorables pour les deux parties belligérantes, mais je dirai que l'empire britannique, ou la Grande-Bretagne prise dans son ensemble, ne consentirait pas à des conditions de paix qui garantiraient l'indépendance ou la quasi-indépendance des Boers, et nieraient la suprématie anglaise et les droits du drapeau anglais. J'ai déjà établi devant la Chambre, qu'il faut de toute nécessité que la Grande-Bretagne conserve ce territoire dont dépendent l'intégrité et la paix du Sud-africain. L'Angleterre

doit avoir une station navale et un dépôt de charbon au Cap-de-Bonne-Espérance. Par conséquent, je prétends que les fauteurs de la résistance des Boers ont été des traîtres et le sont encore. L'Anglais partisan des Boers vient encore en aide à ces derniers en encourageant les émissaires boers qui ont parcouru l'Europe et les Etats-Unis. Puis, il leur vient en aide en calomniant un personnage des plus nobles. Il s'agit de Tommy Atkins. Le soldat anglais a été constamment calomnié pendant cette guerre. Les nations étrangères n'ont pas craint de l'accuser d'atrocités de toutes sortes. Je me fais fort de déclarer que, depuis le commencement des hostilités, on n'a pas prouvé que le soldat anglais se fut rendu coupable d'un seul outrage, d'une seule atrocité. Dans chaque circonstance, autant que les documents officiels le démontrent, le soldat anglais a fait preuve envers les femmes et les enfants de cette magnanimité qui le caractérise. Il se conduit envers l'ennemi comme il se conduirait envers un ami qui aurait mal tourné ; cette accusation tombe donc d'elle-même. Je puis citer—j'en ai même déjà cité—des circonstances où les soldats anglais ont été accusés de cruauté et de violence inutile ; mais je suis convaincu que ces accusations n'ont pas trouvé créance chez les fidèles sujets ou chez ceux qui sont au courant de la situation dans le Sud-africain.

Ceux qui ont constamment cherché à excuser les outrages commis par les Boers ont aussi contribué à encourager leur résistance. Je ne dis pas que l'ennemi a violenté les femmes. Je suis fier de déclarer qu'ils ont fait preuve de cet esprit chevaleresque qui est la caractéristique des races dont ils tirent leur origine, races dont le soldat anglais descend aussi ; cependant personne ne dira qu'ils n'ont pas été fourbes, lâches et brutaux dans leurs embuscades. A maintes reprises, ils ont arboré le drapeau parlementaire afin de tromper les soldats anglais, pendant que des guerriers étaient cachés ailleurs et prêts à faire feu sur les soldats anglais comme sur des lapins. Ils ont plus péché sous ce rapport au début de la guerre que dans ces derniers temps. A mainte reprise, ils ont levé leurs mains en l'air pour indiquer qu'ils se rendaient et aussitôt que les Anglais étaient à leur portée ils sautaient sur leurs fusils et faisaient feux sur eux.

Grâce à la bonté de cœur des généraux anglais, ils ont pu réintégrer leurs fermes à l'approche des nôtres, et, après avoir déterré leurs fusils, ils ont guetté au passage les convois anglais et s'en sont emparés. Aux officiers anglais, ils disaient, la main sur le cœur et les yeux dans les yeux : Nous avons entendu hier soir des coups de feu venant de telle direction. Je pourrais citer une foule d'exemples d'une conduite semblable. L'Anglais partisan des Boers a eu beaucoup de sympathie pour ces gens-là. Je n'ai pas l'intention de faire leur apothéose. Je désire resserrer les liens qui unissent l'empire britannique et l'armée anglaise, liens qui se sont relâchés par suite de la mauvaise instruction militaire donnée aux officiers anglais. Je veux aussi démontrer qu'aucune classe n'est indispensable à la stabilité de l'empire, que le patriotisme n'est pas l'apanage d'un groupe de citoyens. Celui qui parcourrait l'Angleterre et prêterait l'oreille aux propos des officiers de l'armée s'imaginerait que ceux-ci sont le rempart inexpugnable de l'empire anglais et la quintessence du patriotisme. Je veux qu'il soit bien compris que les cultivateurs des parties reculées du Canada, des postes éloignés de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et du Sud-africain, que les simples soldats se rendent aussi bien compte de leurs devoirs envers l'empire britannique, et aiment autant leur mère patrie que le plus fin aristocrate, et que leur concours est aussi utile au maintien de la suprématie anglaise que celui des habitants des Iles Britanniques. Pendant que j'en suis sur le sujet du conflit sud-africain, on me permettra de dire que le gouvernement dans ses rapports avec le public a donné satisfaction; je demande au ministre de la Milice d'en prendre note bien que je n'entre pas dans les détails. La mobilisation des troupes dans les différents postes ; leur transport, les vaisseaux marchands chargés de fret, d'approvisionnements, de munitions de guerre, leur transport sur le théâtre des opérations par cet admirable réseau des chemins de fer du gouvernement du Cap—tous ces services ont été accomplis à souhait. Je n'ose pas attribuer plus de mérite à un officier qu'à un autre, mais je citerai cependant le nom de M. Price, surintendant du réseau des chemins de fer du Cap. Tous les services relatifs au transport, à la mobilisation, aux rations, à l'équipement, aux provisions, à la circulation des convois et aux mouvements des vaisseaux, tous les services intéressant les citoyens en général et les hommes d'affaires ont donné entière sausfaction ; seule l'armée a trompé notre attente. Qu'on ne se méprenne pas sur le sens de mes paroles, il y a eu dans l'armée, en dépit d'une instruction militaire fautive, des hommes qui ont fait plus qu'on ne pouvait attendre d'eux et dont l'histoire dira qu'ils ont jeté du lustre sur les armes anglaises, des hommes qui ont constamment fait honneur à l'Angleterre. Malgré une instruction militaire défectueuse, leur habileté a percé et ils ont réussi à se couvrir de gloire—White, le héros de Ladysmith, French qui est à mes yeux le type du soldat moderne, le général Alderson, lord Kitchener, Knox, Kelly-Kenny, lord Roberts, Settle, Hunter, les Hamiltons, Brabant, Scobell, Smith-Dorrien, Dundonald, Pole-Carew, Remington et quelques autres. Ceux-ci ont prouvé qu'en dépit du système énervant adopté par la Grande-Bretagne, l'éclat du nom qu'ils portent n'a pas été terni et qu'ils étaient indispensables au succès des armes anglaises.

Je me proposais de m'étendre au long sur le traitement infligé aux officiers coloniaux par les officiers anglais en Afrique, et au cours de mes observations, de parler du

traitement des officiers de la milice du Canada et de la Grande-Bretagne par les officiers de l'armée impériale en général. Personne ne doute de l'animosité qui existe présentement entre les officiers coloniaux et impériaux, en Afrique. Cela se passe de commentaires. Tous les journaux en parlent. J'extrais le passage suivant d'un long article du " Telegram " de Toronto :

Les récriminations qui se font entendre dans le Sud-Africain au sujet du traitement infligé aux officiers coloniaux par les officiers anglais, peuvent être mises, en partie, sur le compte des malentendus et en partie, sur le compte de l'étroitesse d'esprit des officiers anglais les moins recommandables. Il faut chercher la source du conflit ailleurs que dans le mépris que les Anglais affichent à l'égard des coloniaux. La cause véritable des difficultés réside dans l'arrogance insupportable qui caractérise la conduite du soldat par métier envers le soldat d'occasion.

Cette arrogance est une sottise qui n'est pas exclusivement le propre des officiers anglais. Des centaines d'entre eux n'entretiennent pas de pareils sentiments, et parmi les réguliers du Canada ou trouve bon nombre d'officiers qui affichent à l'égard des volontaires autant de mépris qu'en peut montrer un Anglais sorti d'Aldershot.

Il ne s'agit pas d'une lutte entre l'Anglais d'Angleterre et l'Anglais des colonies. C'est une simple question d'intelligence.

Le " Globe " de Toronto a également commenté ces incidents et le" Mail " a publié un article très long sur ce sujet. Ces officiers de l'armée permanente forment une espèce de classe privilégiée et ils craignent que l'encouragement qui serait donné à la milice nuisent à la stabilité et au caractère exclusiviste de leur organisation. Je crois avoir réussi à démontrer à plusieurs d'entre eux que la création d'une milice nombreuse sur des bases convenables, en Angleterre comme au Canada, augmenterait beaucoup leur prestige, pourvu qu'eux-mêmes fussent à la hauteur de leur position ; autrement qu'ils choisissent une autre carrière dans laquelle moins de retraités émargeront au budget. Je pourrais faire observer qu'au début des hostilités aucun commandement n'a été confié à un officier colonial quelque élevé que fut son grade, quelque grande que fut son expérience. A Belmont, à Gras Pan, à la rivière Modder, à Maggersfontein, à Stormberg, il n'y avait pas de coloniaux et il y en avait très peu à Colenso, sous le commandement de lord Dundonald. Aucun commandement ne fut confié aux officiers coloniaux et souvent des officiers anglais d'un rang inférieur furent désignés pour les commander. J'espère que le ministre de la Milice prendra note de mes paroles. Nous avons aujourd'hui en Afrique des coloniaux bien capables de commander ces détachements et de les mener au feu, au besoin ; cependant, jusqu'ici jamais un seul officier canadien n'a eu le commandement supérieur d'un corps d'armée. Jamais le colonel Otter, du premier contingent, n'a été appelé à commander. C'est lui qui conçut le plan de l'expédition de Sunnyside, qui fournit tous les détails s'y rapportant, mais au moment de mettre ce plan à exécution, un officier moins ancien—un excellent soldat contre lequel je n'ai rien à dire—fut chargé du commandement et le colonel Otter resta à l'arrière-garde et joua un rôle secondaire. Lors de l'assaut contre Stormberg, dans cette nuit mémorable par la défaite humiliante du général Gatacre, un officier colonial né et élevé dans le pays et au courant du danger se permit de mettre le général en garde contre la bévue qu'il allait commettre ; il reçut sur-le-champ son congé. Cet officier colonial m'a montré l'avis qu'il avait reçu du général Gatacre qui le cassait, parce qu'il avait osé, connaissant le pays, lui faire remarquer qu'il faisait fausse route et qu'il s'exposait au danger. Allez où vous voudrez dans le Sud-africain et vous constaterez que jamais un officier colonial n'a eu de poste marquant ni de commandement. Lorsque l'officier anglais est tant soit peu habile, l'officier colonial lui est subordonné d'une manière ou d'une autre. Le premier ministre de la Nouvelle-Zélande s'est prononcé carrément sur cette question et j'ai confiance que notre ministre de la Milice la mettra à l'étude. Remarquez bien que je crois aussi fermement que par le passé que le devoir du Canada est de venir en aide à la Grande-Bretagne dans les conditions voulues, dans l'intérêt de l'empire en général, mais dans cette matière l'Etat doit prendre soin de faire donner à ses officiers les commissions et les commandements auxquels ils ont droit.

Passons maintenant aux forces permanentes du Canada et de l'empire. On nous dit que toute innovation apportée au présent système nuirait à la discipline. Plusieurs membres de cette Chambre, j'en suis certain, ont visité les casernes d'un corps permanent et ont pu comprendre ce qu'on entend par discipline. Voyons quelle est la vie de nos jeunes gens à la caserne. Je me rappelle d'un événement qui fera saisir le sens qu'on attache au mot de discipline. Trois frères s'en vont à Toronto. L'un entre dans une école militaire à titre de simple soldat ; l'autre devient officier ; le cadet suit les cours de l'Université de Toronto. Le simple soldat franchit une porte gardée par une sentinelle, la baïonnette au fusil ; on le conduit à la caserne où il partage la couche d'une foule de camarades qui lui sont sympathiques ou antipathiques. Sa nourriture, ses vêtements, son lit sont des plus grossiers.

Je n'y trouve pas à redire, car celui qui se destine au métier des armes doit mener la vie du soldat. Son frère occupe le quartier des officiers ; il n'est pas astreint à des heures réglementaires; il n'est pas tenu d'éteindre sa lumière et de se retirer à une heure fixe. Le soldat qui veut étudier doit le faire dans une chambrée où sont réunis plusieurs camarades, tandis que l'officier peut se retirer dans sa chambre, bien que des amusements sollicitent sa présence ailleurs. Le simple soldat doit éteindre sa lu-

M. HUGHES (Victoria).

mière à une heure fixe comme le gibier de pénitencier. Examinons maintenant le sort de celui qui fréquente l'université. Il demeure où il veut; il est libre. L'un veut servir son pays ; l'autre se destine au commerce ; pourtant celui-ci est libre et celui-là ne l'est pas. Je ne crains pas de dire que la soi-disant discipline à laquelle le soldat est astreint, l'abrutit autant que le milieu où l'autre se trouve est de nature à en faire un bon citoyen, confiant en lui-même. Il y a dans les universités de Toronto six mille étudiants et je ne crains pas de dire qu'ils deviennent de meilleurs citoyens que s'ils étaient soumis à cette soi-disant discipline de l'école militaire. Comment ! sous l'empire de la libération conditionnelle les détenus du pénitencier de Kingston sont soumis à une discipline qui ne diffère guère de celle à laquelle les soldats des corps permanents sont astreints ! La servitude des siècles de barbarie, le servage d'autrefois et l'esclavage des noirs, voilà ce qu'on décore du nom de discipline. Subjuguer l'esprit dompter le cœur, c'est ce qu'on appelle discipline. L'esprit de soumission que plusieurs cherchent à infuser au peuple—et qui malheureusement caractérise les ignares et les pauvres honteux—et l'adulation servile sont appelés discipline. On ne se rend pas compte que tout ce qui tend à abrutir un homme, à l'abaisser, à l'humilier et à le dégrader est l'inverse de la discipline. Pour quelques-uns, la discipline veut dire contrainte et non liberté ; frayeur et avilissement plutôt que relèvement et ennoblissement. Leur système repose sur la contraite du dehors plutôt que sur l'empire exercé sur soi-même. Un journal anglais disait au sujet de la guerre :

> On ne peut gagner des batailles sans une connaissance méthodique de la stratégie. Mais qu'entend-on par stratégie ? Les Boers ont fait la guerre avec succès sans se préoccuper le moindrement de cette prétendue science que l'Europe a étudiée servilement et méthodiquement depuis des siècles.

Je maintiens que l'histoire prouve que lorsque des hommes libres se sont rencontrés en nombre égal et à armes égales, avec des soldats astreints à une discipline sévère, la victoire est toujours restée aux hommes libres. Parcourez les annales du monde depuis son origine jusqu'à notre époque et vous constaterez que, partout où des armées régulières sont venues en contact avec des troupes indisciplinées, aussi bien armées, les premières ont toujours eu le dessous.

Longtemps avant le commencement de la guerre du Sud-africain, je signalais au major-général de la milice du Canada le fait que, à moins qu'on ne changeât les tactiques de l'armée anglaise, celle-ci subirait, à la prochaine occasion, un désastre aussi grand et aussi complet que celui qu'elle avait éprouvé au cours de la guerre africaine de 1881.

Le système militaire anglais a pour résultat de faire d'hommes libres des serfs ou des esclaves, des individus qui gémissent sous une prétendue discipline qui leur enlève leur liberté. Cette discipline, c'est celle imposée par les tyrans et les rois de droit divin dans l'antiquité et depuis, époque disparue pour le bonheur de l'humanité ; alors, la grandeur d'âme était un crime, la liberté était méconnue, et toutes les nobles aspirations du cœur humain expiraient sous l'oppression et la tyrannie. Cette discipline aurait dû disparaître des nations aimant la liberté, se gouvernant par elles-mêmes. On la retrouve, au Canada, dans les prisons, les pénitenciers et autres institutions semblables ; elle existe encore dans l'armée régulière anglaise et dans notre milice permanente. Un exemple fera mieux comprendre ma pensée. Prenons deux jeunes gens de Toronto ; l'un fait son stage universitaire, l'autre est soldat, suivant les cours d'une école militaire, afin d'obtenir son brevet. Tous deux vont au théâtre et en reviennent aussi sobres l'un que l'autre. Le premier étudie consciencieusement avant de se mettre au lit. Le matin, il se lève, assiste à la leçon du professeur, et nul n'a le droit de lui faire des reproches. Mais l'autre? Il est arrivé aux casernes quelques minutes après l'heure fixée, on commence par l'enfermer pour toute la nuit dans la salle de garde ; le matin, on le traîne devant un officier quelconque ; on le traite avec plus de brutalité que s'il eût volé une banque. On le mettra probablement aux arrêts pour plusieurs jours. Je me rappelle, et il y a déjà longtemps de cela, que lors de nos exercices annuels, le camp était entouré d'une barrière de baïonnettes que nos jeunes gens prenaient plaisir à briser le soir, à seule fin de donner l'alerte aux gardes. J'ai souvent fait ce jeu-là moi-même, quand j'étais simple soldat ; s'il nous arrivait de nous faire prendre, nous subissions le châtiment attaché à ce manque de discipline. A cette époque, il y avait toujours plus de désordre qu'on n'en a constaté lors des exercices généraux que nous avons eus depuis deux ans ; on ne voit plus de gardes, si ce n'est autour des magasins militaires. Cela démontre à l'évidence que des hommes connaissant les détails de la vie peuvent se contrôler eux-mêmes en toutes circonstances, et que c'est là atteindre la perfection de l'existence. C'est, à mon sens, un mal de critiquer pour détruire ; ce n'est pas là ce que je veux faire. Si je signale les vices du système actuel, je suis toujours prêt à suggérer le remède. J'ai trouvé que j'accorderais la même liberté au jeune homme qui fait partie de l'armée régulière et à celui qui étudie dans nos universités. Aujourd'hui, quand nous voulons qu'un officier suive les cours d'instruction militaire, que faisons-nous? Nous faisons une requête à cet effet, tout en mentionnant le fait que ce militaire ne peut suivre les cours que durant un certain temps seulement. On me permettra de rappeler comme exemple ce que j'ai constaté moi-même, l'an dernier ; cela fera voir les beautés du système actuel. Un

jeune officier désirait ardemment suivre les cours d'instruction militaire ; mais, à cause de conventions faites antérieurement, il ne pouvait assister à ces exercices qu'au cours des premiers mois de l'année. Il fit une demande en conséquence. On lui manda, quelques semaines plus tard, de se rendre à l'école militaire le 1er novembre, chose qu'il lui était absolument impossible d'accomplir. Il abandonna donc complètement son projet. Cependant, deux jours avant le 1er janvier, on lui écrivait que sa demande était accordée. Comme il n'avait pas prévu cette éventualité et comme il avait contracté d'autres arrangements, il se trouvait dans l'absolue impossibilité d'obéir à cet ordre. C'est ainsi que l'occasion favorable lui échappa. Je suivrais une ligne de conduite bien différente. Au lieu d'instruire des gens paquetés dans des casernes et soumis à la honte de cette prétendue discipline qui est celle des prisons, je permettrais à nos jeunes gens de prendre leur pension en ville ou à la campagne. Ils devraient revenir s'exercer au maniement des armes, à certaines heures, et apprendre tout ce qu'un soldat doit connaître des travaux à faire dans les casernes.

Permettez-moi de vous dire, M. l'Orateur, que les deux tiers de tout ce qu'on enseigne et qu'on fait pratiquer dans les écoles militaires, sont contraires au bons sens. Ainsi que le disait dans le " Free Press " de samedi dernier, un écrivain dont j'ai connu fortuitement le nom, et qui est un officier occupant une situation très distinguée, cet enseignement est un " élément délétère." Je voudrais voir ces jeunes gens pensionner au dehors et faire acte de présence aux exercices, tous les jours. Ils ne seraient pas là comme soldats, mais plutôt comme cadets portant un uniforme distinct de celui des réguliers. Il leur faudrait revenir aux cours à certaines heures ; cette obligation constitue elle-même une discipline assez sévère, car ces jeunes gens devront se lever de bonne heure le matin et quelquefois parcourir plusieurs milles pour assister aux manœuvres. Je leur apprendrais ces dernières, ainsi que tous les travaux de la vie de caserne, travaux qu'ils feraient dans un ordre déterminé. Je voudrais les voir, à la salle de lecture comme sur le champ de manœuvres, instruire leurs compagnons plus jeunes qu'eux. En un mot, je demande que nos officiers permanents soient mieux traités. Au lieu de s'amuser autour des casernes et de faire les matamores aux dépens de quelques pauvres cadets, les officiers devraient, à mon sens, se faire les professeurs de ces derniers. Pourquoi obliger ces jeunes gens à laver le parquet ou à faire les lits ? Cela n'est pas nécessaire. Je permettrais aux recrues de suivre les cours, d'acquérir le plus de connaissances possibles, et de retourner dans leurs foyers. Qu'est-ce qui arrive aujourd'hui ? Nous avons un cours de trois mois pour les soldats et les sous-officiers ; les premiers ont un autre cours de trois mois, et il y a un troisième cours pour ceux qui désirent obtenir le brevet de capitaine, d'officier commandant, de lieutenant-colonel, d'inspecteur de mousqueterie. Celui qui veut obtenir ce dernier brevet est obligé de perdre son temps à Ottawa, pendant cinq ou six semaines. Cpendant, quiconque possède une intelligence ordinaire et a déjà tenu un fusil, peut apprendre facilement les feux de mousqueterie, en un jour ou deux. Il y a, en outre, le corps d'éclaireurs dont l'instruction pratique et systématique laisse complètement à désirer, car on fait une modification ici, une autre ailleurs. Les cours d'équitation, de mousqueterie, de signaux, d'artillerie, en se servant des canons Maxim sont divisés ; c'est ainsi qu'un jeune homme, pouvant apprendre tous les détails de ces différentes manœuvres au cours de quinze mois d'étude suivie, se trouve obligé de passer trois ou quatre ans dans nos écoles militaires. Il lui faut apprendre, à intervalles différents, ce qu'il pourrait connaître en queques mois, si notre instruction militaire était plus unifiée. Ayons une école à Toronto, une autre à Ottawa, établissons d'autres écoles ailleurs, mais que chacune de ces dernières enseignent tout ce qui se rapporte à l'art militaire. On devrait y admettre des cadets âgés de seize ans ou n'ayant pas même cet âge. Le général Wolfe, à l'âge de seize ans, était déjà adjudant de son régiment ; il était même un soldat exemplaire. Les troupes qui, sous un feu roulant, se sont emparés des batteries de l'ennemi, à Alma, se composaient pour un tiers, de jeunes gens qui n'avaient pas encore atteint l'âge de vingt ans. La même remarque peut s'appliquer aux soldats qui formaient l'armée de Wellington à Waterloo ; ces jeunes gens n'avaient pris les armes que depuis six semaines au plus. Ce qu'il nous faut, ce sont des officiers ; à mon avis, leur nombre ne saurait être trop considérable. On peut toujours compter sur eux, lorsqu'il s'agit d'appeler sous les armes notre réserve. En instruisant ces jeunes officiers, on aura toujours un noyau d'hommes qu'on pourra mobiliser à une heure d'avis ; ces officiers pourront avantageusement commander nos troupes et les faire manœuvrer suivant les tactiques les plus utiles. Je demande que ces jeunes gens apprennent à se contrôler eux-mêmes ; je ne veux pas les voir plus longtemps abrutir par cette prétendue discipline de nos écoles militaires actuelles. Je ne saurais faire mieux que de citer des extraits de cet article remarquable, publié dans le " Free Press ", samedi. Je connais l'auteur de cet écrit et le jeune officier qui est chargé de la rédaction de cette page du journal en question. Parlant d'un article publié dans la " Canadian Military Gazette ", le correspondant auquel je viens de faire allusion, dit ceci :

Ces faits doivent exister dans les conditions qui nous sont faites. Si les écoles militaires donnaient l'instruction voulue, nous n'aurions pas besoin d'une école provisoire pour obtenir de meilleurs résultats ; dans les circonstances

M. HUGHES (Victoria).

actuelles, il n'y a pas de doute que les exercices locaux nous donnent plus d'avantages.

J'ai déjà pris la liberté de critiquer un peu l'enseignement donné dans nos écoles militaires ; cela a causé une certaine sensation, et le ministre de la Milice m'a accusé de vouloir abolir complètement ces écoles. Loin de moi cette idée, M. l'Orateur. Depuis près de douze ans, je crois, je fais partie de cette Chambre, et je n'ai jamais manqué l'occasion de soulever cette question et de demander instamment des réformes dans le sens que j'indique maintenant. J'ai l'orgueil de dire que nombre d'améliorations que j'ai suggérées, ont été accomplies par ce gouvernement et par les administrations précédentes. Je veux, non pas l'abolition des écoles militaires, mais une modification de l'enseignement qu'elles donnent. Le correspondant du " Free Press " continue ainsi :

Voilà fidèlement ce qui se passe ; il y a une différence dans ces exercices inutiles ; on exerce les soldats sur un champ d'exercice mesurant 20 verges carrées de terrains sablonneux, ou dans une salle dont le parquet est bien uni : cependant, l'instruction et les mouvements sont, en vérité, les mêmes. A Toronto et à London, il y a de grandes plaines convenables pour les manœuvres et pour les exercices de tir ; cependant, on ne s'en est jamais servi, si ce n'est pour enseigner l'école de peloton, de compagnie et de bataillon, exercices ridicules et dont le soldat oubliera les détails au moment du combat.

J'espère que le ministre remarquera que cette opinion est exprimée par un homme qui ne fait pas partie de la milice active, mais qui, dans le passé, a occupé une position des plus distinguées dans notre milice permanente. Il répond à la " Canadian Militia Gazette " que publie un militaire très habile, ayant, lui aussi, fait partie de notre milice permanente. Chacun d'eux exprime une opinion bien différente.

L'officier qui arrive à une école d'infanterie——

Remarquez bien ceci, M. l'Orateur—

—est simplement confiée au sergent instructeur qui, obligé de remplir sa mission, lui donne une foule de détails, lui enseigne comment se tenir au repos ou se tourner à droite ou à gauche. Si on enseignait à cet officier les exercices de mousqueterie ou de champ de manœuvres, il pourrait retirer quelque avantage du temps qu'il perd à suivre ces cours d'instruction, mais ce n'est pas là ce qu'on fait.

Le correspondant ajoute :

L'éditeur de la " Canadian Militia Gazette " parle de la discipline qu'on apprend dans les écoles militaires. Quelle ironie ! Il croit, je suppose, que la discipline est bonne du moment que les repas des officiers sont préparés, que ces derniers se mettent en toilette pour assister au mess, qu'ils accomplissent gravement d'autres besognes surannées. Pouah ! A quoi tout cela sert-il aux militaires ordinaires ?

Voilà ce qu'a publié le " Free Press ", journal qui appuie le gouvernement. Je pourrais citer aussi ce qui se passe dans nos campements de bûcherons qui, par tout le nord d'Ontario, sont répandus par milliers. Ils ne sont pas entourés d'une ligne de baïonettes et, cependant, en entrant dans ces camps, on trouve que le bon ordre y est aussi observé que dans la Chambre 16 ou la salle 6 de cette Chambre. Ces bûcherons observent vis-à-vis les uns des autres, un décorum aussi parfait que celui dont font preuve, ce soir, plusieurs députés. Qu'on se rende à un campement d'ouvriers travaillant à la construction d'un chemin de fer ; ce sont pour la plupart les hommes les plus grossiers qu'on puisse trouver ; cependant, l'ordre le plus parfait règne parmi eux. Cette discipline odieuse n'est en vigueur que dans les prisons et dans notre armée régulière.

J'ai déjà eu occasion de parler de ce que coûtent au pays les brevets donnés aux officiers sous le régime actuel ; aussi, je ne prendrai pas le temps de la Chambre à discuter de nouveau cette question. Je dois dire, cependant, que si l'on tient compte de ce que coûtent au pays le maintien et l'entretien de la troupe permanente comme école d'instruction, on constatera que chaque certificat nous coûte au delà de $1,000 ; j'ai même trouvé que cette dépense s'était élevée à $3,000 au cours d'une certaine année. Si l'on ne considère la troupe permanente que comme une institution devant former des soldats et des officiers, on constatera que le pays dépense, cette année, moins que l'an dernier, sous le rapport que je viens d'indiquer. Mais je veux être juste. Je ne demande pas qu'on abolisse la milice permanente, car elle a accompli beaucoup de réformes utiles dans l'enseignement militaire et dans ce qu'on peut appeler le service de la police. En outre, elle est le noyau de ce qui deviendrait une armée, si jamais nous étions appelés à défendre notre frontière. Elle ne forme pas, toutefois, un effectif sur lequel nous pouvons compter. Nous devons avoir, dans tout le pays, des hommes capables de commander comme officiers et comme sous-officiers, et qui seront prêts à répondre au premier appel. J'affirme que cette réforme peut s'opérer sans qu'il en coûte beaucoup, et je dis que nous aurons au service du pays plus d'officiers compétents que nous n'en comptons aujourd'hui. Je demande de nouveau qu'on réunisse plus souvent les jeunes gens à ces écoles militaires et qu'on les traite en hommes libres. On devrait leur accorder un uniforme qui les distinguerait, comme cadets, des soldats ordinaires. Ils devraient exécuter certaines manœuvres, sans cependant, être soumis à cette discipline que l'écrivain du Free Press se plait à qualifier de délétère. Ils ne perdraient pas leur temps à exécuter des mouvements ridicules, mais on les exercerait d'après les principes suivis dans les écoles de milice régulières. Leur instruction nous coûterait moins cher, et ils formeraient une réserve suffisante d'officiers canadiens.

Je n'entrerai point dans les détails des arguments présentées par ceux qui croient que

les soldats doivent résider aux casernes, ou par les personnes qui demandent une reforme radicale à ce point de vue; je ne veux pas, non plus, parler de la tenue ou du savoir-vivre qu'il faut observer. Il y a peu de jeunes gens venant de la campagne ou des villes qui pourraient apprendre des leçons d'étiquette dans ces écoles. En effet, aujourd'hui, qu'on prenne un jeune homme venant de la campagne, et l'on pourra constater qu'il n'a rien à envier aux officiers de notre milice permanente sous le rapport du savoir-vivre. Cependant, ce jeune campagnard n'a pas encore reçu l'instruction militaire. Aujourd'hui, on ne trouve pas beaucoup de jeunes gens venant de la campagne qui mangent avec leur couteau ; on en trouvera encore moins qui pèlent les pommes de terre avec leur doigts. En supposant qu'ils ignoraient ces détails d'étiquette, il ne leur faudra pas beaucoup de leçons pour leur apprendre comment agir, lorsqu'ils se trouvent en compagnie de gens aussi distingués que le sont les officiers, et pour leur représenter le fait qu'ils doivent prendre garde à ne pas se nettoyer les dents avec leur fourchette ou leurs doigts. Notre excellent ami, l'éditeur de Canadian Militia Gazette, en discutant ce que j'ai dit au cours d'un débat passé, m'a pris sérieusement à partie. A ce propos, je ferai remarquer que tout ce que j'ai affirmé alors, et tout ce que je dis ce soir, se trouve approuvé dans l'article de rédaction de ce journal même. Le rédacteur de cette feuille reconnaît que l'enseignement des écoles militaires laisse énormément à désirer. Lui-même avoue avoir demandé des réformes. La seule chose qu'il me reproche, c'est de demander que les jeunes gens prennent leur pension en dehors des écoles et n'assistent aux cours que comme cadets, au lieu d'être paquetés dans les casernes et d'y être soumis à cette prétendue discipline. Sur tous les autres points, il est d'accord avec moi. Malheureusement, il accepte pour vraie la déclaration du ministre, qui prétend que mon but est d'abolir ces écoles, au lieu de les réformer. C'est là-dessus qu'il base toute son homélie. Dans le même numéro de la Canadian Militia Gazette, je trouve un article d'un jeune officier qui signe "Full Marks". Voici la conclusion de la critique que fait cet officier de l'enseignement donné dans les écoles militaires :

Je viens de recevoir un nouveau brevet, mais si sir John——

Il parle de sir John H. Macdonald, C.C.B., qui a dernièrement prononcé un discours en Ecosse.

—ne se trompe, j'ai raison de craindre que ce certificat ne me serve à rien. Je sais comment ouvrir la culasse d'un fusil Lee-Enfield, mais on ne m'a jamais donné une cartouche blanche pour tirer un coup de ce fusil. Jamais, non plus, le magasin n'a été chargé.

De fait, je pourrais enseigner aux soldats sous mes ordres vingt-cinq manières différentes de se former en carré et de changer de front ou de se mettre en ligne de bataillon, mais j'ignore complètement comment leur enseigner à se servir de leur fusil, parce qu'on ne m'en a jamais appris le maniement.

Et il termine en disant :

Mais j'ai mon brevet d'officier.

Voilà ce qu'écrit un des officiers instruits aux écoles établies par l'honorable ministre, et qui suivent ce système que quelques-uns s'efforçent de perpétuer dans ce pays. Il y a d'autres points intéressants à relever dans la lettre de ce jeune officier. Je désire, cependant, signnaler simplement le fait que les officiers du ministère de la Milice et ceux de la milice permanente sont tous d'accord—ce dont je me flatte, parce qu'un grand nombre d'entre eux connaissent parfaitement ces questions—pour reconnaître que je ne m'attaque pas à eux. Il y a dans notre milice active, des officiers qui feraient honneur à tous les pays. J'ai déjà critiqué cette manie que l'on a de nommer colonels des gens qui ne sont pas plus dignes de ce grade que d'autres qui appartiennent à notre milice ou à notre armée permanente. Voilà ce que j'ai déjà dit et l'on ne peut prétendre qu'il s'agissait exclusivement des officiers de la milice permanente.

En Angleterre, personne n'oserait dire, aujourd'hui, que le gouvernement anglais, quant à la conduite de la guerre, n'a pas été plus ou moins impuissant en face des cliques, des cabales, des coteries qui avait accaparé les grades de l'armée. Je vais démontrer ce fait en lisant du Star, de Montréal, un extrait d'un article signé par l'écrivain australien Hales, article dont le retentissement a été énorme dans la mère patrie, et qui a été si favorablement commenté partout. Voici ce que dit cet écrivain :

Nous devons premièrement faire disparaître les abus de l'armée anglaise ; nous devons en changer les règles vieillies et les règlements hors d'usage. Les Anglais d'Angleterre constituent le cœur de l'empire ; le cœur distribue le sang et la vie dans toutes les parties du corps impérial, et le cœur doit être pur de taches d'aucune sorte si l'on veut que les membres soient exempts de corruption. Pour cela nous devons concentrer notre énergie à la purification des centres vitaux.

Suit maintenant un langage qui aurait été, dans ma bouche, considéré extrême et extravagant. Mais c'est un officier qui l'écrit pour le public anglais et le monde en général. Voici ce qu'il dit :

Aujourd'hui, l'armée anglaise est pourrie jusqu'à la moëlle, les cliques sont nombreuses, les coteries ont le haut du pavé ; il y a des "cercles" et en dedans de chaque cercle il y en a de plus petits variant en force de magnétisme; l'avancement s'accorde non seulement suivant le mérite, mais suivant le caprice de ceux qui dominent. Lisez l'histoire de Colville, de Gatacre et de Buller, lisez les services qu'ils ont rendus à la nation sur les champs de bataille, ensuite tournez la page et lisez leur récompense —non pas la récompense de la nation, non pas la récompense de la couronne qu'ils ont servie, mais la récompense d'une clique, la vengeance d'une coterie, le venin d'un "ring."

M. HUGHES (Victoria).

Faites la lumière.

Avant que nous puissions espérer diriger les armes coloniales avec succès, nous devons d'abord nettoyer notre propre armée de toute saleté, nous devons prouver que tous ceux qui portent l'uniforme du roi, que ce soit un simple soldat, un général en chef, seront traités avec la justice la plus impartiale. La première chose qui devrait être abolie, c'est le procès secret. Il n'est jamais sorti de bien de ce qui se fait en cachette.

Le ministre me permettra d'insister sur ce point—qu'il ne devra jamais se laisser entraîner à condamner un officier sur un rapport confidentiel. Je prétends et je me suis toujours conduit d'après ce principe; chaque fois que j'ai envoyé au ministre un rapport confidentiel ou officiel à propos d'un officier de mon régiment, ce rapport s'il n'était pas absolument favorable, était parfaitement clair. Jamais directement ou indirectement ai-je jamais envoyé un rapport confidentiel défavorable.

Nous autres, Bretons, nous sommes opposés à cette manire d'agir dans toutes les actions de la vie ; pourquoi la permettrions-nous dans l'armée. Si un homme qui porte l'uniforme du roi est accusé d'une faute, que l'accusation soit portée publiquement, que les témoins soient entendus publiquement, qu'il se défende publiquement, et s'il n'est pas coupable que la honte retombe sur ceux qui ont porté l'accusation. Si le soldat est coupable alors qu'il subisse l'approbre devant le public. Encore une fois débarrassons-nous de tout ce qui sent la trame secrète, car tant que les procès ne se feront pas à la clarté du jour, personne n'est certain d'obtenir justice égale. Il est inutile de prétendre qu'un procès public pour les soldats affaiblirait le service, on peut avec autant de raison prétendre la même chose pour toute autre branche du service public. Si les procès secrets sont justes et bons pour les soldats ils le sont aussi pour les civils. Il nous faut mettre fin au cabinet noir quels que soient ceux qui le défendent; il est une relique des temps passés et doit disparaître avec les jours qui l'ont vu naître.

Il est difficile de parler mieux que cela. Je vais maintenant lire des extraits d'un fameux écrivain sur la loi constitutionnelle anglaise, Dicey, lequel indique le danger qui résulte d'une armée permanente dans la mère patrie, danger qui a toujours existé et existera toujours chez toute nation qui se gouverne elle-même. Dicey dit :

Une armée permanente de troupes salariées dont le premier devoir est d'obéir aveuglement aux commandements, paraît, à première vue, être une institution incompatible avec le respect de la loi et la soumission aux autorités civiles, et spécialement aux juges, respect qui est essentiel au gouvernement populaire ou parlementaire ; et de fait l'existence de milices régulières et salariées a souvent dans presque tous les pays, et parfois en Angleterre—notamment sous la première république—été trouvée incompatible avec l'existence de ce que par un caprice de langage, intelligible cependant, l'on appelle un gouvernement libre. Nos hommes d'Etat ont cru pendant longtemps, même après la révolution de 1689, qu'une armée permanente devait être fatale à la liberté, et cependant peu de temps après la révolution on comprit qu'il était nécessaire pour la sécurité de la nation d'avoir un corps permanent de soldats. L'Angleterre se trouva alors, à la fin du 17me et au commencement du 18me siècle, placée dans ce dilemme. Avec une armée permanente la nation ne pouvait pas, croyait-on, échapper au despotisme, et sans armée le pays ne pouvait, supposait-on, se défendre contre l'invasion ; le sacrifice du gouvernement libre paraissait être le prix de la conservation de l'indépendance comme nation. Mais les hommes d'Etat anglais trouvèrent comme par accident un moyen de sortir de ce dilemme théorique, et le Mutiny Act bien qu'adopté à la hâte pour faire face à un péril pressant contenait la solution d'un problème apparemment insoluble.

Je veux démontrer que pas à pas le War Office et ses satellites ont cherché à enlever graduellement de l'acte contre la sédition une des sauvegardes qu'il avait pour but de donner aux hommes libres d'Angleterre, et nous constatons aujourd'hui que les anciens fonctionnaires civils du War Office sont renvoyés, et remplacés par des hommes qui sont sous l'autorité absolue du commandant en chef. Le résultat est, qu'aujourd'hui, le War Office est presque roi et maître dans toutes les branches du service, qu'il peut faire et défaire les gouvernements, et que le premier ministre lui-même est incapable de résister aux influences que j'ai nommées.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ai toujours été fortement en faveur de la milice. C'est la milice qui a gagné la bataille de Cressy, d'Agincourt et de Poitiers dans les temps reculés ; ce sont les miliciens qui ont gagné la bataille de Waterloo et celle des hauteurs de l'Alma, parce que, ainsi que je l'ai dit, passer six semaines à l'armée suffit pour faire un soldat. Ce sont ces hommes qui ont gagné les batailles de l'Angleterre dans le cours de sa longue histoire. Conséquemment, à plusieurs points de vue, je suis en faveur d'une bonne milice. C'est le seul moyen d'empêcher le militarisme de s'implanter dans un pays ; c'est le seul moyen aujourd'hui dans nos conditions modernes, de défendre un empire. Parlant de la milice, cet auteur dit :

La milice est, de sa nature, un corps que l'on puisse difficilement faire servir à renverser le gouvernement parlementaire. car la législature a pris soin de dire que la milice serait soumise à la loi. Les membres de l'armée locale (pour parler en termes généraux) ne sont soumis à la loi militaire que lorsqu'ils font les exercices au camp, ou qu'ils sont en service actif dans l'armée. Il est vrai que dans ce dernier cas la milice devient alors l'armée régulière, bien que ce soit une armée que l'on ne peut obliger à aller en dehors du pays, car l'enrôlement obligatoire ne peut légalement avoir lieu que dans le cas d'un danger national imminent ou dans un grand besoin.

J'appellerai respectueusement l'attention sur le fait que dans notre pays, certains officiers de milice—je ne parle pas de l'officier commandant actuel—ont prétendu et prétendent encore qu'un officier de la milice canadienne est en tout temps soumis à l'Army Act et aux règlements du roi. Je n'ai pas

besoin de démontrer à cette Chambre la parfaite absurdité de cette prétention, et j'ai confiance que le ministre aura assez de nerf lorsqu'il fera sa nouvelle loi de milice pour faire disparaître toute ambiguité possible sur ce point, et qu'il dira clairement que la milice ne sera soumise aux règlements du roi et à l'Army Act que lorsqu'elle aura été appelée sous les armes par arrêté ministériel ou par lui-même. J'espère qu'il ne permettra pas aux bureaucrates anglais de l'influencer dans la rédaction de la nouvelle loi de milice, afin que l'on ne puisse pas interpréter la loi de façon qu'un officier supérieur exerce son autorité sur un officier inférieur, en dehors du service commandé par la loi.

Tout système de corps permanent a des points faibles, mais les défauts que je signale sont bien connus de ceux qui portent intérêt à la milice. Je puis dire cependant que l'on nous a mainte fois répété qu'il serait extrêmement désirable de soustraire la milice au contrôle civil pour la placer sous l'autorité absolue du général commandant. Je me suis toujours opposé à ce projet, et pour cela je me suis attiré l'inimitié de ce grand et si doux soldat, le général Hutton. Cet homme fit des offres alléchantes à plusieurs officiers pour les engager à l'appuyer dans la demande qu'il faisait d'être mis absolument indépendant du ministre de la Milice relativement à la discipline et aux exercices de milice. Je lui fis remarquer que nous avions ici le gouvernement responsable, que le ministre devait être le seul maître et que le général devait lui être soumis. Le système que le général voulait introduire au pays est celui qui prévaut en Angleterre, où un officier qui a un grief quelconque n'ose pas le soumettre à son supérieur. Il a le droit, pourtant, en vertu de la loi, de faire entendre sa plainte. On le leur dit bien des fois, à ces officiers, mais ils répondent toujours : Oh ! nous savons cela, mais nous n'osons pas porter notre plainte devant nos supérieurs.

Ces mêmes officiers qui seraient obligés de nous donner raison dans cette circonstance, ne nous pardonneraient jamais, et ils nous regarderaient comme des insubordonnés. On demandait un jour à un officier qui avait été fort maltraité par son supérieur, comment il allait faire pour obtenir justice. Oh ! répondit-il, la tante de ma femme est amie très intime du général Wolseley, sur lequel elle met en ce moment la pression voulue, et tout s'arrangera bien. C'est ainsi que l'on obtient justice, au moyen de cabales, cliques et coteries au cœur même de l'empire anglais aujourd'hui. C'est ainsi que les braves de Runnymede, des hommes qui ont donné la liberté au monde, qui ont maintenu l'honneur de l'empire par tout le monde, sont réduits à faire redresser leurs griefs par l'influence des femmes et les intrigues d'anti-chambre. J'espère que le ministre ne permettra pas qu'aucune influence de ce genre se fasse sentir dans le ministère de la Milice du Canada, mais qu'il s'élèvera au-dessus de tout cela, et qu'il traitera chacun suivant ses mérites et suivant les principes du gouvernement parlementaire.

J'ai déjà eu occasion de faire connaître quels étaient les sentiments des officiers impériaux à l'égard de la milice du Canada. J'ai devant moi un extrait du " Daily Mail " de Toronto, qui dit :

L'histoire n'est pas nouvelle et on peut citer plusieurs cas de ce genre dans lesquels des officiers du service régulier ont souvent affiché des airs de supériorité qui ont été la cause de beaucoup d'aigreurs et ont détruit l'utilité de ces officiers. Le colonel Denison, dans les mémoires qu'il a récemment publiés, a cité plusieurs cas dans lesquels des officiers de la milice canadienne ont eu à souffrir de ce trait particulier du caractère des officiers de l'armée anglaise. Ce n'est un secret pour personne que plusieurs soldats et officiers canadiens qui sont revenus de la guerre, tout en parlant avec la plus grande satisfaction de leurs relations avec les réguliers, déclarent que bien souvent ils ont dû faire de grands efforts sur eux-mêmes pour conserver la bonne entente et la concorde. Il n'est pas nécessaire d'aller en dehors du pays pour trouver des relations aussi tendues, et qui n'ont pas raison d'exister.

Pour faire suite à cela, nous voyons que lord Roberts lui-même, après que l'on eût fusillé les officiers australiens, ce dont j'espère pouvoir parler plus longuement dans une autre occasion, a été obligé d'ouvrir la bouche afin d'apaiser les coloniaux. Après leur brave conduite à Kleinhart, il les a félicités dans un ordre du jour—je ne l'ai pas vu, mais cette réparation partielle n'ira pas plus loin, je puis le garantir. La dépêche suivante a rapport à cet ordre :

Grands éloges.

Londres, 5 avril.—La presse anglaise fait de grands éloges de la bravoure que les troupes canadiennes ont montrée dans l'engagement avec les Boers près de la rivière Hart, dans le sud-ouest du Transvaal, le 31 mars. Ces commentaires forment un contraste frappant avec le ton de la note publiée récemment et disant que l'attention du commandant en chef, Lord Roberts, avait été appelée sur les plaintes portées par des coloniaux auxquels on a accordé des commissions mais que les officiers de l'armée régulière traiteraient en inférieurs, et auxquels on ferait sentir qu'ils ne sont admis au mess que par tolérance.

On a annoncé semi-officiellement que lord Roberts faisait une enquête et se proposait d'infliger les châtiments les plus sévères à tout officier anglais qui se rendrait coupable d'une telle conduite. Privément et dans des lettres aux journaux plusieurs officiers coloniaux se sont souvent plaints qu'on les trouvait assez bons pour les envoyer aux avant-postes, mais qu'on n'en voulait pas dans les hôtels du Cap ou dans les salons de Londres.

Personnellement, je n'ai aucune plainte de ce genre à formuler. J'avais la bonne fortune d'être un des officiers les plus hauts en grade de ma troupe et avec cet esprit cauteleux et cette souplesse de chien couchant qui, je regrette de le dire, forment le caractère distinctif de l'officier anglais, ces messieurs sont toujours prêts à ployer le genou et se faire petits devant quiconque porte à l'épaule une étoile ou une couronne

M. HUGHES (Victoria).

supplémentaires. Le caractère de l'officier anglais tend beaucoup vers l'hypocrisie, mais rien ne dépasse son arrogance envers ses inférieurs. Tout cela doit être changé. L'empire anglais va s'unir plus étroitement, et il faut enseigner à l'officier anglais que l'empire est trop grand pour tolérer une conduite comme celle-là.

La Grande-Bretagne va reprendre ses droits et l'officier anglais arrogant devra disparaître. Feu Cecil Rhodes faisait la même plainte après la délivrance de Kimberley. Il y avait là de six à huit mille soldats coloniaux, des frères qui n'appartenaient pas à l'armée anglaise régulière, mais qui n'en étaient pas moins dévoués au roi. Je ne dis rien contre les uns ou les autres. Les coloniaux tombaient sur le champ de bataille tous les jours, et on ne les mentionnait jamais dans les dépêches, mais lorsqu'un régulier était tué, on était certain que son nom n'était pas oublié. Un jour, la mule numéro 6217 fut portée sur la liste des décès parce qu'elle appartenait aux réguliers anglais dans l'Afrique du Sud, tandis que les soldats coloniaux qui sont morts par douzaines, n'ont jamais été portés sur les listes par le commandant de Kimberley d'alors.

Les coloniaux forment une partie importante de l'empire aujourd'hui, ils sont autant intéressés dans le bien-être de l'empire que la mère patrie elle-même, et ils sont prêts à contribuer pour leur part au maintien de l'empire, et il est aussi bien de faire comprendre tout de suite à l'Angleterre que son système d'armée n'est pas celui de l'empire et ne convient pas. Il est temps qu'il disparaisse. De temps à autre les journaux d'Angleterre offrent des excuses pour les victoires que les Boers ont remportées sur les Anglais. Vous ne pouvez citer une victoire des Boers où suivant le compte rendu de l'officier anglais, les officiers étaient en faute. C'étaient ou Tommy, ou la Yeomanry, ou la milice, ou les coloniaux. A Belmont, à la rivière Modder, à Magersfontein, à Stormberg, à Spion Kop et à Nicholson's Nek, il n'y avait pas de coloniaux, et il faut faire porter la responsabilité de l'échec aux réguliers anglais. Mais ces officiers anglais se défendent en disant : " Oh, vous savez, le soldat anglais sort des bas-fonds et nous ne pouvons nous y fier." C'est toujours sur Tommy que la faute retombe. Ils disent encore : " Il faudrait le payer un peu plus cher, nous allons lui donner deux sous de plus par jour, un peu plus de choux et de pommes de terre chaque semaine." Telles sont les excuses qu'offre aujourd'hui l'officier anglais et le remède qu'il propose pour reconstituer la grande armée anglaise. J'espère que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense m'écoutera quand je dirai qu'il faudrait adopter pour l'instruction militaire des officiers anglais un système peu coûteux et propre à développer tout ce qui est bon et noble en lui. Je demanderai à l'honorable ministre de ne pas se laisser égarer par la croyance que ce que je dis s'applique à tous les officiers anglais. Je lui donnerai les noms de plusieurs généraux très capables qui se sont beaucoup distigués. Je lui demanderai aussi de ne pas croire que tous les officiers anglais sont des muscadins—loin de là. Il y en a des centaines qui, s'ils n'étaient pas entravés par le système, travailleraient à s'améliorer afin de se mettre en état de conduire les autres sur le champ de bataille. Ceux qui ont charge de la vie de leurs frères devraient être bien instruits dans l'art militaire, et il y a des centaines de ces jeunes officiers anglais qui seraient très heureux de se faire une réputation et se rendre utiles, sans ce système d'oppression, de mess et de clubs, qui chasse le jeune homme de son régiment, ou l'oblige à entrer dans l'engrenage et en fait un sujet propre à devenir ce que l'on appelle en Angleterre un muscadin de Piccadilly. Au commencement de cette guerre, le général French, soldat qui s'est distingué en Afrique et n'a jamais subi de défaite, a été mis à la retraite parce qu'il n'appartenait pas à l'école dominante à cette époque.

A nombre d'excellents officiers on a assigné un rang où ils n'ont pu servir leur pays, et d'où les exigences impérieuses du temps ont, seules, réussi à les faire sortir. Bien que je me sois quelque peu étendu sur ce sujet, il me reste encore quelques autres matières à traiter ; mais, pour en faire la discussion, j'attendrai la présentation des prévisions supplémentaires, car nous aurons alors l'avantage d'entrer dans plus de détails. Je pourrais citer un nombre infini d'articles de journaux, tant du Canada que d'Angleterre, où l'on affirme les principes dont je viens de me faire le champion. Je me contenterai de citer un court passage d'un article dû à la plume du révérend Dr G. M. Milligan et où ce dernier fait allusion au voyage qu'il fit en Angleterre l'été dernier. Voici ce pasage :

> En Angleterre, on s'accorde généralement à reconnaître qu'une forte partie des humiliations qu'on a subies à titre de puissances militaire est due au favoritisme de caste. Malheureusement, on n'a pas encore tari la source du mal que Carlyle a dénoncé en ces termes : " Où sont maintenant vos ' Hengistes ' et vos ' Horsas ' chassant la perdrix ? "
>
> " Les fous en gilet de flanelle " sont ceux pour qui le plaisir est la fin de l'existence. Dès que ces gens-là se mêlent de remplir d'importantes fonctions, ils deviennent dangereux pour toute société.

Je pourrais citer une quantité d'articles de fond des meilleurs journaux anglais, y compris le " London Times " même qui, chacun le sait, appuie fermement l'attitude que M. Chamberlain et sir Alfred Milner ont prise au sujet de la manière de faire la guerre, mais je crois avoir suffisamment démontré qu'un changement s'impose, qu'il est temps que le règne de la bureaucratie disparaisse et que l'on donne à l'officier britannique une instruction convenable. Il nous faudra nécessairement conserver les exercices de tir et les manœuvres, mais nous devrons

recourir à quelque méthode peu coûteuse qui permette d'instruire nos officiers, et la seule méthode de ce genre qu'il soit possible d'adopter, c'est celle que j'ai signalée. Il faut soustraire l'instruction de l'officier britannique à l'intrigue, à l'influence des coteries et des castes ; à l'intervention de la politique, de l'agiotage et des causes de faiblesse qui en découlent. La virilité de la vieille nation doit se réaffirmer, et lorsqu'on aura réformé une branche du service militaire de la Grande-Bretagne, c'est-à-dire l'instruction des officiers en activité, l'empire sera alors en situation de faire face à l'univers.

Go tell the world our watchword now,
Let deep proclaim to deep.
The crown that shines on Edward's brow,
His sons right hands will keep.

The empire that our fathers won
Will still be greater yet.
And on it as e'er shines the sun
No sun shall ever set.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis certain que la Chambre a écouté avec la plus vive satisfaction, tout comme moi-même, le très intéressant discours de mon honorable et vaillant ami (M. Hughes). J'étais loin de penser, je l'avoue, qu'il donnerait une aussi grande portée à ses observations. Il me semble que ce n'est pas le ministre de la Milice du Canada, mais plutôt le secrétaire britannique pour la guerre, M. Broderick, qui devrait répondre à ce discours, parce que les critiques de l'honorable député sont bien plus sévères à l'endroit de l'organisation militaire de l'Angleterre qu'au nôtre. Je suppose bien que mon honorable ami a voulu dénoncer l'existence au Canada d'un état de choses qu'il réprouve en nous signalant les effets que cet état de choses aurait produits en Angleterre, surtout en ce qui concerne la direction de la campagne sud-africaine. Quoi qu'il en soit, la Chambre ne doit guère s'attendre à ce que, me plaçant au point de vue britannique, je vienne approuver ici la manière dont on a dirigé cette campagne. Il m'a fait plaisir de constater que mon honorable ami est enchanté des services que rend la partie civile ou non combattante de l'armée qui fait la campagne du Sud-africain, et qu'il la trouve admirable et sans rivale. Je partage entièrement son avis sur ce point, et j'oserais même aller plus loin. Bien que je ne sois pas juge en ces matières et que je n'aie pas eu, comme l'honorable député (M. Hughes), l'avantage d'aller sur le champ de bataille, je ne crois pas qu'il se trouve au monde une seule nation qui eût pu triomper aussi vaillamment que l'Angleterre des obstacles que cette dernière a trouvés sur son chemin en Afrique australe. Telle est la conclusion à laquelle j'en suis venu après avoir étudié la question le plus attentivement possible. Assurément, on a commis des erreurs, de graves erreurs ; mais, en somme, en tenant compte des circonstances particulièrement difficiles où l'on s'est trouvé, il faut convenir que la campagne a été bien dirigée.

Mon. honorable ami me reproche d'avoir déclaré, dans une autre occasion, que les observations qu'il avait faites sur un sujet analogue signifiaient qu'il était en faveur de la suppression de la force permanente. Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire ; j'ai dit que chacun pouvait invoquer l'argumentation de l'honorable député contre le maintien des troupes permanentes ; et bien qu'il se soit prononcé en faveur du maintien de la force permanente de ce pays, l'honorable député n'a pu s'empêcher de laisser aujourd'hui tous ceux qui lui ont prêté ne oreille impartiale sous l'impression qu'il désire l'abolition des corps permanents.

En abordant la question qui nous concerne plus particulièrement, qu'on me permette de dire quelques mots de notre force permanente. Sans chercher à justifier l'état de choses actuel, si tant est qu'il soit besoin de justification aucune, je dirai tout d'abord qu'il y a un assez grand nombre d'années que la force permanente existe en ce pays ; qu'elle existait longtemps avant mon arrivée au ministère de la Milice ; que ces mêmes officiers dont mon honorable ami a cité les écrits y ont passé de nombreuses années sans y jamais rien découvrir, apparemment, du moins, qui fût de nature à réclamer quelque réforme radicale. Ce n'est qu'après être sortis de la force que ces messieurs se sont sentis le courage de la critiquer. Il me semble qu'ils auraient mieux fait, lorsqu'ils en faisaient partie, d'adresser leurs observations à leurs officiers supérieurs et, si ceux-ci n'avaient pas daigné les écouter, de se faire entendre du ministre d'alors.

M. HUGHES (Victoria) : Que le ministre me permette de lui dire qe cet officier qui est aujourd'hui hors de la force permanente est en faveur du maintien de cette dernière. J'espère qu'on ne se méprendra pas sur ce point. Tant que cet officier a fait partie de la force permanente, il a professé les mêmes principes qu'aujourd'hui et n'en a jamais fait mystère. L'autre officier à qui j'ai fait allusion fait encore partie de la force permanente, je crois, et c'est un des meilleurs. Je puis me tromper, mais, à tout événement, je ne voudrais pas mettre cet officier dans l'embarras.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois connaître l'officier dont veut parler l'honorable député.

M. HUGHES (Victoria) : C'est un des plus capables de la force.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est un homme capable, mais il est un peu toqué et extrémiste.

Je crois devoir m'inscrire en faux contre le tableau que mon honorable ami nous a fait de la vie dans les casernes de la force permanente, qu'il a comparées à autant de prisons. J'ai eu le plaisir de visiter toutes les casernes du Canada, excepté celle de

Winnipeg; j'ai vu les soldats à la chambrée; je leurs ai vu servir leurs rations; j'ai visité les hôpitaux ; j'ai vu les soldats à la récréation et dans les cabinets de lecture, et je dois dire que, en tant que les apparences et mes observations personnelles m'ont permis de juger, on ne saurait trouver de gens plus heureux que les soldats de notre force permanente. Je n'ai pas entendu la moindre plainte. Les soldats de la force permanente appartiennent à la classe moyenne de la population. Ils jouissaient d'une liberté absolue avant de prendre du service ; ils connaissent parfaitement les lois et les usages du pays, et si on les maltraitait, leurs nombreux amis du dehors porteraient bientôt la chose à la connaissance du ministre ou de quelque officier supérieur. Jusqu'à présent, je ne sache point que rien de tel se soit produit, et il m'est donc loisible d'affirmer que les griefs sérieux auxquels mon honorable ami vient de faire allusion sont purement imaginaires. Je crois en effet qu'il s'est laissé entraîner par son imagination trop vive. J'aurais attaché quelque importance à son discours s'il s'en était tenu à faire la démonstration qu'il se proposait, savoir : que les règlements en vigueur dans les casernes anglaises et dans la force permanente du Canada ont un effet désastreux sur l'esprit des soldats.

C'est vraiment aller trop loin que de prétendre qu'on a tenté délibérément de réduire à l'esclavage les membres de la force permanente. Il ne faut pas oublir qu'en Angleterre comme au Canada, il n'y a pas de conscription ; dans ces deux pays, l'enrôlement étant absolument libre, la situation est bien différente de celle des pays du continent européen où la conscription est établie. Il n'est guère vraisemblable que des gens aillent librement se soumettre à un régime qui doit les réduire à l'esclavage. Mon honorable ami objecte à la force permanente parce qu'en vertu de nos règlements, prétend-il, l'officier prend trop de temps à obtenir son brevet. Il semble être sous l'impression que quiconque entend devenir officier doit passer par différentes casernes et écoles. Or, si je ne me trompe pas, il n'en est rien. Tout officier d'infanterie peut se rendre à Toronto et, selon son talent et la somme de connaissances qu'il possède déjà, y parfaire, dans un délai de quatre à huit semaines, toute son éducation militaire, y compris le cours d'équitation. Je ne trouve pas d'ennui bien grave là dedans. L'officier de cavalerie peut en faire autant, et l'officier d'artillerie trouve les mêmes avantages à Kingston et à Québec. L'objection de mon honorable ami est donc mal fondée.

Il a aussi affirmé que chaque brevet délivré aux officiers canadiens coûte environ $1,000. N'ayant pas fait de calculs à cet effet, je ne suis pas en mesure de combattre son assertion. J'ignore à quel résultat on arriverait en divisant le montant total de la dépense relative à la force permanente par le nombre de brevets délivrés, n'ayant pas, je le répète, fait de calcul à cet effet.

M. HUGHES (Victoria) : Cela donnait $3,000, il y a deux ans, et on arrive aujourd'hui à $2,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mais mon honorable ami ne doit pas oublier les services que ces troupes rendent en matière de garnison.

M. HUGHES (Victoria) : Ne les ai-je point signalés ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai pris note que chaque brevet coûtait tant. Mais on devrait tenir compte à la force permanente des services qu'elle rend en effectuant le service de garnison dans les endroits où se trouvent ces casernes ; il ne faut pas perdre de vue que ces casernes constituent autant de noyaux d'armée en cas d'attaque de l'intérieur ou de l'extérieur.

M. HUGHES (Victoria) : C'est ce que j'ai fait observer.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous nous entendons donc sur un point. Mon honorable ami a parlé des mauvais traitements que les officiers de la force permanente infligent aux soldats venus des districts ruraux pour prendre du service aux casernes. Je dois dire que je réprouve aussi vigoureusement que lui tout acte de la nature de ceux qu'il a révélés. Il est possible que certaines fortes têtes de la troupe permanente se permettent d'agir ainsi.

M. HUGHES (Victoria) : Ces traitements, ils les infligent non seulement à ceux qui viennent des districts ruraux, mais encore à ceux qui, excepté en grade militaire, leur sont supérieurs sous le rapport du savoir, de la situation et le reste.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela indiquerait que leur cerveau n'est pas très bien équilibré. Je me plais à croire que le nombre est bien restreint des officiers qui se conduisent ainsi. Chaque fois que j'ai eu occasion de visiter les casernes, je me suis efforcé de faire comprendre aux officiers de la force permanente qu'ils font partie de la milice au même titre que les autres, à cette seule différence près, qu'étant largement rémunérés, ils doivent le meilleur de leurs moments et de leur savoir à l'instruction de leurs camarades venus des districts ruraux. Tel est l'esprit qui devrait animer la force, et je crois que c'est celui qui anime la majorité des officiers. Mais la force permanente ne produira pas les heureux résultats que nous en attendons, et la milice active ne sera jamais sur un pied réelle d'efficacité tant qu'elles ne seront pas toutes deux unies par un lien puissant de sympathie. La force permanente doit venir à l'aide de la milice active ; autre-

ment, elle n'aurait pas sa raison d'être et on n'aurait jamais songé à l'établir.

Mon honorable ami m'a dit quel but il se proposait en présentant cette résolution ; or, comme je lui ai promis de faire le plus grand cas des nombreux conseils qu'il a donnés, et que je me propose d'effectuer certains changements dont les journaux ont dû lui faire connaître les grandes lignes, j'espère qu'il voudra bien consentir à retirer sa motion, sauf à la présenter de nouveau à une autre session si le débat de cette après-midi n'a pas porté de fruits.

M. HUGHES (Victoria) : En commençant mes observations, j'ai prévenu la Chambre qu'on allait vraisemblablement se méprendre sur le sens de mes paroles, et j'ai dû m'exprimer avec tant d'incohérence que le ministre de la Milice n'ait pas saisi les vues que j'ai eu l'honneur d'exposer à la Chambre. Mon honorable ami prétend que c'est le secrétaire anglais pour la Guerre, M. Broderick, qui devrait relever mes critiques. Mais j'ai fait observer que le mal dont souffre le service britannique s'est transplanté dans le nôtre et que, en faisant porter ma critique sur l'armée impériale, je signalais la cause même de l'iniquité. Je reconnais avec mon honorable ami que l'Angleterre est sans rivale pour mener à bonne fin une campagne comme celle de l'Afrique australe ; je ne crois pas qu'il y ait sur terre une seule autre nation qui aurait pu mettre en campagne, nourrir et entretenir un aussi grand nombre d'hommes ; mais, que les soldats soient bien habillés et bien nourris, il n'en reste pas moins établi que nos officiers et nos généraux sont parfaitement ignorants, que le sol d'Afrique australe est jonché de nos morts et que la nation est plongée dans le deuil. Que nos soldats soient bien nourris et bien armés, rien de mieux ; mais il faut également faire en sorte qu'ils soient victorieux et non pas écrasés, comme cela est trop souvent arrivé depuis le commencement de la campagne sud-africaine. Mon honorable ami n'a pas goûté la comparaison que j'ai établie entre la force permanente et une prison. Je n'ai pas dit que la discipline y fût exactement la même ; je concède que celle de la caserne l'emporte un peu, mais combien peu !—sur celle d'une prison ordinaire ; mais j'affirme que ce n'est que dans les prisons et dans les troupes permanentes d'Angleterre et du Canada qu'on voit des être humains assujettis à une aussi odieuse discipline.

Le ministre nous a dit que les membres de la force permanente sont heureux et contents ; mais ce n'est pas cela que démontre la réponse qu'il m'a donnée lorsque je l'ai interpellé ces jours derniers. Lui ayant demandé combien de séances de la cour martiale avaient été provoquées par la force permanente, il me répondit qu'il se tient près de deux séances par année pour chaque membre de la troupe, et que le nombre de punitions légères s'élève à plusieurs milliers. Qu'on veuille bien remarquer que cette force ne se compose que de quelques centaines d'hommes. Pour que la cour martiale siège si souvent et que les punitions soient aussi fréquentes, il ne faut pas que la direction soit merveilleuse. Si un maître d'école était obligé de punir chacun de ses élèves trois fois par jour, en moyenne, cela indiquerait que sa discipline est radicalement mauvaise sous quelque rapport ou qu'il est lui-même en faute. Il faut aussi faire entrer en ligne de compte les nombreux cas de désertion et les punitions insignifiantes dont il n'est pas fait mention.

Le ministre m'attribue des propos que je n'ai pas tenus—ou que je n'avais assurément pas l'intention de tenir, lorsqu'il a mis la Chambre sous l'impression que, à m'en croire, les officiers de la force permanente cherchent à asservir leurs subalternes. Ces officiers ne font que suivre les traditions du moyen-âge qui leur ont été transmises de génération en génération, traditions sous lesquelles l'humanité entière a dû se courber. Mais c'est la seule discipline qu'ils connaissent, ces pauvres malheureux. Plus d'un, sans doute, préférerait une méthode rationnelle à ce système d'oppression.

Le ministre fait allusion au temps qui s'écoule avant qu'un officier obtienne son brevet. Mais avant d'en arriver là, l'officier, il est bon de se le rappeler, doit d'abord servir comme soldat, puis à titre de sous-officier ; il lui faut faire des exercices de tir au fusil, apprendre les signaux, faire de l'équitation et apprendre le maniement des pièces d'artillerie. Ce que j'ai en vue, c'est que le cadet, au sortir de l'école, puisse recevoir l'instruction militaire n'importe où, et qu'il lui soit loisible d'entrer à l'école militaire quand bon lui semblera sans être tenu d'attendre le bon plaisir d'aucun officier commandant. Je passerai sous silence les autres sujets que les brevets coûtent cher ; mais j'ai eu soin de faire observer que, indépendamment de leurs travaux d'enseignement, ces troupes font de la police et constituent des noyaux d'armée permanente qui voleraient à la défense du pays en cas d'attaque.

La motion est retirée.

Sur proposition du directeur général des Postes, la séance est levée à 9 heures et 50 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 15 avril 1902.

La séance s'ouvre à trois heures.

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

L'honorable J. HAGGART (Lanark-sud) : En l'absence de M. Belcourt, je propose, appuyé par M. LaRivière :

Que le bill (n° 107, lettre I du Sénat) relatif au canal de Montréal, Ottawa et la Baie Georgienne subisse sa première lecture.

La motion est adoptée et le bill est adopté en première délibération.

L'EGLISE CATHOLIQUE GRECQUE ORTHODOXE.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Je propose, appuyé par M. Davis :

Que la pétition du révérendissime Tekon, demandant une loi le constituant en corporation, sous le nom d'évêque de l'église catholique russo-grecque orthodoxe, soit renvoyée au comité des ordres permanents, pour plus ample délibération.

M. A. A. C. LaRIVIERE (Provencher) : Je prie l'honorable député de vouloir bien nous donner quelques éclaircissements sur la nature de sa motion.

M. OLIVER : Le but de cette motion est de soumettre de nouveau aux délibérations du comité des ordres permanents la pétition par laquelle l'Evêque de l'Eglise grecque orthodoxe demande d'être doté de la personnalité civile, et cela afin de pouvoir détenir en son nom, à titre de personne civile, des biens ecclésiastiques. En examinant les avis de rigueur publiés tant en anglais qu'en français, le comité a constaté que le mot " évêque," inséré dans l'avis publié en langue anglaise dans la " Gazette du Canada." avait été rendu par le mot " diocèse " dans la version française. S'appuyant sur ces faits, le comité a prétendu que ces avis étaient entachés d'irrégularité et il s'est cru autorisé à rejeter le bill. Je n'ai pas à me plaindre de la décision du comité, décision qui est, sans doute, conforme à la lettre du règlement ; mais, puisqu'on m'a chargé de présenter ce bill, je crois de mon devoir de rappeler à la Chambre que les intéressés ont publié, à grands frais, tous les avis de rigueur ; et bien que le comité ait pu, à bon droit, rejeter ce bill en raison d'irrégularité. cependant les pétitionnaires, d'autre part. ont agi conformément à l'esprit de la loi.

Ils ont publié tous les avis voulus, de façon à porter à la connaissance des intéressés la pétition qu'ils présentaient au parlement. Quant à la pétition elle-même, elle n'est entachée d'aucune irrégularité ; or, en pareilles circonstances, la Chambre, à mon avis. ferait acte de sagesse en montrant plus de largeur de vues et en ne mettant pas au rancart la pétition des intéressés qui auraient ainsi fait en pure perte des frais considérables ; car, après tout, il ne s'agit que d'une traduction infidèle, chose qui n'intéresse nullement le but réel de la demande.

M. LaRIVIERE : Rien n'empêche que l'Eglise grecque ne soit constituée en corporation au Canada ; et pour mon propre compte j'envisage la question avec un esprit absolument dépouillé de tout préjugé. Mais au moins faut-il, en pareille matière, se conformer au règlement de la Chambre. Le comité a rejeté la pétition en question, parce qu'on n'avait pas observé le règlement au sujet des avis de rigueur. Toutefois, il est d'autres arguments qui militent contre ce bill, et que le comité n'a pas discutés. Je me contenterai de faire valoir un argument qui, à mon avis, démontre que cette demande est inadmissible. Voici un citoyen de San-Francisco qui prétend être l'évêque de l'Eglise grecque de l'Amérique Britannique du Nord, et demande seul à être constitué en personne civile. D'abord, c'est un étranger, et ensuite, il ne demeure pas au pays ; or, d'après May et toutes les autorités, nul étranger n'a le droit de présenter de pétition à cette Chambre, s'il ne demeure point au pays. Le comité n'a pas étudié cet argument, parce que la Chambre avait d'abord reçu par erreur, une pétition qu'elle n'aurait pas dû recevoir. Si je m'intéresse à la question, c'est qu'il y a dans le comté que je représente un grand nombre de ces adhérents de l'Eglise grecque ; or, je suis convaincu, et je sais positivement que nul d'entre eux n'a eu vent de ces démarches du pseudo évêque de San-Francisco et de ce qu'il demande au parlement. J'envisage. toutefois, la question à un point de vue plus large, et je constate que dans l'Etat de New-York——

M. OLIVER : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? Sait-il si les Galiciens ou les Russes établis dans le comté qu'il représente sont adhérents de l'Eglise grecque orthodoxe ? Car, s'ils ne sont pas membres de cette église, l'évêque ne prétend pas qu'ils soient sous sa juridiction.

M. LaRIVIERE : Il se trouve, dans le comté que je représente, un grand nombre de Galiciens appartenant à la soi-disant Eglise grecque orthodoxe. D'autres appartiennent au rite grec ruthénien et d'autres à l'Eglise latine, qui toutes deux sont des branches de l'Eglise catholique romaine. Mais, pour le moment, il s'agit ici des Galiciens adhérents de l'Eglise grecque, dont quelques-uns demeurent dans mon comté et d'autres dans le comté représenté par mon honorable ami (M. Oliver) : et j'affirme que l'Eglise grecque, qui demande actuellement à être constituée en corporation, est une Eglise d'Etat, c'est-à-dire l'église officielle de Russie. Dans l'Etat de New-York, où cette église est officiellement reconnue, elle n'a reçu son titre d'institution que sur la demande du ministre plénipotentiaire de Russie. C'est ce dernier qui a reçu le titre d'institution ; car, l'évêque et les autres fonctionnaires de l'Eglise grecque sont à la nomination du gouvernement russe. Par conséquent, il y a ici en jeu autre chose que le titre d'institution de l'évêque en question. De fait, on nous demande de reconnaître officiellement toute l'église grecque, qui est l'Eglise d'Etat en Russie.

M. FRASER : L'honorable député me permettra-t-il une question ? Toute cette

argumentation aura parfaitement sa raison d'être, lorsque cette proposition de loi sera soumise à nos délibérations ; mais, à son avis, tous ces arguments militent-ils contre la demande qui nous est faite en ce moment, demande comportant que le bill soit soumis à la Chambre ?

M. LaRIVIERE : Toutes ces questions pourront se débattre en temps et lieu. Mais, en outre, le comité a constaté qu'on n'avait pas observé les règles de la Chambre, et c'est sur la constatation de ce fait qu'il a mis la pétition au rancart. A mon avis, mieux vaudrait temporiser quelque peu et étudier la question, avant d'adopter à la hâte une loi donnant un titre d'institution à une église qui se trouve sous le contrôle du gouvernement russe—une année est bientôt passée—; puis on pourra donner les avis de rigueur en bonne et due forme. Enfin, cet évêque de San-Francisco nous est inconnu.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable M. Sifton) : Mon honorable ami, en persuadant au comité des ordres permanents de prendre une pareille attitude met la Chambre dans l'impossibilité absolue d'étudier la question. Est-ce que la Chambre doit s'en rapporter à la parole d'un membre du comité, quand il s'agit de savoir si un bill mérite, oui ou non, approbation ? Non, mon honorable ami ne prétend pas pareille chose, sans doute. Que le comité s'arroge le droit de décider si une législation est admissible ; qu'il cherche à y découvrir quelque irrégularité qui l'empêche d'être soumise à la Chambre, et il deviendra presque impossible de saisir la Chambre de bills de cette nature. D'après ce que le député d'Alberta nous a dit, le comité des ordres permanents, dans l'exercice légitime de ses attributions, sans doute, a jugé bon de rejeter une demande relative à un titre d'institution, en raison de quelque irrégularité qui s'est glissée, non pas dans la version anglaise, mais dans la version française, où le mot " diocèse " a été substitué au mot " évêque ". Le simple bon sens nous dit que cette prétention est inadmissible. Je le répète, que le comité adopte une attitude semblable sur toute législation qui lui est soumise, et la Chambre se trouverait dans l'impossibilité absolue de légiférer. Je ne suis nullement intéressé à ce bill ; j'en ignorais même l'existence, avant d'avoir entendu les observations du député d'Alberta ; mais il me semble qu'on devrait permettre à l'honorable député d'exposer au comité——

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que les raisons à l'appui de la décision du comité sont consignées au rapport ?

M. FLINT : Si le ministre veut bien me permettre de lire le rapport, à titre de président du comité, je vais débrouiller l'affaire. Voici la teneur du rapport :

Que, bien que les avis aient été publiés pendant les délais voulus, ils sont irréguliers à d'autres égards.

M. FRASER.

J'ai une observation à faire : c'est qu'outre l'irrégularité signalée par le ministre de l'Intérieur, un autre point débattu en séance de comité, c'est qu'il n'a pas été déposé d'exemplaire du journal où l'avis en question a été publié. L'auteur du bill a déclaré en séance du comité, qu'il serait en mesure de faire plus tard le dépôt de ce journal, et l'on a rejeté la pétition, en donnant à entendre que si l'honorable député se conformait plus tard au règlement, à cet égard, la Chambre renverrait le bill au comité.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voilà précisément ce que demande le député d'Alberta. Quand un particulier demande une législation à la Chambre et qu'il a fait les frais voulus dans ce but, il n'est pas juste que la Chambre le prive de son droit, parce que l'auteur de cette proposition de loi n'a pas fait le dépôt du journal où l'avis a été publié. Le bon sens nous dit que le comité devrait au moins délibérer de nouveau la question, et plus tard, s'il est prouvé que les objections soulevées par le député de Provencher sont fondées, la Chambre sera en lieu d'étudier la chose.

M. MACLEAN : Est-ce que toute la question ne se résume pas à la traduction infidèle d'un seul mot ? On a substitué le mot " diocèse " au mot " évêque " ; et sous prétexte d'une simple irrégularité ou erreur de copiste, on prétend que le bill ne doit pas être soumis à la Chambre. Nous vivons dans un siècle de progrès, et ce qu'il nous faut dans ce pays-ci, ce sont des évêques. S'il n'en est pas encore venu de Russie, ayons-en un.

Le gouvernement est libre-échangiste : Eh, bien, ayons le libre-échange en fait d'évêques ; et plus il y en aura, le mieux ce sera.

M. SPROULE : Ce n'est pas de cela qu'il s'agit pour le moment ; mais de la régularité ou de l'irrégularité de la pétition. Voilà un étranger, qui n'est ni sujet britannique ni citoyen de ce pays, et qui adresse une pétition à la Chambre. Je ne crois pas que la Chambre puisse recevoir cette pétition ou la renvoyer au comité des ordres permanents.

M. DAVIS : D'après le député de Provencher, cette question n'a pas été débattue en séance du comité.

M. SPROULE : C'est à la Chambre qu'il appartient de débattre cette question.

Le PREMIER MINISTRE: Jusqu'ici nous avons eu pour règle invariable, autant que la chose est praticable, d'adopter tout rapport présenté par un comité, à moins qu'il ne soit établi par des arguments probants qu'il y a lieu de ne pas le faire. Si je comprends bien la teneur de ce rapport, le comité a rejeté la pétition en question, en raison d'une certaine irrégularité qui s'est glissée dans l'avis. Voici la teneur du rapport :

Votre comité a, en outre, délibéré la pétition présentée par le revérendissime Tikhon, deman-

dant au parlement de lui accorder un titre d'institution sous le nom d'évêque de l'église catholique russo-grecque orthodoxe, et il constate que, bien que les avis aient été publiés dans les délais voulus, ils sont irréguliers à d'autres égards.

Il est regrettable que le rapport ne précise pas la nature de cette irrégularité. Toutefois, si ce rapport n'est pas aussi circonstancié qu'il le devrait être, je suppose que ce n'est point sur l'auteur de cette proposition de loi que le blâme en doit retomber.

En rejetant le bill, le comité, paraît-il—et il n'y a aucun doute sur ce point—s'est basé sur le fait que, dans la version française, on a substitué au mot "évêque" contenu dans la version anglaise, au lieu de "diocèse." Voilà ce qu'a déclaré le député d'Alberta (M. Oliver). Ce n'est pas la seule objection qui ait été soulevée. Bien que les avis aient été publiés dans les délais voulus dans les territoires, on ne les a publiés que pendant une semaine au Manitoba. C'est ce qui ressort de la déclaration de l'auteur de la proposition de loi. A tout événement, le comité a jugé l'avis suffisant, puisqu'il déclare la chose dans son rapport. Le comité, toutefois, a constaté qu'il s'est glissé une irrégularité dans la traduction : le mot "diocèse," ayant été substitué au mot "évêque." En pareilles circonstances, il n'est pas juste de punir les auteurs de cette mesure pour une erreur s'il n'y a pas d'autre objection qui milite contre ce bill, le comité, à mon avis, a fait preuve d'une sévérité outrée.

Quant à l'argument qu'a fait valoir le député de Provencher (M. LaRivière), savoir: que cet évêque est un étranger, je dois dire que c'est là une question qui intéresse la Chambre et non pas le comité. Je suis donc disposé à appuyer la motion du député d'Alberta.

M. SPROULE : Vous ne faites rien de la pétition, bien qu'elle ait été présentée et lue à la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Quand la Chambre a reçu une pétition qu'elle n'aurait pas dû recevoir, cela écarte toute objection.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : L'irrégularité, sans doute, ne semble pas très grave; toutefois, il est bon que le premier ministre ne l'oublie point ; d'après la règle qu'il a mainte fois établie ici, il faudrait renvoyer ce rapport au comité, puisqu'on n'y a pas consigné les raisons qui ont porté le comité à les rejeter.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député fait, sans doute, allusion ici à la décision du comité des comptes publics ; mais il faut se rappeler que, dans le cas en question, la minorité de ce comité avait formulé un rapport sur lequel elle a demandé l'avis de la Chambre. Or, l'auteur d'un bill d'intérêt privé n'exerce aucun pouvoir en séance de comité et n'a pas voix au chapitre dans la rédaction du rapport de ce comité.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a d'ordinaire, au comité, quelqu'un qui représente l'auteur du bill ; et dans le cas dont il s'agit, la minorité aurait pu formuler son rapport, tout comme elle aurait pu en rédiger un, au comité des comptes publics. Je le répète, d'après la règle formulée par le premier ministre ici même, il n'y aurait pas lieu de renvoyer ce rapport au comité. Je m'accorde à dire avec le député de Provencher (M. LaRivière) qu'il importe de veiller à ce que le règlement relatif à la publication des avis soit bien observé. Il s'agit ici d'une question sur laquelle on est plus ou moins chatouilleux. D'autre part, l'irrégularité signalée par le député d'Alberta n'est pas fort grave ; et je conviens qu'il est préférable de renvoyer le rapport au comité, et s'il surgit quelque difficulté au sujet de la pétition, il y aura lieu d'en délibérer, quand le bill reviendra devant la Chambre.

Adopté.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE (Le très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose :

Qu'à dater d'aujourd'hui, jusqu'à la fin de la session, les mesures du gouvernement aient la priorité les mercredis, immédiatement après les interpellations.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Si je ne me trompe, il a été convenu que le bill du député de Lincoln (M. Lancaster) serait délibéré demain ; or, cette motion empêcherait la chose d'avoir lieu.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sache point qu'il soit intervenu aucune entente à ce sujet ; toutefois, il se peut que les whips soient convenus de la chose. Nous pourrions fort bien, toutefois, donner priorité à ce bill, lundi prochain.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln et Niagara) : Plusieurs députés de la droite et de la gauche m'ont prié de ne pas présenter ce bill, lundi, et cela parce que plusieurs d'entre eux, qui prennent un bif intérêt à cette mesure, seront absents ce jour-là. Voilà pourquoi il a été convenu avec le whip ministériel que le débat aurait lieu demain, parce que nous ne prévoyions pas que le premier ministre présenterait cette motion.

Il serait préférable de déclarer que les mesures du gouvernement auront priorité, de demain en huit.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Pourquoi le gouvernement prendrait-il les mercredi pour la discussion de ses mesures ? Il n'a pas soumis de mesures d'intérêt public vraiment importantes, au cours de cette session ; tandis que de simples députés en ont présenté de fort importantes ; raison de plus pour nous témoigner quelques égards. Sauf le budget, l'ordre du jour ne porte aucune mesure ministérielle. D'autre part, il figure d'importantes mesures au feuilleton

des ordres et des bills d'intérêt public, et on devrait nous donner quelques jours pour discuter ces mesures. Je suis moi-même l'auteur d'un bill important que je me propose de faire délibérer.

Le PREMIER MINISTRE : Hier, il s'est présenté une excellente occasion dont l'honorable député aurait pu profiter, s'il eût été présent. Il ne devrait pas traiter avec autant de légèreté les mesures ministérielles. Nous demandons à la Chambre $40,000,000 de crédits ; et la chose a bien son importance.

M. MACLEAN : Voilà la question.

Le PREMIER MINISTRE : J'aurais cru que, dans son empressement à expédier ces crédits pour retourner au plus tôt dans ses foyers, l'honorable député aurait volontiers donné son appui à la motion tendant à faire du mercredi un jour consacré à la besogne ministérielle. Si lundi prochain est un jour convenable, il sera facile de s'entendre pour délibérer ce jour-là, le bill du député de Lincoln.

M. LANCASTER : Pour mon propre compte, je dois dire que ce jour-là me conviendrait parfaitement ; mais il me faut bien tenir compte des vœux des députés tant de la gauche que de la droite. Le bill dont je suis l'auteur ne rentre nullement dans le cadre des questions de parti, et plusieurs de mes collègues, qui prennent un vif intérêt à cette mesure, m'ont prié de ne pas la présenter, le lundi. D'ailleurs, lundi, le bill n'occupera pas le même rang que le mercredi. Le mercredi, la Chambre en aborderait l'étude, à la suite des bills d'intérêt privé, après huit heures ; tandis que, le lundi, la Chambre pourrait lever sa séance à onze heures ou à minuit, sans avoir discuté ce bill.

Le lundi, après six heures, les motions sont reléguées à l'arrière-plan ; et dans le cours ordinaire des choses, le tour de ma motion viendrait mercredi soir. C'est en tenant compte de ces considérations que nous avions fait un arrangement qui aurait donné satisfaction à tout le monde ; chose que nous n'aurions jamais faite si nous avions pu supposer que le gouvernement accaparerait les mercredis et répudierait l'engagement pris par son whip.

Motion adoptée.

SUBSIDES—COMMUNICATIONS TELEGRAPHIQUES AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. J. J. HUGHES (King, I. P.-E.) : Avant l'adoption de cette motion, je désire signaler à l'attention du gouvernement et à celle de la Chambre et du pays l'état de choses qui existe relativement aux communications télégraphiques entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent. Je m'étais proposé de saisir la Chambre de cette question lorsque le projet de loi du ministre de la Justice relativement aux télégraphes et aux téléphones serait mis en troisième délibération ; mais comme il a été décidé de remettre ce bill à l'année prochaine, force m'est bien de présenter mes observations dès maintenant. Je le répète, M. l'Orateur, la situation est vraiment intolérable, et après avoir entendu le simple exposé des faits, la Chambre conviendra que ce langage est loin d'être exagéré.

La Compagnie anglo-américaine qui a son bureau principal à Londres, est la seule compagnie télégraphique sur l'Ile du Prince-Edouard, et c'est en outre la seule qui possède un câble sous-marin reliant l'Ile au continent. Cette compagnie ferme ses bureaux à huit heures du soir, pour les ouvrir à huit ou neuf heures le lendemain matin. C'est là un état de choses dont souffrent non seulement la population de l'Ile du Prince-Edouard, mais encore tous ceux qui font affaires avec les habitants de l'Ile. C'est surtout au début de la guerre sud-africaine que la population eût le plus à se plaindre de ce grief ; car quelque important que fût le message transmis à Sackville, N.-B., que n'est guère éloigné de l'Ile, s'il y arrivait après huit heures du soir, il n'était transmis à l'Ile qu'après huit heures, le lendemain matin. A cette époque, où tant de parents et d'amis des jeunes soldats combattant en Afrique, étaient impatients d'avoir de leurs nouvelles et de connaître les événements de la guerre, eh bien ! ces messages, quelque importants qu'ils fussent, n'étaient transmis à l'île que le lendemain matin, et comme il était impossible de les publier dans les journaux du matin, ils ne parvenaient aux habitants de l'île que vingt-quatre heures après leur arrivée à Sackville. Voilà ce qui se passe dans ce vingtième siècle, en ce siècle de progrès. Pendant douze heures sur vingt-quatre, toute une province se trouve privée de communications télégraphiques avec le monde extérieur.

Ce n'est pas là, toutefois, notre seul grief. Les habitants de l'île se voient forcés de payer pour la transmission des messages, le double de la taxe acquittée par ceux du continent. C'est là un sérieux désavantage, non seulement pour les citoyens de l'Ile du Prince-Edouard mais encore pour tous ceux qui veulent nouer des relations d'affaires avec eux. Voici, à ce sujet, une lettre d'une maison de commerce de Charlottetown :

Nous constatons que nos dépenses pour service télégraphique au mois de novembre se sont élevées à $106.44 ; et si le tarif était le même que sur le continent, nos frais seraient de moitié moins élevée, ce qui nous permettrait de réaliser d'importantes économies. Or, cela n'indique pas toute l'étendue de nos pertes. On le comprend facilement, nos clients de Sydney, par exemple, ne s'aviseraient jamais de nous

faire des commandes ou de nous demander des renseignements par voie télégraphique, puisque le coût des messages transmis de Charlottetown serait double de la taxe des dépêches partant de Saint-Jean ou d'Halifax. Voici comment s'expliquent les pertes que nous éprouvons. Tous les jours, un commerce que nous devrions accaparer nous échappe, en raison des frais excessifs du service télégraphique. Quand il s'agit d'acheter et de vendre, il s'échange habituellement deux ou trois messages entre l'acheteur et le vendeur. D'abord, c'est une demande de renseignement sur le prix ; ensuite, une offre ; en troisième lieu, une contre-offre, et finalement, un télégramme our conclure le marché. On le voit donc, les frais exorbitants du service télégraphique grèvent sérieusement notre commerce, et nous font perdre une foule d'affaires.

Ce n'est pas encore tout, cependant, ce câble sous-marin a été posé il y a nombre d'années, à une époque où l'art de confectionner et de poser les câbles n'était pas aussi avancé qu'il l'est aujourd'hui. Ce câble, paraît-il, n'a jamais été bien fort et il est sujet à se rompre de temps à autre, ce qui nous laisse sans communications télégraphiques. De fait, il s'est brisé l'automne dernier et il a fallu près de trois semaines pour le réparer. S'il se rompait au cours de l'automne, il ne serait possible de le réparer que l'été suivant. Or, même pendant que la câble était brisé, quelqu'un demandait-il à la compagnie anglo-américaine d'expédier un message au delà du détroit pour le faire répéter à quelque point sur le continent, bien que la transmission de ce message ne coutât à la compagnie que deux cents, et que la réponse dût se faire attendre plusieurs jours, cependant la compagnie exigeait la même taxe que lorsqu'elle expédiait les messages au delà du détroit par le câble. Nombre de touristes viennent à l'Ile du Prince-Edouard, surtout des Etats-Unis, et pendant douze heures sur vingt-quatre, il leur est impossible de communiquer avec leurs amis. C'est une véritable humiliation pour notre peuple qu'un semblable état de choses existe dans une province canadienne. C'est là une question qui intéresse non seulement les provinces maritimes, mais le Canada tout entier, et je suis heureux de voir que le peuple canadien, en général, n'envisage pas la chose au point de vue étroit de l'esprit de clocher.

Je vais donner lecture d'une résolution adoptée à ce sujet par la chambre de commerce maritime. Cette résolution, si je ne me trompe, a été transmise au gouvernement :

On a appelé l'attention de cette chambre de commerce sur l'importante question de l'amélioration des communications télégraphiques entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent. Tous ces faits sont parfaitement compris du gouvernement et surtout de sir Louis Davies. En voici l'exposé sommaire, qui a été communiqué à la chambre de commerce, à sa dernière réunion :

Il n'est possible d'échanger des télégrammes avec l'Ile du Prince-Edouard que de neuf heures du matin à une heure de l'après-midi et de deux heures à huit heures du soir. La compagnie anglo-américaine, bien qu'elle ne possède que cent milles de fils télégraphiques, est la maîtresse de la situation. L'expédition d'un message à Boston, coûte $1—50 cents, jusqu'à Sackville, et 50 cents, jusqu'à Boston. On devrait exercer une pression sur la compagnie, dont le bureau principal est à Londres, afin qu'elle nous accorde un meilleur service. La compagnie obtient une subvention annuelle de $2,000. Les journaux de l'île sont dans l'impossibilité d'obtenir des télégrammes de presse, la nuit. On trouverait moins à redire à ce que le tarif fût un peu plus élevé que celui du continent, si, au moins, il était possible d'obtenir des télégrammes et des dépêches de presse à toute heure du jour et de la nuit, ou au moins jusqu'à minuit. Il y a deux steamers qui font un service bi-hebdomadaire entre Boston et Charlottetown et ils nous amènent une foule de touristes, toujours étonnés de ce qu'il leur est impossible d'expédier un message chez eux de huit à neuf heures du soir.

Espérons que cet exposé de faits recevra toute l'attention que demande l'importance de la question.

(Signé) M. G. DEWOLFE,
Président.

G. E. CALKIN,
Secrétaire.

La chambre de commerce maritime agita de nouveau la question l'été dernier et voici le mémoire que j'en ai reçu :

Minute de la résolution adoptée à l'assemblée annuelle de la chambre de commerce maritime, tenue à Chatham, N.-B., les 21 et 22 août 1901 :

Arrêté que cette chambre de commerce recommande avec instance au gouvernement fédéral l'amélioration à brève échéance, des communications télégraphiques entre le continent et l'Ile du Prince-Edouard, dont cette chambre a déjà exposé les besoins au gouvernement.

Je vois que même les citoyens de Toronto s'intéressent à cette question. Voici un extrait du "Railway and Shipping World" :

Service télégraphique de l'Ile du Prince-Edouard.

En signalant, l'autre jour, les griefs formulées contre ce service, nous avons fait observer que la question est complexe ; que ce n'est pas sur la Compagnie anglo-américaine que retombe tout le blâme, relativement à l'élévation des taxes des messages en dehors de l'île ; puisque par le fait que ces messages doivent être transférés à d'autres compagnies, il s'en suit qu'il faut acquitter une taxe supplémentaire ; et, en outre, la population de l'île étant presque entièrement agricole, la compagnie télégraphique n'y fait que peu d'affaires. Il est hors de doute, toutefois, que le service est insuffisant et qu'il faut une réforme. Au cours d'un récent débat à la Chambre des communes, plusieurs représentants de l'île ont formulé très énergiquement leurs griefs au sujet de ce service, et ils ont reçu l'appui du ministre de la Marine, qui est citoyen de Charlottetown. C'est dans cette ville que se trouve le bureau principal de la Compagnie anglo-américaine pour l'Ile du Prince-Edouard ; et, cependant, il se ferme à huit heures du soir, pour ne s'ouvrir qu'à neuf heures le lendemain matin ; de sorte que, durant la nuit, il est impossible de transmettre des messages. Comme l'a fait observer sir Louis Davies, au cours de la guerre sud-africaine le journal du matin publié à Charlottetown n'a pu obtenir de dépêches arrivant

après huit heures du soir ; et, par conséquent, comme la plupart des trains quittent Charlottetown le matin, les citoyens demeurant en dehors de Charlottetown reçoivent leurs nouvelles en retard de six heures. Un pareil état de choses est intolérable ; et si les directeurs de la Compagnie anglo-américaine tiennent à leur clientèle de l'Ile du Prince-Edouard, nous leur conseillerions fortement d'établir un service plus moderne, répondant mieux aux besoins actuels, et cela en tenant ouverts jusqu'à minuit leurs bureaux de Charlottetown et même ceux de Summerside et le Guysborough ; et en s'efforçant de faire une convention avec les lignes de raccordement au Nouveau-Brunswick, afin de réduire quelque peu les taxes de transmission directe. Si la compagnie n'opère pas cette réforme, il est hors de doute qu'il faudra créer un nouveau service.

Voilà comment des étrangers à l'Ile du Prince-Edouard envisagent la question, et on peut par là se faire une idée du sentiment qui règne dans la province. Depuis quelques années, nous avons essayé d'obtenir de la compagnie qu'elle remédie à ce grief ; mais elle a fait la sourde oreille à nos prières. Il y a deux ans à peu près, sir Louis Davies adressa une lettre à la compagnie à ce sujet, et la réponse de la compagnie fut presque insultante. Quand il lui demanda d'améliorer son service télégraphique, elle répondit que si le gouvernement ou la population consentait à s'engager à payer tout le coût des heures supplémentaires de service, et à l'indemniser de toute diminution de ses recettes nettes, elle mettrait la chose à l'étude. En appelant l'attention du gouvernement et de la Chambre sur cette question, j'espère qu'on prendra les mesures voulues pour remédier à cet état de choses. A mon avis, toutefois, le seul moyen de remédier sûrement à ce grief, c'est que le gouvernement se charge lui-même de l'exploitation des lignes télégraphiques.

M. MACLEAN : Très bien. Voici encore un comté qui fait entendre sa voix.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Je suis partisan de ce système. Le gouvernement, à mon avis, devrait exploiter les réseaux télégraphiques et téléphoniques, tout comme il dirige le service postal ; et d'ailleurs, ces réseaux ne sont de fait, que l'extension du service postal ; car les services télégraphiques et téléphoniques ne sont, au fond, que le service postal du vingtième siècle. Or, comme il n'est guère probable que le gouvernement fasse l'acquisition de ces réseaux à brève échéance, il y a un autre moyen d'exercer une pression sur la compagnie, et de la contraindre à améliorer son service: c'est de lui refuser la subvention. Il est possible que ce service ait pu répondre aux besoins du pays, il y a vingt-cinq ou trente ans passés ; mais aujourd'hui, il laisse beaucoup à désirer.

Dans le but d'obtenir une charte, cette compagnie s'engage à entretenir des communications télégraphiques régulières entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent ; or, il n'y a pas un tribunal au monde qui tiendrait pour régulier un service qui n'est utilisable que pendant onze ou douze heures sur vingt-quatre. C'est un principe légitime, en droit, que toute compagnie ou tout individu, chargé d'un service public, ou d'une entreprise de cette nature, doit se tenir au niveau des progrès du siècle. Cette compagnie, si elle n'est pas un monopole, exerce réellement un monopole et tire de gros profits de son exploitation dans l'Ile du Prince-Edouard, par conséquent, si jamais le gouvernement décide d'acquérir ce réseau télégraphique, ce serait une exploitation lucrative qu'il acquerrait. J'ai par devers moi un état publié par la compagnie et indiquant le chiffre de ses profits pour les vingt années écoulées, de 1880 à 1900, et je vois que le chiffre de ses profits annuels est d'environ $5,000. Et cependant, elle ne veut pas même mettre à l'étude la proposition tendant à assurer un meilleur service à la population dont elle tire de si beaux revenus.

M. TAYLOR : Quel est le chiffre du capital engagé dans cette exploitation ?

M. HUGHES (Ile du Prince-Edouard) : Je ne saurait dire. La compagnie, je suppose, a l'intérêt sur le capital, avant d'annoncer un profit net. C'est ainsi que la plupart des compagnies en Angleterre font leurs profits ; car elles sont fort prudentes, quand il s'agit de donner des profits. Je le répète, le grand remède à ces griefs, c'est l'acquisition des réseaux télégraphiques par le gouvernement. Or, il y a six réseaux télégraphiques au Canada. S'il n'en exstait qu'un ou deux, le service pourrait être excellent. Où en serait le service postal, s'il était exploité par six compagnies ? Voici ce que dit, à ce sujet, M. Pope, chef d'exploitation du " Great North-Western " :

Les télégraphes dans le Canada oriental sont la propriété de six organisations distinctes.

1. Les lignes de l'état fonctionnent dans les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick ;

2. La Compagnie télégraphique unie de l'Ouest, au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse ;

3. La Compagnie télégraphique anglo-américaine, dans l'Ile du Prince-Edouard.

4. La Compagnie télégraphique " Great-Northwestern ", dans les provinces d'Ontario, de Québec et du Nouveau-Brunswick.

5. La Compagnie télégraphique de Montréal.

6. La Compagnie télégraphique de la Puissance, exploitée par la Compagnie télégraphique " Great-Northwestern."

La taxe à laquelle est soumis un télégramme de dix mots, d'Ottawa, à destination des stations situées sur les lignes de l'Etat, oscille entre 40 et 75 cents ; elle est de 30 cents, pour les dépêches à destination des stations de la Compagnie unie de l'Ouest ; de 50 cents, à destination de l'Ile du Prince-Edouard ; de 25 cents, à destination des stations de la Compagnie " Great-Northwestern " ; et les taux entre les différents réseaux atteignent le chiffre de $1.25.

On propose que la Compagnie " Great-Northwestern " qui exploite le réseau télégraphique le plus vaste, fasse l'acquisition des lignes de

la Compagnie unie de l'Ouest et de la Compagnie anglo-américaine ; en outre, qu'elle exploite le réseau de l'état et qu'elle établisse un tarif uniforme de 25 cents dans toute l'étendue du territoire.

Ce projet pourrait se réaliser, non seulement, sans que le pays fut grevé, mais de façon à permettre au gouvernement d'effectuer de fortes économies, et à donner satisfaction à tous les intéressés. La Compagnie "Great-Northwestern" verse actuellement aux compagnies de Montréal et de la Puissance, sous forme de dividende, une redevance annuelle s'élevant à $238,000.

Si le gouvernement voulait exercer le droit d'acheter les lignes télégraphiques de ces deux compagnies, droit que lui attribue le chapitre 132 des statuts revisés, en payant le prix actuel du marché pour les actions des compagnies, l'achat pourrait s'effectuer moyennant $5,000,000. La Compagnie "Great-Northwestern" continuerait à exploiter les lignes, en payant au gouvernement un intérêt de deux et demi pour cent sur cette somme ; et cette charge étant la première hypothèque dont serait grevé le réseau dans son ensemble, le paiement de cet intérêt serait assuré.

Dans les économies réalisées sur les charges permanentes, la compagnie trouverait une compensation des pertes subies par suite de l'abaissement de son tarif, en même temps qu'une compensation des frais nécessités par l'exploitation des lignes de l'état.

La compagnie ne toucherait que sept pour cent de dividende sur son propre capital, tout excédant de profit devant être consacré à l'extension du réseau ou à l'abaissement des taxes.

Le gouvernement, ayant tous les avantages voulus, continuerait à exploiter les câbles sous-marins dans le golfe, mais serait dégrevé de tous autres frais se rattachant aux lignes télégraphiques, économisant ainsi de $20,000 à $25,000 annuellement sur ses dépenses actuelles ou futures.

L'avantage d'une réduction aussi importante se ferait sentir partout, mais surtout dans les districts moins riches qui, sous le régime actuel, souffrent cruellement de l'élévation des taxes.

Le fait que le gouvernement serait propriétaire d'une si grande partie du réseau télégraphique, lui faciliterait l'acquisition de toutes lignes télégraphiques, si jamais il décidait d'adopter ce système.

C'est ainsi que le pays pourrait se tirer de l'impasse, si le gouvernement jugeait à propos d'adopter ce système. Je ne sais, toutefois, si cette réforme est susceptible d'application immédiate. Comme j'ai déjà, à plusieurs reprises, débattu devant cette Chambre tout ce qui se rattache à l'achat par l'Etat des réseaux télégraphiques du pays et que d'autres députés ont développé la question sous ses différents aspects, je m'abstiens, pour éviter les redites, de donner ici la statistique relative à l'exploitation des lignes télégraphiques de l'Etat dans les autres pays, et surtout en Angleterre. Toutefois, je vais citer un court extrait d'un aritcle paru dans l'"Arena," et qui met bien en relief les avantages découlant de l'exploitation des lignes télégraphiques par l'Etat en Angleterre et les résultats merveilleux qui en ont découlé :

En 1869, le service télégraphique en Angleterre était exploité par un certain nombre de compagnies qui se coalisèrent afin d'empêcher l'abaissement des taxes qui oscillaient entre 24 et 28 cents par message, selon que la distance était soit inférieure à 100 milles, soit inférieure ou supérieure à 200 milles. Les centres principaux jouissaient du service télégraphique, tandis que nombre de villages et plusieurs villes en étaient privés. A cette époque, dans plusieurs pays, comme la Belgique, la Suisse, la colonie de Victoria et quelques autres pays, l'Etat était propriétaire des télégraphes. En Belgique, le rapport des télégrammes aux lettres était de 1 à 37 ; en Suisse, de 1 à 69 ; en Angleterre, de 1 à 121. En janvier 1870, sous l'empire d'une loi adoptée antérieurement, le gouvernement acheta tous les télégraphes du Royaume-Uni, qui devinrent partie du service postal. Le gouvernement acquit 77,000 milles de fils ainsi que l'outillage, au prix de $32,108,214. Les lignes n'avaient réellement coûté aux compagnies que $11,000,000, et par suite de leur dépréciation, elles valaient 25 pour 100 de moins. Le gouvernement n'a pas reculé devant cette dépense pour donner au pays un service télégraphique plus économique.

Le premier soin du gouvernement fut de prolonger le réseau jusque dans les districts qui n'avaient pas encore de service télégraphique et de réduire les taxes à 24 cents par message de 20 mots, abstraction faite de la distance. Le résultat immédiat fut de populariser l'usage du télégraphe. Le gouvernement continua à étendre le réseau télégraphique et en 1885 il abaissa la taxe à 12 cents par message de 12 mots, plus 1 cent pour chaque mot additionnel, l'adresse comptant comme partie du message. Les télégrammes de presse furent admis à bénéficier d'une réduction de taxe proportionnelle, et il résulta une augmentation dans la transmission des dépêches destinées à la publicité, le nombre de mots transmis journellement, de 6,000 qu'il était, s'étant élevé à 20,000. De 1869 à 1894-95, le nombre de bureaux télégraphiques dans le Royaume-Uni, s'éleva de 2,488 à 10,000; celui des milles de ligne, de 5,601 à 35,000 ; celui des milles de fils, de 77,000 à 215,000 ; et celui des messages, de 6,500,000 à 71,589,000. Il est reçu et délivré aux nouveaux bureaux ouverts 91 pour 100 au moins de la totalité des messages ; et cela, en raison de leur facilité d'accès et de leur situation plus commode.

Le rapport des télégrammes aux lettres de 1 à 121, qu'il était, n'était plus que de 1 à 30, et cela nonobstant l'amélioration des communications postales, l'augmentation du nombre de lettres expédiées et en dépit du fait non moins important que le service téléphonique était entrée en concurrence directe avec le service télégraphique. Ce qu'il y a de mieux encore, c'est que le service postal a donné d'excellentes recettes. De 1870 à 1895, abstraction faite de l'intérêt sur le prix d'achat, le réseau télégraphique anglais a rémunéré tous les frais de prolongement, d'exploitation, de réparations, et le reste, et a, en outre, laissé au pays un profit de $8,500,000. L'excédent seul des profits, sur les frais d'exploitation a été de $25,600,000.

J'en ai assez dit, je crois, pour mettre en relief l'état de choses qui existent dans l'Ile du Prince-Edouard relativement au service télégraphique. Et j'espère que le gouvernement se préoccupera sérieusement de la chose et qu'il prendra les moyens de remédier aux abus que je viens de lui signaler.

Je ne suis pas capable, je le sais, d'indiquer la meilleure marche à suivre ; les ministres sont plus en état de juger des mesures à prendre pour faire entendre raison à la Compagnie anglo-américaine. Le remède est entre nos mains. Le gouvernement peut l'appliquer en suspendant le paiement de la subvention. Les affaires de cette compagnie sont d'un excellent rapport. Je crois que la Chambre et le pays approuveront les décisions du gouvernement dans cette matière, quelles qu'elles soient. Je demande à la presse canadienne de nous prêter son concours. Il y a quelques mois, un monopole voulut élever le prix du papier servant à la publication des journaux La presse fut unanime à demander au gouvernement de mettre fin à cette injustice et le gouvernement, s'autorisant des pouvoirs que le Parlement lui avait conférés, remédia à la situation. Le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) déclara que si l'arrêté du conseil qui avait été adopté ne suffisait pas, un autre serait adopté qui ferait disparaître ce grief. J'ai le ferme espoir que la prorogation n'aura pas lieu avant que le gouvernement intervienne dans cette affaire. Je demande à la presse du pays de nous aider à faire connaître nos griefs. Ce n'est pas une question qui intéresse exclusivement l'Ile du Prince-Edouard. Elle concerne le Canada tout entier. Il est aujourd'hui reconnu par la Chambre et le pays qu'une partie de l'empire ne peut pas souffrir d'une injustice sans que les autres s'émeuvent. Aucune province du Canada surtout ne peut se plaindre d'un grief semblable sans que le Canada tout entier ainsi que chacune des autres provinces s'en ressentent. Chaque homme public, chaque citoyen du pays doit s'y intéresser. C'est avec confiance que je fais cet appel. J'ai le ferme espoir que des mesures serons immédiatement prises pour remédier à ce grief.

M. A. A. LEFURGEY (Prince-est, I.P.-E.): Le représentant de King (M. Hughes) ayant exposé l'affaire aussi clairement qu'il était possible de le faire, il me reste peu de chose à ajouter. La Chambre a souvent déjà été saisie de cette question par l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries et par d'autres représentantes de l'Ile du Prince-Eooouard. Il me semble que les député des deux côtés de la Chambre admettent que le système actuel de communications télégraphiques avec l'Ile du Prince-Edouard donne lieu à des plaintes graves. Le député de King a fait voir que les heures de fermeture des bureaux étaient déraisonnables. Nous avons un service de douze heures par jour, le bureau de Charlottetown se ferment à huit heures, temps de l'endroit, et nous ne pouvons pas communiquer avec l'extérieur au moyen de la télégraphie avant neuf heures le lendemain matin. Le dimanche, les bureaux ne sont ouverts que pendant une heure en tout, entre une heure et deux. C'est un sérieux obstacle à la dépêche des affaires et à l'obtention des nouvelles télégraphiques. Quant aux tarifs, l'honorable député l'a démontré, nous devons payer deux fois plus cher que sur la terre ferme. Le prix des communications entre Charlottetown, Saint-Jean, Halifax et Montréal est deux fois plus élevé qu'entre différentes localités séparées par une égale distance sur le continent. De plus, nous n'avons pas de tarif spéciaux pendant la nuit, comme dans les autres provinces où il est permis de transmettre une dépêche de vingt mots pendant la nuit aux mêmes conditions qu'une dépêche ordinaire de dix mots pendant le jour. En outre, nous sommes soumis à de graves inconvénients en ce qui a trait au service des nouvelles. Un propriétaire de journal de l'Ile du Prince-Edouard déclare ce qui suit :

Quant aux nouvelles, nous ne recevons que les dépêches 'spéciales' envoyées par nos correspondants salariés de Saint-Jean et Halifax. Nous payons ces dépêches (en outre du coût de leur préparation) à raison de 70 cents par 100 mots tandis que les journaux de Saint-Jean ou d'Halifax paient leurs dépêches 'spéciales' à raison de 25 cents par cent mots, soit environ le tiers de ce que nous payons. Pour les nouvelles transmises, par câblegrammes et pour les nouvelles télégraphiques en général, ces journaux sont servis par la presse-associé qui, il y a quelques années, exigeait à Saint-Jean $10 par semaine pour 2,000 mots par jour. C'est un très bas prix—10,000 mots pour $10, sans aucun frais de préparation. J'apprends que les journaux de Saint-Jean paient maintenant $15 environ par semaine pour les nouvelles de la presse-associée. Moyennant cette somme, ils reçoivent au moins 12,000 mots et d'ordinaire, beaucoup plus. Autrement dit nous payons nos nouvelles sur le pied de $7,000 par mille mots et eux les paient à raison de $1.25 par mille mots.

Vous pouvez facilement vous convaincre par là que le commerce et la presse dans l'Ile du Prince-Edouard sont gravement désavantagés sous ce rapport. Il est grandement temps que le gouvernement et les membres de ce parlement mettent cette question sérieusement à l'étude, parce qu'elle n'intéresse pas uniquement le bien-être de la population de l'Ile du Prince-Edouard, mais aussi ses relations commerciales avec l'univers entier. Je suis certain que le député de King est dans le vrai quand il dit que si, à force d'instances nous obtenions de cette compagnie l'adoption du tarif ordinaire en vigueur sur le continent ou même d'un tarif légèrement plus élevé, loin de perdre, elle doublerait le chiffre de ses affaires. Si nous ne réussissons pas à en obtenir des tarifs et des heures raisonnables, il incombera au gouvernement d'intervenir et d'établir un télégraphe sous-marin où le système de télégraphe de Marconi d'un bord à l'autre du détroit. Comme l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries l'a fait observer, cette compagnie a été fondée en 1853 et jusqu'à il y a un an ou deux, elle réclamait, croyait-on, le monopole des com-

munications par le télégraphe sous-marin. L'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) exprimait son opinion dans le langage suivant (" Débats ", 1900, page 1709) :

Cette compagnie a été établie en 1853 ; on lui a accordé certain monopole, mais celui-ci ne s'applique pas à la pose d'un câble entre l'île du Prince-Edouard et le continent américain. Le monopole a trait à la pose d'un câble entre l'île du Prince-Edouard et l'Angleterre et l'Europe, mais non à la pose d'un câble entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent de l'Amérique, bien que la compagnie cherche avec soin à faire croire partout qu'un monopole de cette nature existe.

L'an dernier, je me proposais d'agiter cette question devant le parlement, mais sir Louis Davies me pria de n'en rien faire parce qu'il avait entamé des négociations avec la compagnie à ce sujet et qu'il désirait les poursuivre plus loin avant de rien entreprendre. Sir Louis Davies est allé remplir un emploi inamovible sans avoir rien fait pour améliorer le service télégraphique à l'usage de la population de l'Ile du Prince-Edouard. Toutefois, puisque la compagnie n'a pas de monopole et puisque la députation se rend compte des griefs sérieux de la population de l'Ile du Prince-Edouard et des Provinces maritimes, j'ai la ferme confiance que le gouvernement mettra sans tarder la question à l'étude et que, s'il ne réussit pas à obtenir de la compagnie le redressement de nos griefs, il établira lui-même un système moderne de télégraphie entre les deux rives du détroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable J. I. Tarte) : Je puis donner aux honorables députés l'assurance que le gouvernement fera une étude approfondie de cette question. Ce n'est pas d'aujourd'hui que j'entends la députation se plaindre de la Compagnie anglo-américaine. Ceux qui ont pris la parole ont dit à juste titre que le gouvernement était en mesure de lui faire entendre raison.

Plusieurs membres du cabinet se rendront bientôt en Angleterre ; je me propose d'y aller moi-même, si les circonstances le permettent et je tâcherai d'avoir avec les directeurs de la compagnie un entretien court mais utile. Le réseau des lignes télégraphiques de l'Etat est déjà passablement étendu. Je puis dire qu'il a été établi sur un principe d'affaires, car nous avons construit des lignes télégraphiques où les compagnies ordinaires n'en voulaient pas construire, parce qu'elles ne seraient pas profitables. Jsqu'ici le réseau construit par l'Etat a été destiné à accommoder le commerce et la navigation. J'élabore présentement un projet pour prolonger notre réseau afin d'en faire une entreprise rémunératrice, si c'est possible, et de le rendre au moins plus utile au public. Il peut aisément être prolongé—les frais ne s'élèveront pas à $1,000,000. De plus, nous avons un système de télégraphie sans fil et nous avons déjà conclu des arrangements avec M. Marconi. Grâce à ces moyens, j'espère, je le répète, faire entendre raison à la Compagnie anglo-américaine. Inutile d'en dire davantage. Dans certains cas, mieux vaut agir que parler beaucoup.

PUBLICATION DES DOCUMENTS OFFICIELS.

M. A. C. BELL (Pictou) : J'ai quelques mots à dire d'une question très importante pour la Chambre et le pays. Il s'agit des documents officiels. On a sérieusement mis en doute l'utilité des documents publiés par l'Etat ; les uns sont allés jusqu'à regretter de voir que des députés de la gauche reposaient quelque confiance dans le contenu d'un certain volume publié par le gouvernement du jour et invoquait ce voulume à l'appui de ses dires. On a fait observer que les chiffres puisés dans l'Annuaire Statistique ne justifiaient pas les critiques qu'on faisait de cette publication. Plus tard, un député de la droite faisait remarquer que, bien que l'annuaire de 1900 ne contint la confirmation de ses calculs—à mon avis c'est cet annuaire qu'on critiquait et qui avait été mentionné par un membre de la gauche—il invoquait pour répondre aux attaques de ses adversaires et étayer ses déclarations, non l'annuaire de 1900, mais celui de 1899.

M. l'ORATEUR : Je crois que l'honorable député fait allusion à un débat antérieur.

M. BELL : Je tâcherai de n'en rien faire, si c'est possible, mais la difficulté est grande et, dans un sens, c'est une explication de nature personnelle que je donne.

M. l'ORATEUR : Tout en donnant une explication de nature personnelle, l'honorable député doit avoir soin de ne pas revenir sur un débat antérieur.

M. BELL : Je ne fais pas allusion à un débat antérieur. Je parle d'une manière générale de déclarations qui ont été faites. Comme il a été question de l'annuaire de 1899, je constate une différence entre les chiffres cités dans cette Chambre et ceux qu'on puise dans un exemplaire de l'annuaire que j'ai pu me procurer—différence peu importante il est vrai, mais assez importante néanmoins pour qu'on s'en occupe et pour quon mette en doute les faits que ces chiffres sont appelés à établir. Je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet, me bornant à dire que, même dans l'annuaire de 1899, je ne trouve rien qui corrobore les assertions de l'honorable ministre du Commerce.

M. l'ORATEUR : L'honorable député fait certainement allusion à un débat antérieur. Il répond aux observations faites il y a quelque temps par un membre de la Chambre, ce qui est certainement contraire au règlement.

M. BELL : Je regrette beaucoup, M. l'Orateur, qu'il me soit impossible de traiter ce sujet sans enfreindre le règlement, car

telle n'est pas mon intention. Je voudrais donner des éclaircissements à un membre de la droite et j'espère que la Chambre m'excusera.

M. l'ORATEUR : L'honorable député, je le sais, ne veut pas enfreindre le règlement; il doit cependant admettre qu'il remet sur le tapis une question précédemment débattue, et je lui fais observer qu'il n'a pas droit de le faire.

M. BELL : Dans ce cas-là, je devrai renoncer à jeter de la lumière sur le sujet. Je dirai seulement, si on me le permet, que je n'ai pas prêté le flanc aux critiques, que je pourrais repousser victorieusement l'accusation de sottise qu'un député de la droite a portée contre moi et qu'on ne saurait rien trouver dans mes paroles pour justifier les expressions dont on s'est servi avec beaucoup de bon goût à mon égard. Je n'ai accusé aucun membre de la Chambre d'avoir de propos délibéré falsifié les chiffres. J'ai seulement fait observer d'une manière très courtoise qu'il y avait des différences et j'ai manifesté le désir d'entendre des explications là-dessus. Je regrette beaucoup le traitement rude et discourtois qu'on m'a infligé et l'accusation qu'on a portée contre moi, accusation que je pourrais repousser victorieusement, si le règlement le permettait. Pour obéir à votre décision, M. l'Orateur, je n'en dirai pas davantage.

LA QUESTION COMMERCIALE EN ANGLETERRE.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Je profite de la circonstance, M. l'Orateur, pour saisir la Chambre et le pays d'un incident très important qui s'est déroulé hier en Angleterre. Le chancelier de l'Echiquier a fait son exposé budgétaire devant le parlement et son discours contient des déclarations intéressant particulièrement le Canada et qu'il est bon de porter immédiatement à la connaissance de cette Chambre. Pour la première fois, il a proposé de prélever un impôt sur le pain et la farine, et il a déclaré que cet impôt n'était pas une taxe imposée au consommateur. Après cinquante ans de libre-échange en Angleterre, le chancelier de l'Echiquier a avoué qu'on n'aurait jamais dû degrever les farineux alimentaires. Ces déclarations ont une grande portée, aussi je m'empresse de les signaler à la Chambre. Laissez-moi citer ses paroles :

> L'imposition d'un droit de trois deniers pour cent livres sur le blé ne signifie qu'une augmentation très minime d'un farthing dans le prix du pain et la concurrence que se font les boulangers est si vive que celui qui voudrait en profiter pour augmenter le prix du pain n'y trouverait pas son profit. Le chancelier a nié que les droits sur le grain et la farine violeraient les principes du libre-échange ou augmenteraient le coût de la nourriture. Il croyait qu'on avait eu tort d'abolir le droit déclarant que, par là, on n'aurait pas diminué le coût de la vie.

M. BELL.

> Par conséquent, il proposait d'établir un droit d'importation de trois deniers par cent livres sur tous les grains et un droit équivalant de cinq dollars par quintal sur la farine de blé et d'avoine. Il évalua à £2,650,000 la somme totale que rapportera ce droit et à £5,150,000 le revenu total des nouveaux impôts.

Or, que signifie ce langage ? Il signifie que pour la première fois depuis plus de 50 ans, on a proposé devant le parlement anglais de frapper d'un droit les denrées alimentaires. Ce qu'il y a de plus déconcertant pour nous, Canadiens, c'est que le parlement anglais n'ait pas saisi l'occasion qui s'offrait à lui de nous accorder un traitement réciproque. Nous avons donné à la Grande-Bretagne des avantages sur nos marchés et le gouvernement s'en félicite hautement ; et cependant, la Grande-Bretagne, lorsque l'occasion s'en présente, ne fait pas échange de bons procédés.

Une VOIX : Le gouvernement a dit qu'il n'en voulait pas.

M. MACLEAN : Pourtant, nous devrions avoir quelque chose en échange de ce que nous avons donné, et pourquoi n'a-t-on pas profité de l'occasion qui se présentait hier. Je crois que si l'Angleterre n'en a rien fait, c'est à cause de l'attitude de notre gouvernement. A mainte et mainte reprises, celui-ci aurait pu entamer des négociations dans le dessein d'établir la réciprocité de commerce entre la mère patrie et le Canada, mais il a toujours négligé de le faire. Permettez-moi de donner lecture d'un compte rendu de ce qui s'est passé il y a quelques jours à peine. J'extrais ce passage d'une revue anglaise très en vogue. Dans l'édition de mars du " Nineteenth Century", on lit un article sur M. Chamberlain, fondateur d'empire. En janvier dernier, M. Chamberlain faisait la déclaration suivante, à Birmingham :

> La politique de ce pays s'est enrichie d'un nouvel élément. A l'avenir, il faudra tenir compte de l'opinion des habitants des colonies. Ces derniers devront être consultés.

M. Chamberlain parlait alors de la guerre du Sud-africain et l'écrivain traitant son sujet, dit :

> Ces paroles renferment un grand sens et rappellent ce que disait un jour sir Wilfrid Laurier : " Si vous désirez avoir notre concours, vous devrez nous donner voix délibérante dans vos conseils ".

Sir Wilfrid Laurier aurait dit au peuple anglais, lors du jubilé : " Si vous désirez avoir notre concours, vous devrez nous donner voix délibérante dans vos conseils." La même année, il fut question de faire entrer le Canada et les autres colonies dans les conseils de l'empire, mais le très honorable gentleman refusa. M. Chamberlain renouvela cette invitation dans son discours de janvier dernier, mais cet appel ne trouva pas d'écho; de plus, M. Chamberlain nous

adressa la dépêche suivante, qui fut publiée au Canada, le 11 mars :

Le 23 janvier le ministre des Colonies télégraphiait ce qui suit à lord Minto : " Le gouvernement de Sa Majesté se propose de profiter de la présence des premiers ministres aux fêtes du sacre pour conférer avec eux des relations politiques entre la mère patrie et les colonies, de la défense de l'empire, de ses rapports commerciaux et d'autres sujets d'un intérêt général ".

C'était une cordiale invitation adressée au premier ministre de ce pays et aux premiers ministres de toutes les autres colonies, leur demandant de discuter les questions impériales. Je crois qu'en lançant cette invitation, on pensait que l'Angleterre devrait bientôt avoir recours à la protection, comme nous l'avons appris hier. Si une réponse satisfaisante avait été reçue, je crois que l'exposé budgétaire prononcé hier avait démontré que l'Angleterre était disposée à nous accorder une certaine mesure de réciprocité, en reconnaissance de ce que nous avions fait pour elle. Quel obstacle a-t-elle rencontré ? La réponse du gouvernement canadien transmise le 3 février au ministre des Colonies par Son Excellence le Gouverneur général :

En réponse à votre dépêche du 27 décembre, mon gouvernement accepte l'invitation adressée au premier ministre le priant d'assister au couronnement.

Puis il ajoute :

Quant aux différents sujets mentionnés dans votre dépêche du 23 février, le seul qui, de l'avis de mes ministres, puisse donner lieu à une discussion utile est celui des rapports commerciaux entre les différentes parties de l'empire. Sauf quelques détails d'importance secondaire, mes ministres considèrent que les relations politiques entre la mère patrie et les grandes colonies autonomes, avec le Canada principalement, sont aujourd'hui absolument satisfaisantes, et ils ne croient pas, vu les conditions différentes où les colonies se trouvent placées, qu'aucun plan de défense puisse s'appliquer à toutes.

Pourtant, M. l'Orateur, n'est-il pas évident que c'est précisément au sujet d'un plan de défense impériale, qu'il serait possible d'élaborer un tarif avantageux pour le Canada. Si l'Angleterre frappait d'un droit tous les articles de provenance étrangère, importés dans l'empire pour créer un fonds de défense, le Canada recevrait un traitement de réciprocité, et c'est parce que le premier ministre a déclaré qu'il ne consentait pas à discuter la question de la défense impériale que l'exposé budgétaire a proposé d'imposer un droit sur le grain importé du dehors, sans accorder aucune faveur au Canada. Voilà un nouvel exemple de l'insouciance du gouvernement, de son imprévoyance quand il s'agit des grands problèmes où l'intérêt du peuple est en jeu. Il s'attribue le mérite des bonnes récoltes et de l'abondance. Il n'a pourtant aucun mérite ; mais il est digne de blâme pour avoir négligé toutes les occasions qui s'offraient d'activer et d'étendre notre commerce et surtout d'obtenir la réciprocité avec la mère patrie en récompense de la préférence que nous lui avons accordé. Lors du jubilé, le premier ministre a laissé passer une occasion très propice. Quand M. Chamberlain déclara à Birmingham que l'Angleterre devait faire entrer ses colonies dans ses conseils, sa voix n'éveilla aucun écho sur nos bords. Quand le premier ministre fut invité officiellement à se rendre là-bas pour discuter toutes les questions ayant trait aux rapports des colonies et de la mère patrie, il répondit qu'il n'entendait pas s'occuper d'un plan de défense impériale.

Pourtant, le premier souci d'une nation doit être de se défendre et si nous avions eu des ministres patriotes, prévoyants et diplomates, cette invitation eût été acceptée avec empressement.

Alors, le chancelier de l'Echiquier n'eût jamais proposé de frapper d'un droit les produits alimentaires, sans accorder une préférence au Canada. C'est la première fois depuis 50 ans qu'il est question d'un tel impôt en Angleterre. On a dit et répété que l'Angleterre ne nous accorderait jamais de préférence ; pourtant si nous avions eu au timon des affaires, des hommes prévoyants, ils auraient rattaché cette question de défense à la politique commerciale de l'Angleterre, et le Canada aurait sans difficulté obtenu la préférence que nous désirons tous. Mais le premier ministre semble n'avoir vu aucun lien entre la défense de l'empire et sa politique commerciale, et il a perdu l'excellente occasion qui s'offrait. Hier, dans la Chambre des communes en Angleterre, le chancelier de l'Echiquier a reconnu l'excellence de la protection qui ne signifie pas une augmentation du prix payé par le consommateur. Il est vrai que cet aveu vient d'un homme d'Etat tory, mais, en présence des événements qui se déroulent présentement, je me demande si cela suffit aux yeux du peuple pour enlever tout son poids à cette déclaration. Cet homme d'Etat a ajouté que les droits n'auraient jamais dû être abolis comme ils l'ont été il y a un grand nombre d'années. Voilà une occasion qu'on a laissé passer, par suite d'une insouciance criminelle. Ce n'est pas d'aujourd'hui que le pays souffre du manque de diplomatie du très honorable gentleman. Comme je l'ai fait observer à la Chambre dans une autre circonstance, quand il fut tout d'abord question de l'abrogation du traité Clayton-Bulwer, lord Lansdowne déclara dans un document officiel que cette affaire ne devrait pas être réglée avant d'arriver à une entente satisfaisante pour le Canada au sujet du différent relatif à la frontière de l'Alaska. Telle était la politique du gouvernement anglais, telle qu'énoncée dans un document officiel ; pourtant, au meilleur de notre connaissance, le cabinet canadien n'a jamais insisté pour qu'on s'en tînt rigoureusement à cette attitude prise par le ministre des

Affaires étrangères, en Angleterre, et approuvée par le premier ministre anglais, lord Salisbury. Une excellente occasion qui ne se présentera plus fut alors perdue. Je crois que si l'invitation adressée en janvier dernier par M. Chamberlain avait été acceptée en son entier, il n'aurait jamais été question dans l'exposé budgétaire du chancelier de l'Echiquier de frapper d'un droit les denrées alimentaires, sans accorder une préférence au Canada, en reconnaissance des faveurs que nous avons accordées aux fabricants d'Angleterre. Ainsi nous avons perdu trois bonnes occasions d'améliorer nos rapports commerciaux avec la mère patrie, et je ne doute pas que le premier ministre suivra la même ligne de conduite lors de la conférence qui sera tenue en juin prochain après le sacre du roi. Quelles que soient les offres qui seront alors faites aux colonies par la mère patrie, nul doute qu'il trouvera assez d'aplomb pour les repousser effectivement. J'accuse maintenant le gouvernement d'avoir fait preuve d'incapacité notoire dans la solution des problèmes qui exigeaient de la clairvoyance et de la diplomatie. Afin d'établir que mon sentiment est partagé par les principaux organes de l'opinion publique en Angleterre, je me permettrai de citer un court extrait d'un article paru dans un récent numéro de la "Saturday Review". Je lis les observations suivantes dans le numéro du 9 mars dernier :

Le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Z?lande s'occupent de recruter de nouveaux contingents pour le Sud-africain. Cette persistance des colonies à épouser la cause impérjale est une preuve d'attachement plus remarquable encore que leurs premières démarches, et fait espérer fermement que des congrès coloniaux qui auront lieu cet été à Londres, sortira quelque projet de rapports impériaux plus pratiques que ceux qui existent présentement. De même que la Nouvelle-Zélande a fourni avec le plus grand enthousiasme des troupes coloniales pour le théâtre des hostilités, de même son premier ministre, M. Seddon, est de beaucoup le plus empressé à favoriser la cause de la solidarité impériale. Son plan est vaste, et se rapporte à des tarifs différentiels, aux réserves impériales, à l'augmentation de l'effectif des forces australiennes, et à des congrès tous les trois ans entre les principaux hommes d'état anglais et coloniaux. Cette attitude de M. Seddon, est celle que nous devons espérer voir prendre aux premiers ministres des autres colonies, vu la conduite des populations qu'ils représentent. Le refus de sir Wilfrid Laurier de prendre en considération aucun plan de défense impériale ne peut s'expliquer qu'en supposant qu'il a mal compris les idées qui ont été émises à ce sujet, Nous n'aurions pas été surpris d'apprendre que ses tendances libre-échangistes—auxquelles il n'a pas pu donner cours au Canada, en sa qualité de premier ministre—étaient un obstacle au remaniement du tarif, mais qu'il refuse de considérer la question de la défense impériale, voilà ce qui est étonnant et ce qui pourrait lui être préjudiciable.

Cela a déjà porté préjudice au peuple canadien. Si le premier ministre était à la hauteur de la situation, il aurait accepté cette invitation en son entier et aurait pu faire marcher de pair les questions de dépense et de commerce de l'empire. La "Saturday Review" fait observer qu'il a laissé passer l'occasion. J'espère qu'elle se présentera de nouveau en juin prochain ; mais, à en juger à la lumière du passé, il est peu probable qu'il en profite. Je ne m'attarderai pas davantage sur ce sujet. J'ai profité de la première chance qui s'offrait d'en saisir la Chambre, après le discours prononcé hier par le chancelier de l'Echiquier. Permettez-moi d'insister sur le fait qu'on ne saurait séparer les questions de dépense et de commerce de l'empire. Elles ne sauraient être examinées séparément comme le premier ministre a tenté de le faire dans sa réponse à l'invitation transmise au gouvernement. Quand le cabinet anglais saura que les colonies sont prêtes à contribuer à la défense de l'empire, à examiner quelle sera le quantum et la nature de cette contribution, l'Angleterre sera disposée à accorder sur ses marchés un traitement privilégié aux produits coloniaux et à reconnaître le principe de la protection contre le dehors ; car le gouvernement anglais a aujourd'hui admis ce grand principe, et son acceptation comme lien impérial ne peut qu'être avantageux aux cultivateurs du Canada, surtout à ceux de notre florissant Nord-Ouest. L'avenir du Nord-Ouest dépend de deux choses—du marché national que nous entendons leur réserver et sur tout mettre à l'abri de la concurrence américaine, et du marché anglais, grâce à une préférence qui nous serait accordée à l'encontre des produits alimentaires de l'étranger. Si quelque chose est de nature à faire entendre raison aux Etats-Unis, si quelque chose peut les porter à respecter la Grande-Bretagne et le Canada et à régler les questions des Pêcheries et de la frontière de l'Alaska, c'est le traitement privilégié qui sera accordée à nos produits sur le marché anglais, à l'encontre des produits des Etats de l'Ouest de l'union américaine. La teneur même de l'invitation transmise au premier ministre dans laquelle on avait réuni les questions de défense et de commerce, faisait présager une préférence quelconque. Les premiers ministres de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande l'ont compris et ils iront à Londres pour prendre part aux délibérations relatives à ces questions de défense et de commerce de l'Empire. Le premier ministre du Canada, de son propre aveu, ira là-bas, non pour s'occuper de la question de la défense impériale, mais pour traiter du problème des relations commerciales, n'aura ni autorité ni prestige pour traiter de l'une, en faisant abstraction de l'autre. Mais, si ces deux questions sont délibérées en même temps, le parlement anglais verra aussitôt que le temps est arrivé d'accorder un traitement privilégié aux colonies. Quand ce temps sera venu, le Canada jouira d'une prospérité jusqu'ici inconnue, les différentes

parties de l'empire seront unies par des liens plus forts que jamais et nous serons en mesure, pour la première fois dans notre histoire, d'obliger nos voisins à nous traiter comme ils devraient le faire. Voilà de grands problèmes ; voilà des questions d'une immense portée ; voilà des sujets d'actualité qui s'imposent à l'examen du peuple canadien et de la nation anglaise. Ces questions s'imposent à l'attention et exigent de la part du gouvernement une connaissance parfaite de la diplomatie. Je regrette de dire que jusqu'ici le gouvernement n'a pas fait preuve de diplomatie. J'ai remarqué qu'il avait laissé échapper toutes les occasions qui se présentaient de prendre l'initiative. Pourtant, ce sont les colonies qui doivent montrer le chemin à l'empire. On nous appelle des sujets coloniaux ; je ne m'offusque pas de cette appellation prise dans son sens propre. Je fais cet éloge des colonies—du moins, du Canada, de l'Australie et du Sud-africain—ce sont les hommes des colonies qui ont le mieux compris les questions impériales. Un jour viendra où tout l'empire reconnaîtra que ce sont eux qui prennent l'initiative dans les questions de politique impériale et qui travaillent à resserrer les liens qui les unissent à l'Empire. La gauche nourrit depuis longtemps ces sentiments mais malheureusement elle a perdu l'occasion de leur donner cours. Nos adversaires sont au pouvoir, mais ils ont négligé de profiter des circonstances. Je le répète, cette attitude ne peut être attribuée qu'à leurs penchants vers les Etats-Unis. "Le sénateur de Québec" et "le sénateur d'Ontario", comme on les a appelés aux Etats-Unis, ne voudraient rien faire qui pût blesser leurs voisins. Cependant si le gouvernement avait accepté cette invitation dans le même esprit qui animait ceux qui l'ont envoyée, s'il s'était déclaré prêt à discuter les questions de défense et de commerce, je crois que ce projet de frapper d'un droit de trois deniers par cent livres le grain importé en Angleterre aurait fait place à un projet de tarif sur les produits alimentaires de l'étranger comportant un traitement privilégié en faveur des colonies.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier): Je dois dire à mon honorable ami (M. Maclean) que je regrette que, jugeant opportun de saisir la Chambre d'une question de cette importance, il ne se soit pas conformé à l'usage, et n'ait pas fait connaître ses intentions au gouvernement afin que ce dernier se préparât à engager le débat. Mais, s'il n'en a rien fait c'est peut-être qu'en somme, il n'était pas sûr de ce qu'il dirait ou ferait. Car, l'ayant écouté avec beaucoup d'attention, je ne puis croire qu'il pense tout ce qu'il a dit ni qu'il sache au juste sur quel terrain il s'est placé. Une chose est claire—il en veut au gouvernement. Il nous attaque de tous côtés, pour ce que nous avons fait et pour ce que nous n'avons pas fait. Il nous blâme d'avoir accordé des faveurs à l'Angleterre et il ameute ses amis contre nous parce que, voyez-vous, nous lui avons accordé une préférence sans rien exiger en retour. Et bientôt après, il nous reproche notre penchant en faveur des Etats-Unis. Il faut croire que si nous avons donné cette préférence à l'Angleterre, c'est par suite de ce faible que nous avions pour les Etats-Unis. Voilà le genre de raisonnement auquel on peut s'attendre de la part de l'honorable député ; aussi, je ne m'étonne pas qu'il ait entrepris de discuter un sujet que, s'il veut m'en croire, il n'abordera plus avant d'avoir mûrement réfléchi. En outre, l'honorable gentleman nous reproche la réponse que nous avons faite à l'Angleterre qui nous a invités, ainsi que les autres colonies, à prendre part à un congrès qui aura lieu à Londres, l'été prochain. Pourquoi ce blâme ? Que trouve-t-il à redire à notre attitude ? Puisqu'il n'aime pas l'attitude que nous avons prise et que nous avons fait connaître à la Chambre il y a plus de six semaines, que n'a-t-il le courage de formuler ses objections sous forme de motion que la Chambre pourra discuter ? Des discours sans suite ne suffisent pas ; si l'opposition a une opinion à exprimer, qu'elle propose une motion dont l'univers pourra prendre connaissance et qu'elle fasse connaître sa pensée.

Nous avons été invités à discuter la question des relations commerciales, politiques et militaires. Nous avons répondu au cabinet de Londres que nous étions prêt à discuter la question des relations commerciales. Nous avons ajouté que nous étions satisfaits de nos relations politiques et militaires.

L'honorable député est-il d'un avis contraire ? Nous avons déclaré aux autorités impériales qu'à notre avis les liens qui unissent le Canada à la mère patrie sont suffisants. Mon honorable ami veut-il prendre une autre attitude ? Veut-il améliorer les relations qui existent entre le Canada et la Grande-Bretagne ? Qu'il dise donc comment elles peuvent être améliorées ; qu'il fasse connaître au peuple canadien ou à la population anglaise le moyen d'améliorer les relations qui existent présentement entre les deux pays. Je ne crois pas, non plus, que les députés de la droite et le peuple canadien en général, pensent qu'il soit possible d'améliorer ces relations—du moins je ne vois pas de quelle manière ou pourrait s'y prendre. Il est peut-être possible de le faire ; dans ce cas-là, je veux bien examiner les moyens qui seront proposés.

L'honorable député doit pourtant se rappeler que ce n'est pas d'aujourd'hui que ce problème s'impose à notre attention. En 1897, nous avons été invités presque dans les mêmes termes à discuter certaines questions concernant les colonies et la mère patrie. A la conférence de Londres, la question des relations politiques de l'empire fut débattue par les représentants du gouvernement impérial et des colonies autonomes, à savoir, le Canada, la Nouvelle-Zélande, le Natal, la

colonie du Cap, la Nouvelle-Galles-du-Sud, Victoria, le Queensland, l'Ouest-australien, le Sud-australien, la Tasmanie et Terre-Neuve et, à deux exceptions près, toutes furent unanimes à dire que les relations entre les colonies et la Grande-Bretagne donnaient pleine et entière satisfaction. Depuis cette époque, à mon avis du moins, il ne s'est rien produit de nature à modifier cette opinion ou à faire croire qu'il y ait lieu d'améliorer ces relations. La pierre angulaire de l'empire anglais, la clef de sa prospérité, c'est l'autonomie de ses différentes parties, et je ne vois rien à l'heure actuelle qui nous justifierait d'apporter le moindre changement à la situation présente.

Mais l'honorable député prend aussi une autre attitude. Nous avons commis une grave erreur, dit-il, en refusant de discuter la question de nos rapports militaires et d'examiner un plan général de défense. D'après lui, le commerce et la guerre sont deux questions connexes. Je le nie et je mets au défi tout député de cette Chambre ou toute autre personne du dehors de proposer un plan qui permette de faire aller de pair deux choses aussi opposées que le commerce et la guerre. Non, je ne partage pas cette opinion ; ce serait pour le Canada un vrai suicide de se laisser englober dans un plan de ce genre. Ce serait un véritable suicide pour le pays que de se lancer dans le gouffre des dépenses où les nations européennes, y compris l'Angleterre, ont été entraînées par les besoins d'armements formidables. Quelle est la situation respective de la Grande-Bretagne et du Canada ? La Grande-Bretagne est l'une des premières nations de l'univers, la première peut-être sous plusieurs rapports, le centre du plus puissant empire de nos jours, du plus grand empire depuis la chute de l'empire romain. Par là même, elle est obligée de maintenir une nombreuse armée permanente. La Chambre sait combien la nécessité d'entretenir une armée permanente a toujours répugné au peuple anglais, comment celui-ci s'est toujours révolté à cette idée, mais il a dû se plier aux exigences de la situation et entretenir constamment une armée sur pied. La plus grande partie du budget de l'Angleterre est dévoré par les dépenses navales et militaires et l'honorable député voudrait nous mettre dans une pareille position et nous faire partager ces dépenses ! Toute autre est la situation du Canada. C'est un immense pays ayant une population de cinq millions et un tiers d'habitants disséminés sur une étendue de 3,000 milles de l'est à l'ouest. Quels sont les plus lourds articles de son budget ? Les travaux publics, la colonisation, la construction de voies ferrées et le creusement des ports et de voies de transport. Voilà le champ où doit s'exercer notre activité, et ce serait un crime de détourner une partie des deniers nécessaires à l'accomplissement de ces travaux pour acheter des canons, des fusils et des munitions de guerre.

Sir WILFRID LAURIER.

M. HUGHES (Victoria) : Le très honorable gentleman a-t-il parlé d'une partie seulement de ces deniers ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'hésite pas à dire, comme l'a souvent proclamé sir Charles Tupper, que le Canada a plus fait pour la défense de l'empire en construisant l'Intercolonial et le Pacifique Canadien qu'il n'aurait pu faire en achetant des armements militaires. Certes, il nous faut améliorer notre milice et nous nous préparons à la mettre sur un pied d'efficacité ; nous devons prendre soin de notre propre défense. Mais il y a toute la différence du monde entre ces projets de défense de notre territoire et le gigantesque plan qui hante le cerveau de l'honorable député. Je ne partage pas l'opinion de celui-ci et tant qu'il parlera de faire aller de compagnie la guerre et le commerce, il me trouvera disposé à le combattre. Je ne saurais me ranger à son avis.

Nous irons à Londres uniquement pour discuter la question commerciale. Nous sommes prêts à envisager celle-ci et je crois que notre conduite est sage. A en juger par l'exposé budgétaire prononcé hier, la Grande-Bretagne vient d'adopter un nouveau mode d'impôts. Peu m'importe que vous l'appeliez protecteur ou non, il suffit pour les fins de cette discussion de dire que l'Angleterre est entrée dans une voie nouvelle, qu'elle est revenue aux anciens droits sur les céréales. A vrai dire, le nouvel impôt est léger ; je ne récrimine pas ; je suis plutôt porté à me réjouir. Voilà une occasion qui s'offre ; le nouvel impôt établi par le gouvernement anglais nous fournit une entrée en matière et nous permettra de jeter les bases de nouveaux arrangements à Londres, l'été prochain.

Qu'avons-nous répondu à l'invitation qui nous a été adressée ? Que nous étions prêts à examiner les relations qui existent entre le Canada et la Grande-Bretagne et entre notre pays et toutes les colonies autonomes. Je ne désespère pas de pouvoir, l'été prochain, à Londres, jeter les bases d'une entente qui permettra d'améliorer les relations commerciales entre la Grande-Bretagne et ses colonies et d'obtenir le libre-échange entre toutes les parties de l'empire britannique.

Voilà l'opinion que j'entretiens, l'opinion que le gouvernement est prêt à faire prévaloir ; j'ignore si elle est du goût de mon honorable ami. Si elle ne lui plait pas, je suis convaincu qu'elle sera cependant bien accueillie par la grande majorité du peuple canadien. Ce que le Canada veut, c'est améliorer les relations commerciales entre la mère-patrie et ses colonies. J'ai peut-être tort d'entretenir cet espoir ; pourtant tout porte à croire que nous sommes à l'aurore d'une ère nouvelle, que la paix approche, que cette guerre cruelle va finir. S'il en est ainsi le moment est plus propice que jamais pour améliorer notre situation commerciale. Quand nous reviendrons d'Angleterre, l'été

prochain, il sera temps de nous blâmer si, de l'avis de l'honorable député, nous n'avons pas fait notre devoir. Quoi que nous fassions, il est certain que nous ne saurions le contenter. Meilleur sera l'arrangement que nous conclurons, plus il sera mécontent. Néanmoins, malgré mon admiration et mon amitié pour mon honorable ami, il me permettra de lui dire que je prise plus l'approbation du peuple canadien que la sienne.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : L'honorable leader du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) reproche amèrement à mon honorable ami d'avoir profité de la présente occasion pour soulever cette question. Comme le renseignement sur lequel elle est basée ne nous est pas parvenu plus tôt, il est bien excusable de ne l'avoir pas fait avant, et tout le monde admettra que le moment est bien choisi, car c'est à présent plus qu'en tout autre temps que l'attention, non seulement du Canada, mais du monde entier, sera frappée de l'innovation qui vient d'être introduite dans le système fiscal de la mère-patrie par l'adoption de ce qu'on peut appeler à juste titre un tarif protecteur. Il ne pouvait donc pas profiter d'une meilleure occasion pour faire connaître à la mère-patrie le vif désir entretenu par sa colonie canadienne de tenir compte de ses intérêts au moment où elle abandonne son ancienne politique pour faire de nouveaux arrangements fiscaux. Je crois que nous avons sujet de croire que, si le premier ministre avait, lors de la conférence, fait les représentations qu'il devait faire, s'il avait déclaré que le Canada désirait par dessus tout obtenir une préférence de commerce entre l'Angleterre et ses colonies, la mère-patrie aurait tenu compte de ces représentations et qu'au moment de changer son système fiscal, elle aurait probablement pris des mesures pour établir un mode quelconque de préférence applicable dans les limites de l'empire. Le premier ministre dit : Je ne suis pas pour faire aller de compagnie le commerce et la guerre. Ils n'ont aucun rapport entre eux, et je refuse positivement de me guider sur ce principe. Pourtant les annales de l'empire anglais démontrent clairement que la Grande-Bretagne s'est guidée sur ce principe. La guerre et le commerce sont liés si indissolublement qu'ils n'ont jamais été séparés. La guerre est toujours l'avant-coureur du commerce, et après le recours à la force armée, nous avons établi des relations commerciales avec la nation ennemie. Jamais temps plus opportun ne s'est présenté dans l'histoire de la Grande-Bretagne ou du Canada pour l'établissement de nouveaux rapports commerciaux, avantageux aux deux pays. De notre vivant, ou du temps de la génération qui nous suivra, il n'est pas probable qu'une occasion plus propice se présente, et je déclare que jamais dans l'histoire d'un pays, il n'y a d'occasion plus favorable de quitter les sentiers battus et d'entrer dans une voie nouvelle, que lorsque le sort des armes donne au gouvernement impérial la haute main sur un pays avec lequel il était en guerre.

C'est maintenant plus que jamais le temps d'améliorer nos relations commerciales et de les établir sur une base également avantageuse aux colonies et à la mère patrie. A mon sens, l'honorable premier minisre prétend à tort qu'il ne saurait exister de rapport entre la guerre et le commerce ; le peuple ne se rangera pas à cette opinion. L'honorable leader du gouvernement a dit au peuple anglais qu'il n'indiquerait pas les moyens d'améliorer le commerce et la défense de l'empire. Nous avons pourtant, sous ces deux rapports, un intérêt commun, la Grande-Bretagne et nous. De cet état de choses nait la nécessité de se portéger mutuellement. En défendant une partie de l'empire, on travaille à l'avantage général de ce dernier. Si l'Angleterre n'était pas la maîtresse des mers, le Canada n'aurait aucun status, ne compterait plus parmi les nations du monde. Que conclure de tous ces faits ? Il est donc bien important, pour la Grande-Bretagne et pour nous, d'organiser un sytème de défense commune. Comment arriver à ce résultat ? Par le commerce différentiel interimpérial dont on a parlé, depuis quelques années. On a présenté déjà une motin indiquant les grandes lignes de ce projet. On voulait que la mère patrie et les colonies perçussent un droit sur toutes les marchandises venant de l'étranger, ce qui leur aurait permis de mettre de côté une certaine somme destinée à la défense commune. On me répondra sans doute—et c'est bien là l'argument du très honorable premier ministre—que nous n'accorderons jamais un sou, sans conserver le droit de savoir ce qu'on va faire de notre argent. Mais cette alternative ne s'impose pas nécessairement. Ne pourrions-nous pas établir le noyau d'une marine de guerre avec le revenu de ces droits sur les produits étrangers ? Ne serait-ce pas là contribuer à la défense de l'empire ? A mon avis, de ce qu'on prélevera cet impôt, il ne suivra pas nécessairement qu'on en donnera le produit entier au gouvernement impérial qui pourra en faire ce qu'il voudra. Supposons que cette idée soit acceptée, c'est-à-dire, que les colonies consacrent une mise moyenne au fonds des défenses, et que l'Angleterre impose, dans le même but, des droits sur les marchandises étrangères, que verrions-nous ? La préférence interimpériale, qui nous accordera le privilège de vendre nos produits sur le marché anglais à des conditions avantageuses qu'on refuserait aux autres nations. Examinons la proposition soumise, hier, aux Communes anglaises. Le blé se trouve taxé à 5 cents le cent livres, c'est-à-dire, à 3 cents le boisseau. Supposons qu'on aurait imposé ce droit sur le blé des pays étrangers, et non pas sur celui des colonies, nous nous serions trouvés à avoir une préférence de 3 cents par boisseau sur le marché anglais, contre le blé américain qui fait surtout concurrence au blé canadien.

Cette préférence eût encouragé fortement les immigrants à venir s'établir au Nord-Ouest qui leur offre tant d'avantages au point de vue de l'espace et de la fertilité ; en effet, on peut y récolter des millions et des millions de boisseaux de blé pour approvisionner l'armée anglaise et le peuple de la Grande-Bretagne. Ce sont là les avantages que nous auraient rapportés un tarif différentiel de 3 cents, en faveur de notre blé du Nord-Ouest. Si le premier ministre avait compris parfaitement la situation, s'il avait insisté aussi fortement qu'il était de son devoir de le faire, sur ce détail important, à son premier voyage en Angleterre, comme premier ministre du Canada, nul doute que jamais le parlement impérial n'eût été saisi de la question qui nous préoccupe. Au contraire, ce dernier nous aurait, à ce point de vue, accordé une préférence contre les Américains. On a écrit :

There is a time in the affairs of men (and nations)
Which taken at the tide, leads on to fortune.

Nous croyons que l'occasion favorable s'est présentée au premier ministre, lorsqu'il était en Angleterre. Il n'a pas su profiter de la chance exceptionnelle qui lui était faite de resserrer les relations commerciales entre la mère patrie et les colonies. Nous sommes convaincus qu'il a négligé l'occasion de rendre un immense service au Canada. Il aura bientôt le privilège de réparer cette erreur. En sa qualité de premier ministre du Canada, on lui demande de se rendre en Angleterre pour y discuter les relations commerciales entre la mère patrie et les colonies, ainsi que la question de la défense de l'empire. Déjà, il a affirmé sa volonté bien arrêtrée de ne pas s'occuper de ce dernier point. Quant à moi, j'ai la ferme conviction que ces deux sujets sont si intimement unis qu'on ne peut les séparer sans porter préjudice à l'un ou à l'autre. Le premier ministre n'a pas fait ce qu'attendait de lui la population du Canada, quand il a refusé de discuter ces deux matières. La question de nos relations commerciales, je le répète, ne saurait être traitée à l'exclusion de celle de la défense de l'empire. Mais nous aurons bientôt l'occasion de discuter plus longement ce sujet ; c'est pour cela que je limiterai, aujourd'hui, mes remarques à cette seule considération. Mais comment ne pas élever la voix en constatant que ce sujet a été soumis à la considération de la Chambre, dès le commencement de la session, et que le chef du gouvernement, par sa politique antérieure, a accordé à l'Angleterre une préférence commerciale, en négligeant de demander à la mère patrie quelque chose en retour ? Le ministre de l'Agriculture a déclaré, lui aussi, à l'Angleterre, l'an dernier, que le Canada avait fait cette faveur au peuple anglais gratuitement et sans rien attendre en retour. Il est de fait que le gouvernement actuel est toujours prêt à abandonner nos droits, sans demander même une rémunération pour les faveurs accordées. Quel contraste à établir entre cette politique et celle des colonies australiennes, qui s'intéressent vivement à cette question, et qui désirent obtenir une préférence mutuelle ! Et c'est le premier ministre du Canada qui, d'avance, jette de l'eau froide sur l'ardeur des autres pays qui forment partie de l'empire ! Si la colonie la plus considérable de l'empire britannique refuse de discuter la question de la défense de ce dernier, la conférence de Londres perdra beaucoup de son importance, car les autres peuples de la Grande-Bretagne ne pourront compter sur le concours du Canada. C'est parce que nous croyons que le premier ministre ne comprend pas parfaitement les intérêts du pays dans cette circonstance opportune, que nous désirons appeler son attention sur l'importance de cette question, importance dont il devra tenir compte, lorsqu'il s'agira de discuter ces sujets à la conférence de Londres.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je veux dire quelques mots à propos des déclarations du très honorable premier ministre. J'ignorais que ce sujet serait soulevé aujourd'hui ; c'est pourquoi, je ne puis discuter longuement la question posée par mon honorable ami d'York-est (M. Maclean). Je voudrais, cependant, rappeler au premier ministre qu'il a déjà exprimé sa parfaite et entière satisfaction des relations qui existaient entre le Canada et la mère patrie ; aujourd'hui son opinion semble s'être passablement modifiée; ce n'est plus celle des jours envolés, Au cours de la session présente, on a fait allusion aux aspirations de mon très honorable ami, en 1892, alors qu'il reclamait l'absolue indépendance du pays ; on a aussi parlé de ce qu'il avait déclaré, plus récemment encore, au gouvernement impérial. Si l'on a rapporté exactement le sens de ses paroles, voici ce qu'aurait dit au cabinet anglais notre premier ministre : Si vous avez besoin de notre aide, accordez-nous voix à vos délibérations. Je ne sache pas que l'honorable gentleman ait attaqué l'exactitude de cette déclaration qu'on lui attribuait. Nous n'avons pas entendu un seul mot de protestation de sa part, et pourtant tous les journaux du pays, comme ceux de la Grande-Bretagne, ont répété à satiété cette affirmation de l'honorable leader de ce gouvernement. Que voyons-nous aujourd'hui ? Le ministre des Colonies de la Grande-Bretagne envoie à notre premier ministre une invitation très polie lui demandant d'assister à une conférence des représentants de l'empire ; à cette invitation l'honorable gentleman fait une réponse qui laisse à désirer sous le rapport de la courtoisie, si je ne me trompe. Je n'ai pas, cependant, l'intention de discuter bien longuement ce détail, maintenant. Le leader de la Chambre a cité, en l'approuvant, une certaine déclaration de sir Charles Tupper ; il a parlé aussi des impôts

considérables qu'ont à supporter les habitants de la mère patrie.

Quant à moi, j'exigerai toujours qu'en tant que le Canada est concerné, le parlement ait toujours le droit de décider la part qu'il doit prendre à la défense de l'empire. C'est lui qui est le tribunal suprême qui doit décider ces questions. Mais le gouvernement canadien doit-il nécessairement refuser même de discuter cette question, comme conséquence de ce privilège ? Je ne le crois pas. J'affirme qu'il nous appartient de déterminer exclusivement l'attitude que nous devons prendre sur ce sujet ; je ne partage pas, pourtant, le sentiment de l'honorable premier ministre qui prétend que nous ne devons pas discuter cette question, lorsque nous sommes courtoisement invités à le faire. En constatant ce que le peuple anglais doit payer pour l'achat de canons, d'armes et de munitions de guerre, nous devons nous rappeler que cette dépense énorme tourne jusqu'à un certain point, à l'avantage du Canada autant qu'à celui des autres parties de l'empire. Nous ne saurions donc laisser complètement de côté cet aspect particulier de la question. Il n'y a pas ici un homme, serait-il des plus outrés dans ses opinions sur cette matière, pour ne pas comprendre que si un sujet canadien était maltraité par une nation du monde, dans des circonstances qui demanderaient l'intervention de la Grande-Bretagne, ce Canadien pourra compter sur l'appui de toute l'armée et de la marine anglaise, soutenues par les ressources de l'empire britannique.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BORDEN (Halifax) : S'il en est ainsi, M. l'Orateur, nous ne pouvons nous empêcher de réfléchir sérieusement en discutant une question de cette importance.

A mon sens, il n'est pas convenable de la part du premier ministre de ce pays, de refuser de discuter la question de la défense du Canada comme faisant partie de l'empire, tout en parlant des impôts que le peuple des îles britanniques doit payer pour l'entretien de son armée et de sa marine. Le gouvernement constitutionnel du Canada a fait des progrès graduels depuis soixante ans. Le seul pas qu'on ait fait en arrière est dû au gouvernement de mon très honorable ami sur la question des droits d'auteurs. En effet, si je ne me trompe, le gouvernement actuel s'est départi de l'attitude prise sur ce point par sir John Thompson, attitude que ce dernier, si la mort ne l'eut frappé, aurait maintenue dans toute son integrité. J'affirmerai toujours que le Canada doit marcher de l'avant en ce qui regarde son droit de se gouverner lui-même, et je regrette qu'après soixante ans de progrès dans ce sens, le seul pas que nous ayons fait en arrière, l'a été par le gouvernement actuel.

Je veux appeler spécialement l'attention de la Chambre sur le fait que nous, membres de la gauche, avons demandé au gouvernement, depuis deux ou trois ans, de travailler à assurer au Canada une préférence sur le marché anglais. Dans cette Chambre, comme par tout le pays, on a été unanime à reconnaître que cette préférence nous serait très avantageuse. Les ministres se sont contentés de nous dire qu'il était du dernier ridicule de s'imaginer que la mère patrie songerait jamais à imposer une taxe sur les denrées alimentaires, et que le gouvernement canadien pouvait invoquer cette absurdité pour se justifier de ne prendre aucune mesure pour obtenir une préférence en faveur de nos produits.

Quelques VOIX : Très bien, très bien.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à entendre mon très honorable ami me rappeler une autre raison qu'aurait pu invoquer ses collègues ou lui-même, pour excuser l'apathie dont ils ont fait preuve dans cette question. J'ai suivi attentivement les discussions qui se sont développées ici, et je n'ai pas entendu d'autre raison que celle que je viens d'indiquer. Elle a été invoquée par l'honorable ministre du Commerce, et, sur ce point, mon honorable ami, le ministre des Finances, s'est fait l'écho de son collègue. Ce n'est pas tout, l'honorable premier ministre lui-même et nombre de ses partisans nous ont chanté ce motif à satiété. Aujourd'hui, pourtant, M. l'Orateur, le pays veut savoir si, lorsqu'il devint évident qu'une mesure semblable serait soumise par le gouvernement impérial, nos ministres ont secoué leur torpeur et ont fait des représentations aux autorités de la mère patrie. Je constate avec surprise que l'honorable chef du gouvernement a pris son siège ici sans dire à la Chambre et au pays si le gouvernement avait, ou non, pris une décision quelconque relativement à cette question importante. Il a pris le temps de la Chambre à critiquer certaines parties du discours de mon honorable ami d'York-est (M. Maclean), mais il n'a donné aucun renseignement positif à la Chambre et au pays qui ignorent encore si le gouvernement a représenté à la mère-patrie qu'il devrait y avoir une exemption de taxe en faveurs des denrées alimentaires que les colonies envoient au marché du Royaume-Uni. Je considère que c'est là une omission à noter de la part du premier ministre. Il est vrai qu'il se trouve dans une position bien difficile, à ce point de vue ; il a dit au peuple de la Grande-Bretagne que nous n'avions pas besoin de préférence, et c'est pour cela qu'il a obtenu la médaille du club Cobden. Il lui faudrait renvoyer celle-ci, s'il demandait à la mère-patrie cette exemption d'impôts pour le Canada, parce qu'il n'a obtenu cette distinction honorifique, qu'après s'être déclaré libre-échangiste et avoir dit que l'Angleterre n'avait pas besoin de nous accorder de préférence sur ses marchés.

On a pu constater que certains ministres ne partagent pas ces théories économiques, et mon très honorable ami est-il lui-même si libre-échangiste qu'il veuille garder cette

médaille Cobden, et qu'il désire que le Canada n'ait aucune préférence sur les marchés de la mère patrie ? Il y a une différence bien tranchée entre ce que voudrait obtenir notre pays, et ce que l'honorable premier ministre dit au sujet de ces aspirations. En termes non équivoques, il a dit au peuple anglais qu'il lui accordait la préférence commerciale, sans exiger quelque chose en retour. Lui-même et ses partisans, tout en reconnaissant qu'une préférence en faveur de nos produits serait désirable, nous disaient que le gouvernement avait parfaitement raison de suivre cette attitude, à cette époque, parqu'il était impossible de supposer que la Grande-Bretagne imposerait un droit semblable sur les denrées alimentaires que nous expédierions au marché anglais. Quant il devint évident que cette taxe serait imposée, le chef de la droite a-t-il eu le courage de s'en tenir à la déclaration qu'il avait faite, et de dire à la mère patrie que le Canada voulait une préférence sur le marché du Royaume-Uni, et qu'en établissant un tarif différentiel en faveur de l'Angleterre, nous avions l'intention d'obtenir de cette dernière une préférence qui s'exercerait au moins, à l'avantage de ceux qui expédient des denrées alimentaires du Canada au marché anglais ? J'ose dire que cette déclaration, à l'heure présente, satisfairait l'opinion publique plus que ne saurait le faire tout ce qu'il a dit aujourd'hui à la Chambre ; cependant, mon honorable ami n'a pas jugé à propos de mettre la Chambre dans ses secrets. J'espère qu'il profitera de la première occasion pour nous faire connaître l'attitude de son gouvernement sur cette question importante. Les ministres croient-ils encore que nous n'avons pas besoin de préférence sur les marchés de la mère patrie ? Le chef du gouvernement s'en tient-il toujours à ce qu'il a déclaré solennellement dans le passé, ou accepte-il l'opinion que nous, membres de l'opposition, avons exprimé l'an passé, dans une résolution que les ministres et leurs partisans ont rejetée ? Reconnaître-t-il que le temps est venu les circonstances nous favorisant, de demander à la mère patrie de ne pas imposer de droits au moins sur les denrées alimentaires venant du Canada, afin de permettre à nos cultivateurs de recevoir de l'Angleterre un avantage quelconque ? J'espère que le très honorable premier ministre dira à la Chambre ce que le gouvernement a fait ou se propose de faire sur cette question si importante pour le pays.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : M. l'Orateur, l'honorable gentleman a fait une allusion à mon endroit, et cela me donne pleine raison de lui répondre en quelques mots. Il est malheureux que les membres de la gauche n'aient jamais pu discuter cette question de tarif différentiel, sans rapporter faussement les faits de la cause.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. BORDEN (Halifax).

Le MINISTRE DES FINANCES : Mes honorables amis disent : Oh ! oh ! Il me suffira de rappeler ce que nos adversaires ont fait dans le passé, pour prouver mon affirmation. Il y a quelques années, les membres de la gauche se sont imaginé et ont voulu faire croire au peuple que les ministres de Sa Majesté, à l'occasion du jubilé de la reine et du voyage à Londres du très honorable premier ministre, avaient exprimé l'intention d'accorder au Canada, une préférence, sur le marché anglais. Voilà ce que nos adversaires ont répété dans toutes les discussions qui se sont faites dans le pays, depuis plusieurs années ; cependant, ils n'ignorent pas que cette affirmation est complètement inexacte.

La lettre adressée par le duc de Devonshire au Directeur général des Postes a bien été de nature à faire disparaître tout doute sur la possibilité même d'une déclaration semblable. Le duc de Devonshire est précisément la personne qui aurait fait cette affirmation au premier ministre ; or, dans sa lettre qui fait maintenant partie des archives publiques, il affirme que cette proposition est ridicule, qu'il ne l'a jamais faite, qu'il n'a jamais songé à la faire, et qu'il n'a pu la faire. On nous a dit, à maintes reprises, que le Chancelier de l'Echiquier, qui a fait hier, son exposé budgétaire, était prêt à nous accorder la préférence sur notre fleur et notre blé, et que s'il n'avait pas mis ce projet à exécution, c'était parce que nous ne lui avions pas demandé cette faveur.

Quelques VOIX : Qui a dit cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami d'York-est, à différentes reprises, au cours de sa harangue.

Quelques VOIX : Non, non.

LE MINISTRE DES FINANCES : En réalité, c'est ce qu'il a dit, en affirmant que sir Michael Hicks-Beach était disposé à nous accorder cette préférence. L'honorable député ne saurait me contredire sur ce point, car il sait que je rapporte fidèlement le sens de ses paroles.

M. MACLEAN : Je n'ai pas placé la question sur ce terrain.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce que l'honorable député a dit signifie en substance ce que je viens de rapporter.

M. MACLEAN : Non. J'ai dit que sir Michael Hicks-Beach avait présenté, hier, une mesure à l'effet d'imposer un droit sur le maïs, que c'était la première fois, depuis 50 ans, que cela arrivait, que c'était un pas vers la protection, et que, dans les circonstances, le gouvernement devait protester contre cet impôt, vu le tarif différentiel que nous avons établi en faveur de la mère patrie.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable gentleman a dit très distinctement que le Chancelier de l'Echiquier aurait été prêt

à accorder au Canada une préférence sur le blé et la fleur, si notre gouvernement le lui avait demandé. C'est là-dessus que repose toute l'argumentation de mon honorable ami; si ces paroles n'ont pas le sens que je leur donne, son discours ne signifie rien.

M. MACLEAN : Si l'honorable gentleman veut me le permettre, je le lui ferai remarquer que j'ai affirmé que, si le premier ministre, en recevant, il y a deux mois, l'invitation d'assister à la conférence de Londres, avait répondu qu'il était prêt à discuter les projets de défense de l'empire et de relations commerciales entre la mère patrie et ses colonies, je n'avais aucun doute que l'exposé budgétaire fait à la Chambre des Communes anglaises, hier, nous aurait accordé la préférence pour nos denrées alimentaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : La différence n'est pas véritablement appréciable. En résumé, l'honorable gentleman a dit que, comme conséquence de l'action du gouvernement canadien, l'exposé budgétaire du Chancelier de l'Echiquier ne mentionne aucun droit différentiel en faveur du blé du Canada. Cette affirmation fera sourire de pitié tous les ministres et tous les hommes publics d'Angleterre. Quiconque comprend l'attitude prise par les ministres du Royaume-Uni, sait parfaitement qu'aucun de ces derniers n'a manifesté l'intention d'établir un droit différentiel sur le blé ou sur tout autre produit.

M. SPROULE : Avez-vous jamais demandé cette faveur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A quoi cela nous aurait-il servi? Je parle de choses que je connais, parce que j'ai eu l'occasion de discuter cette question avec nombre d'hommes publics de la mère-patrie. Aussi, en disant que les hommes d'Etat anglais étaient prêts à nous accorder cette préférence, l'honorable gentleman affirme un fait contraire absolument à la politique suivie par la Grande-Bretagne. L'honorable chef de l'opposition a fait allusion à certains discours que j'ai prononcés. Il a dit qu'à maintes reprises, il m'avait entendu affirmer qu'il était absolument ridicule de supposer que l'Angleterre établirait un droit sur le blé. Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'il se trompe étrangement. Il peut éplucher tous les discours que j'ai prononcés ici, et il ne saura trouver un mot à l'appui de sa déclaration. A la première occasion qui me fut offerte de discuter cette question dans cette Chambre, j'ai dit que, vu l'état de choses qui existait alors en Angleterre, il serait déraisonnable de songer un seul moment que la mère patrie imposerait un droit sur le blé.

M. BORDEN (Halifax) : Je croyais que, lorsque j'ai cité l'an dernier la résolution adoptée par les chambres de commerce des province maritimes, l'honorable gentleman m'avait interrompu en me disant qu'une idée semblable était complètement insensée. Je crois que les " Débats " prouvent que j'ai raison.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me rappelle pas ce détail. J'ai dit qu'avoir espéré en 1897, lorsque nous avons soumis à la Chambre notre tarif différentiel, que l'Angleterre imposerait un droit sur le blé, eût été déraisonnable et stupide. Mais il y a cinq ans de cela, et jusqu'à présent, on n'avait rien fait dans ce sens ; aujourd'hui, toutefois, nous avons un faible droit sur la farine et le blé, impôt nécessité par le coût énorme d'une des plus grandes guerres que l'histoire mentionne.

M. MACLEAN : Cela démontre que le tarif suit la guerre.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'argent pour payer le coût de la guerre doit être fourni grâce au tarif. C'est seulement en cela que le tarif et la guerre se trouvent en rapport. Dans les circonstances dont je viens de parler, c'est-à-dire, lorsque j'ai eu l'occasion de discuter cette question ici, non-seulement je n'ai pas dit que cela était ridicule et impossible, mais j'ai eu le soin d'ajouter que l'état des affaires en Angleterre changeait si souvent, que je ne pouvais, pas plus que d'autres hommes plus habiles que moi, dire qu'avant longtemps, les circonstances étant changées, le tarif différentiel ne pourrait être mis en vigueur. J'affirmais, cependant, que le temps n'était pas encore arrivé pour l'Angleterre de nous accorder une préférence. Aujourd'hui, la Grande-Bretagne impose un droit sur les denrées alimentaires pour subvenir aux frais de la guerre. Cette circonstance seule oblige la mère patrie à imposer ce droit sur le maïs et la farine. On ne peut donc raisonnablement comparer ce qui se passe en temps de paix avec ce qui arrive en temps de guerre, surtout lorsqu'il s'agit d'une des plus grandes guerres dont fasse mention l'histoire moderne. Non-seulement, je n'ai pas fait la déclaration qu'on me reproche, mais j'ai prudemment ajouté que l'Angleterre serait peut-être forcée par les circonstances, d'adopter un tarif différentiel. Les membres de la Chambre se rappelleront que j'ai établi cette différence, alors que deux de nos partisans prétendaient que jamais la Grande-Bretagne n'adopterait cette politique. Nos adversaires, toutefois, ont discuté cette question comme si elle devait toujours se présenter à l'Angleterre en temps de paix, jamais en temps de guerre. Il est parfaitement évident que jusqu'à présent, on n'avait aucune raison de croire que le gouvernement impérial accorderait la préférence dont on a parlé. Nous reconnaissons tous que cette dernière serait à l'avantage du Canada, c'est ce que j'ai dit au moins vingt fois, dans cette Chambre.

Une VOIX : Nous ne vous avons jamais jamais entendu faire cette déclaration.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans ce cas, l'honorable député a perdu l'occasion

de se renseigner à bonne source sur des sujets importants. Cette préférence serait à désirer, si nous nous plaçons au point de vue de l'intérêt du Canada. Mais le contraire pourrait exister au point de vue des intérêts du consommateur anglais qui a, plus que ce parlement, le droit de décider ces questions. S'il est une opinion que j'ai exprimée à maintes reprises, c'est celle-ci : Nos adversaires nous ont demandé, dès le commencement, d'insister auprès de John Bull pour obtenir de lui une préférence ; s'il ne se rendait pas à notre demande, nous devions ne rien lui accorder. Nous avons cru qu'il valait mieux donner une préférence à John Bull, dans la conviction que ce tarif différentiel tournerait à notre avantage et que, finalement, le peuple anglais serait mieux disposé à notre égard.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami constatera qu'à différentes reprises, j'ai exprimé cette opinion ; si ce mouvement en faveur d'un commerce de préférence a fait tant de progrès par tout l'empire, si, aujourd'hui, il y a dans la mère patrie et dans les colonies un parti dont le programme est la préférence commerciale, cela est dû surtout à l'attitude prise par le Canada, qui a tracé la route aux autres colonies. Si, un jour, nous obtenons cette préférence pour le plus grand bien du Canada et des autres parties de l'empire, cela ne sera pas dû à la politique de nos adversaires qui nous ont demandé d'arrêter avec John Bull des conditions de revendeurs ; ce sera l'effet de la politique adoptée en 1897, par ce gouvernement, politique qui a développé considérablement l'idée impériale dans nos relations d'affaires. Les membres de la gauche ont jugé convenable de ridiculiser très souvent cette préférence. Nous affirmons qu'elle a rendu service au Canada et à la Grande-Bretagne. Nos adversaires disent qu'elle a ruiné nos manufactures, en admettant une foule de marchandises anglaises sur notre marché ; ils ajoutent immédiatement que notre tarif actuel n'a rien rapporté au pays et à la mère patrie. Si nous examinons le mouvement qui s'est fait au cours des cinq dernières années, nous avons toute raison de croire que l'attitude prise par le Canada a engendré surtout un sentiment impérial dans nos affaires commerciales et autres. Je puis prouver cela facilement. Demandez à la mère patrie, aux écrivains des revues, aux journalistes militants, à tous les hommes publics importants, interrogez l'homme qui passe dans la rue, ou l'entourage immédiat du souverain, allez jusqu'au pied du trône, et vous reconnaîtrez que le mouvement en faveur du commerce différentiel, parti du Canada, s'est répandu par tout l'empire, dont il a excité l'attention la plus sérieuse. Pouvant citer ce fait, nous sommes capables d'entendre, sans nous émouvoir, les récriminations des membres de l'opposition qui voudraient nous faire croire que tout cela n'est rien.

Quant à la question de la défense de l'empire, la réponse du gouvernement ne dit pas que nous ne discuterons pas ce sujet. Nous déclarons que nous discuterons, ainsi qu'il est de notre devoir de le faire, toute matière soumise à la conférence, soit par le gouvernement impérial, soit par celui de n'importe qu'elle colonie. C'était là la seule attitude convenable que nous avions à prendre. Mais si nos amis de la gauche croient que notre intention de contribuer aux dépenses militaires de l'empire ne va pas assez loin, s'ils pensent que malgré l'argent que nous dépensons maintenant, pour le maintien et l'entretien de notre milice—et je prétends que par là nous contribuons à la défense de l'empire—nous devrions approuver un projet plus vaste de défense impériale, et payer plus que nous ne le faisons maintenant, pour cette défense, ils feraient bien de rédiger une résolution dans ce sens. Ils pourraient confier spécialement cette tâche à mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk), parce que, si mes renseignements sont exacts, je dois comprendre que, lorsqu'il parle aux habitants de la province de Québec, il ne montre pas pour cette contribution aux dépenses occasionnées pour la défense de l'empire, cette ardeur dont font preuve un certain nombre de ses amis dans cette Chambre.

Cela devrait suffire à nous faire comprendre qu'avant de prendre une décision finale sur une de ces grandes questions, il faut songer non seulement à plaire à une partie de la population, mais à tout le peuple canadien.

C'est là l'attitude prise par le gouvernement. Nous croyons que sur cette question comme sur d'autres, notre conduite a été la représentation fidèle du sentiment populaire. L'avenir démontrera que nous avions raison.

M. BORDEN (Halifax): L'honorable ministre me permettrait-il de lui poser une question ? Entre autres choses, l'honorable ministre, parlant de déclaration de sir Charles Tupper que l'Angleterre imposerait des droits sur les céréales étrangères tout en admettant celles du Canada en franchise, s'est écrié :

C'est là un appel bien connu de sir Charles Tupper, mais personne ne sait mieux que lui que tout cela est fait pour jeter de la poudre aux yeux des gens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et c'était vrai.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai aussi lu, dans le même discours, la résolution adoptée par le bureau du commerce préconisant un commerce différentiel dans les limites de l'empire, et quand l'honorable ministre m'a interrompu, voici ce que je lui répondu :

Pourquoi l'honorable ministre ne qualifie-t-il pas également de farce ridicule cette résolution que je viens de lire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est bien cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sir Charles Tupper, dont l'honorable député vient de citer les paroles, disait au peuple canadien que, comme question d'actualité et non comme une chose future——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES FINANCES : Sir Charles Tupper disait au peuple que lui, le leader conservateur, s'il arrivait au pouvoir, il réussirait à obtenir un tarif différentiel en faveur du Canada. C'est cette déclaration que j'ai qualifiée de farce ridicule et qu'elle ait été formulée par sir Charles Tupper ou par n'importe quel autre orateur, c'est encore aujourd'hui comme c'était à cette époque, rien autre chose qu'une immense blaque politique. Dans tous les discours que j'ai prononcés sur cette question—et comme ces discours ne sont pas nombreux, il est facile pour l'honorable député de les repasser tous—j'ai toujours dit que sans pouvoir raisonnablement espérer un tarif différentiel à cette époque, cependant, j'espérais que les démarches que nous faisions auraient pour résultat de créer un courant d'opinion en faveur du sentiment impérial et assurer le triomphe final de cette idée. Or, c'est ce qui arrive aujourd'hui.

M. NORTHRUP : En entendant le discours du premier ministre, j'ai considéré qu'il était de mon devoir de défendre le premier ministre de la province d'Ontario, à laquelle j'appartiens. Ce gentleman a étudié soigneusement la question qui est actuellement soumise à la Chambre, mais il me paraît malheureusement différer complètement d'opinion avec le chef du gouvernement. Cependant, avant d'entreprendre de défendre son attitude, je me permettrai de protester brièvement contre les attaques dont le premier ministre a été l'objet de la part de son collègue le ministre des Finances (M. Fielding). Ce dernier a, d'une voix de stentor, prononcé l'anathème contre celui qui commettrait l'insigne folie de demander à la mère patrie de nous accorder un tarif différentiel. Les membres de la gauche ont toujours prétendu que si les libéraux conduisaient les affaires d'après des principes d'affaires,—si, au lieu d'agir comme ils l'ont fait à l'égard des Etats-Unis, quand ils ont voulu conclure des arrangements avec ce pays ; tout donner et être ensuite obligés de compter sur la gratitude de la partie adverse pour obtenir quelque chose—s'ils avaient, dis-je, traité cette affaire d'après les méthodes ordinaires, il est possible que le résultat que les honorables membres de la droite semblent désirer, et que les membres de la gauche désirent sincèrement, aurait été atteint depuis longtemps.

Le ministre des Finances prétend qu'il eût été ridicule d'espérer obtenir un commerce différentiel en 1897. Il est évident que l'honorable ministre ne se livre pas à une étude sérieuse des classiques modernes, car, s'il en était ainsi, il saurait que l'un des plus beaux discours qui aient jamais été entendus tant au Canada qu'à l'étranger, c'est celui qu'a prononcé le premier ministre, à Londres, en 1896, sur la question du tarif différentiel. Les conservateurs peuvent différer d'opinion avec le chef de la droite sur les méthodes que nous pouvons considérer comme étant les meilleures, les plus sages et les plus patriotiques pour opérer le développement de ce pays. Mais nous éprouvons autant d'admiration que les membres de la droite pour l'éloquence et l'habileté avec lesquels le premier ministre peut exprimer ses opinions quand l'occasion s'en présente. En 1896, le premier ministre déployant une éloquence encore plus remarquable qu'à l'ordinaire, traça de main de maître le glorieux avenir du Canada, il en fit voir les ressources illimitées, et les avantages qui s'offraient à nous, si le peuple canadien avait la sagesse de repousser les protectionnistes, qui ne pouvaient espérer obtenir un tarif différentiel, et de placer à la tête des affaires du pays un gouvernement dont il serait le chef, un gouvernement composé d'hommes dévoués aux principes du libre-échange. Il promettait alors de visiter l'Angleterre et de nous y obtenir le tarif différentiel qui devait transformer le Canada.

Il est évident que le ministre des Finances n'a pas lu ce discours, ou bien il l'a oublié ; car il est certain qu'il n'aurait pas parlé comme il l'a fait de ceux qui étaient assez idiots pour parler en 1897 d'une chose aussi absurde que le commerce différentiel. Mais en arrivant au pouvoir, le premier ministre et ses amis nous donnèrent ce tarif. Quelle raison les poussait à en agir ainsi ? Personne ne peut le dire, car les ministres eux-mêmes ne s'accordent pas sur ce point, comme le démontrent bien les discours qu'ils viennent de prononcer. Le chef du gouvernement nous a dit, comme il l'a déclaré au peuple anglais—et c'est probablement cette déclaration qui lui a valu la médaille Cobden plutôt que tout autre chose—que nous avions accordé ce privilège en pur don à la mère patrie, elle qui avait tant fait pour nous et avait reçu si peu en retour. Non seulement nous ne nous attendions pas à recevoir quelque chose, mais nous ne voulions rien recevoir en retour.

Il disait aussi que toute demande en faveur de la protection serait une injure à faire à la mère patrie, tout en lésant par le fait même les intérêts du Canada, la plus importante de ses colonies. Il résulte donc de tout cela que l'honorable premier ministre n'a ni cherché à obtenir, ni demandé, ni désiré—et, par conséquent, n'aurait pas voulu accepter—un privilège de la part de la mère patrie. Le ministre des Finances, qui est censé avoir au moins une faible perception des raisons qui ont donné naissance à ce tarif extraordinaire, nous en a fait connaître deux : La première, c'est que nous

devrions en retirer des avantages et la deuxième, que l'Angleterre serait mieux disposée à nous accorder un tarif privilégié si nous commencions à lui en accorder un. D'un côté le premier ministre dit au peuple anglais, qui ne peut entendre les débats de cette Chambre et qui ignore les raisons qui nous ont poussés à accorder ce tarif : Nous avons accordé tout cela à titre purement gratuit et sans aucune arrière pensée. Aussi, il est facile de comprendre les applaudissements prolongés et les exclamations qui s'échappèrent des poitrines des Anglais reconnaissants lorsqu'ils entendirent le premier ministre formuler toutes ces déclarations chevaleresques. Combien ces pauvres Anglais auraient été mortifiés s'ils avaient pu se rendre compte qu'il s'agissait là d'une nouvelle fourberie coloniale à leur égard et que nous leur accordions ce privilège, comme l'a dit le ministre des Finances, d'abord parce que nous espérions y trouver notre avantage, et deuxièmement parce que nous avions l'espoir d'obtenir un tarif de faveur en retour ?

Pour ma part, je me sens porté à soutenir l'attitude du premier ministre. Je crois qu'il connaissait son sujet. Quant au ministre des Finances, qui, depuis quatre ou cinq ans que ce tarif privilégié est en vigueur, ose déclarer dans cette Chambre que tout gouvernement intelligent qui adopte un tarif de cette nature sous prétexte que nous y trouverons notre avantage, ne comprend pas le sens ou l'application de ce tarif.

Maintenant, quand il prétend avoir accordé des faveurs à l'Angleterre dans l'espoir, en deuxième lieu, de pouvoir obtenir quelque chose en retour, il oublie qu'on nous a dit, cette année comme les années précédentes, et qu'on a répété dans tout le pays, que ce tarif avait été accordé à l'Angleterre à titre purement gratuit, sans espoir d'aucun avantage en retour et uniquement pour la récompenser de ses sacrifices à notre égard ; car le premier ministre nous a dit, et nombre d'orateurs de la droite ont déclaré que nous voulions payer par ce moyen notre dette de gratitude à l'égard de la mère patrie. Or, voyons un peu comment nous nous en sommes acquittés. Nous avons dit à l'Angleterre : le peuple canadien vous doit, mais malheureusement, nos affaires vont mal, l'argent est rare, nous avons dépensé toute notre réserve pour équiper les deux premiers contingents et notre trésor est à sec ; il nous est donc impossible de rien vous offrir pour le moment, et vous ne pourriez vous attendre à ce qu'un pays aussi pauvre que le Canada, dont les braves enfants, qui combattent actuellement en Afrique, sont obligés de vivre à même des rations d'urgense, déboursât plus que cela. Mais puisque nous sommes dans l'impossibilité de nous acquitter en bel argent sonnant, nous allons essayer de vous rembourser en faisant solder ce compte par les fabricants de lainages, de cotonnades. les fabricants de chemises et autres industriels de ce pays, qui vont se sacrifier pour le plus grand avantage des fabricants et des ouvriers du Yorkshire ; une certaine classe de notre population va sans doute avoir à souffrir de la concurrence que ces fabricants vont lui faire sur le marché canadien avec leurs produits, mais qu'importe, nous pourrons toujours dire : Dieu merci, voilà une dette de payée.

Je ne suis pas prêt à déclarer que le premier ministre et ses collègues n'ont pas raison de prétendre que nous sommes trop pauvres pour compenser au comptant les avantages que nous avons reçus de l'Angleterre. Il fut un temps moins prospère, durant lequel nous aurions pu, cependant, nous payer ce luxe. Il fut un temps où ce pays avait assez d'or dans sa caisse pour trouver moyen de punir les crimes et les malversations qui pouvaient se commettre. Sous l'ancienne administration, cela s'est vu plus d'une fois, et le gouvernement conservateur était tellement disposé à faire triompher la justice, les finances du pays étaient si prospères, que même lorsqu'un député conservateur était accusé d'actes illégaux, les services de l'avocat le plus distingué du pays, un réformiste, étaient retenus afin que justice fût rendue, et une fois la culpabilité de l'accusé établie, on l'expulsa de cette Chambre. Depuis l'arrivée des libéraux au pouvoir, quand des fraudes électorales éclatèrent au Manitoba, l'argent coula à flots, et l'on avança même certains montants à des particuliers afin de faire triompher la justice et punir les coupables. Mais depuis les merveilleux efforts de 1896, bien d'autres offenses plus graves ont été commises au Canada, les scandales électoraux ont éclaté les uns après les autres, soit dans Brockville, Huron-ouest, Montréal ou ailleurs, et l'honneur du Canada est aujourd'hui bien entaché ; cependant, nous sommes tellement pauvres que tous ces crimes restent impunis et le gouvernement est incapable de voir à faire emprisonner les coupables et à protéger la bonne réputation du pays. En face d'une semblable pénurie, on ne peut nous blâmer, si l'honorable gentleman prétend que c'est là le seul moyen que nous ayons à notre disposition pour nous acquitter de notre dette nationale.

Mais avant la suspension de la séance, permettez-moi, M. l'Orateur, de prendre brièvement la défense de l'honorable M. Ross, le premier ministre d'Ontario. Le premier ministre du Canada a posé comme principe que la guerre et le commerce étaient deux choses qui ne devaient pas marcher de pair, et qu'en réponse à cette lettre adressée par les autorités impériales au Gouverneur général du Canada, invitant le premier ministre et ses collègues à prendre part à une conférence, ces derniers étaient justifiables de dire qu'ils refusaient de discuter la question de défense, ou de discuter toute autre question que la question commerciale, sous prétexte qu'il s'agissait là de deux choses qui ne devaient pas aller en-

semble. Je ne ferai pas perdre le temps de la Chambre à discuter les termes de cette réponse, puisqu'il ne s'agit pas de cela pour le moment.

Mais elle a été déposée sur le bureau de la Chambre, elle est, par conséquent, en notre possession, et tous les députés doivent en avoir pris connaissance. Or, tous ceux qui ont lu l'invitation et la réponse déclareront sans hésiter que le premier ministre n'est pas l'auteur de cette dernière et qu'il n'a peut-être même pas eu connaissance des termes dans lesquels elle est redigée. Le langage, l'esprit, la courtoisie de cette réponse nous indiquent clairement qu'elle doit avoir pour auteur le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Ni le premier ministre, ni aucun autre de ses collègues, ne peuvent avoir dicté une réponse comme celle qui a été envoyée. Je n'ai pas besoin de citer chaque expression de cette lettre ; mais à l'invitation qui leur était faite de discuter d'autres questions, et de soumettre les avis qu'ils croiraient convenables, le premier ministre et ses collègues rebutèrent immédiatement leurs hôtes futurs, et refusèrent de discuter autre chose que le problème des dollars et cents d'où il peut résulter quelque avantage pécuniaire. L'honorable chef du gouvernement aurait certainement été dans son droit en disant à la conférence : le Canada n'est pas disposé à faire plus qu'il n'a fait pour la défense de l'empire ; mais personne ne voudra jamais croire que le premier ministre ait dicté ou ait même eu connaissance d'une réponse aussi discourtoise à l'égard des autorités impériales, qui invitaient les ministres à un banquet, et leur suggéraient certains sujets de discussion. Mais, le premier ministre et ses collègues refusent de discuter tous ces sujets moins un. On nous dira peut-être : lisez-donc la dernière phrase, vous y trouverez l'explication que vous cherchez, car, après avoir indiqué qu'aucun résultat pratique ne peut découler de la discussion de toute autre question que la question commerciale, leur réponse revient à ceci : Si dans tous les cas, il vous faut absolument discuter la question de défense, nous serons bien obligés d'écouter ce que vous aurez à dire. C'est là la gracieuse réponse que Son Excellence, au nom du gouvernement, a transmise au secrétaire des Colonies en réponse à l'invitation faite au premier ministre et à ses collègues.

Le premier ministre d'Ontario a discuté cette même question, non seulement au Canada, mais aussi devant différents bureaux de commerce et autres corps publics en Angleterre. Cette question de la défense de l'empire est revenue plus d'une fois sur le tapis, et l'honorable M. Ross, un ancien membre de cette Chambre, puis du gouvernement provincial, et finalement premier ministre d'Ontario, prétendait que la guerre et le commerce étaient deux questions tellement liées ensembles, qu'à son avis la discussion du problème de la défense impériale devait se faire de concert avec celle de la question commerciale ; que la défense de l'empire entraînait des dépenses énormes dont les colonies retiraient tous les bénéfices sans y contribuer un seul dollar, c'est pourquoi il croyait qu'un droit d'environ 5 cents par boisseau devrait être imposé sur tout le grain entrant dans les colonies ou en Angleterre, ou que ce droit pourrait être de 5 pour 100 sur tous les produits importés dans les limites de l'empire, et que le revenu provenant de cette source servirait à créer un fonds de défense, amenant ainsi les étrangers à contribuer à l'entretien de l'armée et de la marine impériale.

Voilà une proposition digne d'un homme d'affaires. Je suis disposé à aller aussi loin que n'importe quel membre de la droite sous ce rapport—je dis cela en réponse au reproche que l'on a adressé au député de Jacques-Cartier (M. Monk), de ne pas vouloir contribuer aux frais de la défense impériale—et je m'oppose à tout arrangement, au point de vue militaire, qui peut avoir la moindre tendance à priver le peuple canadien de l'administration absolue de son propre trésor ou de sa milice. Mais il existe une grande différence entre le fait de dire que nous ne voulons pas confier aux autorités impériales le contrôle du trésor ou de la vie canadienne, et celui de déclarer que nous ne sommes pas disposés à discuter cette question de l'imposition d'une taxe de cinq pour cent sur tous les produits entrant dans l'empire, et au moyen de laquelle nous pourrions contribuer à créer un fonds commun pour la défense de l'empire. Cette idée n'est rien autre chose que ce même tarif différentiel que le premier ministre veut établir dans tout l'empire, qu'il espère obtenir à Londres, et qui est exactement ce que M. Ross voulait réaliser grâce à ce simple moyen. Il me semble que lorsqu'un homme dans la position de premier ministre d'Ontario indique cette ligne de conduite aussi simple que facile à mettre à exécution, et cela principalement depuis le discours prononcé sur le budget par sir Michael Hicks-Beach, et lorsque le premier ministre déclare dans cette Chambre qu'il est impossible de discuter les questions de la guerre et du commerce en même temps, ce dernier prend une attitude qui est en contradiction directe avec la position prise par le premier ministre d'Ontario sur cette question.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. KEMP : M. l'Orateur, je regrette de ne pas avoir assisté à la première partie de ce débat, et de ne pas avoir bénéficié de tout ce qui a été dit. Cependant, je désire faire certaines remarques relativement à deux ou trois questions sur lesquelles on a attiré l'attention de la Chambre. Il y

a environ deux mois passés, l'attention du pays, du gouvernement et des associations commerciales, comme celle des bureaux de commerce fut attirée sur le fait que le gouvernement anglais avait l'intention d'imposer un droit sur le maïs, ou de rétablir, du moins dans une certaine limite, la loi des céréales. La question fut alors discutée par les différentes associations commerciales du pays, et je sais que dans plusieurs cas on a prié le gouvernement de faire connaître les sentiments du peule canadien à ce sujet, et de demander au gouvernement anglais, si, dans le cas ou cette loi serait remise en vigueur, les colonies anglaises en seraient exemptées. Le gouvernement a-t-il suivi le conseil qui lui était donné, s'est-il adressé au gouvernement anglais en son nom personnel, ou au nom du pays, ou au nom des organisations commerciales que je viens de mentionner ? Je l'ignore. Dans tous les cas, s'il a négligé de le faire, il a manqué à son devoir.

Je rergrette que le premier ministre ne soit pas à son siège, car, si le gouvernement n'a pas encore fait cette démarche auprès des autorités impériales, je voudrais savoir ce soir, avant la fin de ce débat, s'il a l'intention d'insister maintenant auprès du gouvernement impérial pour demander que les dispositions de cette loi des céréales ne s'appliquent pas au Canada. Si les honorables ministres ne l'ont pas encore fait, je les supplie de prendre les mesures nécessaires pour nous obtenir cet avantage.

D'après la discussion qui vient d'avoir lieu, et d'après l'attitude du gouvernement depuis un grand nombre d'années, il est évident que les membres de la droite ont toujours éprouvé des doutes sérieux sur la question de savoir si le gouvernement anglais remettrait en vigueur la loi des céréales ou adopterait un tarif protecteur. Le ministre des Finances a prétendu que cette nouvelle décision du ministère anglais était le résultat de la guerre, et qu'il y a cinq ans passés personne n'aurait pu supposer que cette loi des céréales serait remise en vigueur. Il faut savoir prévoir ces événements extraordinaires, comme la guerre, qui sont de nature à produire des résultats étonnants.

Vu toutes ces éventualités, il me semble que le gouvernement a manqué de prévoyance en ne cherchant pas à pousser notre pays de l'avant, et à nous exempter des dispositions de ce tarif, dans le cas où il pourrait être mis en vigueur.

Le premier ministre a exprimé cette après-midi une opinion que j'ai été surpris de lui entendre formuler. Il a prétendu, si j'ai bien compris, que la défense et le commerce étaient deux choses entièrement distinctes et séparées. Je ne partage pas son opinion sur ce point, et voici pourquoi : tous ces navires de guerre ont pour mission de protéger le commerce des nations qui les possèdent; sans le commerce ces pays n'auraient pas besoin de dépenser autant d'argent pour

leur défense navale. Je suis donc d'avis que le premier ministre est dans l'erreur en donnant un argument comme celui-là. La marine anglaise augmente constamment et pourquoi ? La marine allemande et la marine américaine augmentent aussi, et pourquoi ? Ne fait-on pas toutes ces dépenses pour défendre le commerce sans cesse grandissant des Etats-Unis, de l'Allemagne et de l'Angleterre ? Ce sont là des nations civilisées qui ne cherchent pas tant, pour le moment, à acquérir de nouveaux territoires qu'à développer leur commerce, et les navires pour lesquels ils dépensent tant d'argent sont destinés à leur aider, dans le cas de conflits internationaux, à défendre ce commerce. C'est pour cette raison que je dis que la défense et le commerce sont deux questions liées l'une à l'autre, et bien qu'il soit très joli de la part du premier ministre de parler de développer les ressources de ce pays sous d'autres rapports, en laissant de côté la question des défenses navales et militaires, cependant, il faut bien nous laisser guider par l'expérience des autres nations, et en arriver à la conclusion qu'il est impossible de nous exempter des obligations et des responsabilités qui sont le partage des autres pays.

Le premier ministre a aussi déclaré que nous avions travaillé dans l'intérêt de l'empire en construisant le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce n'est pas la première fois que j'entends cet argument. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a remboursé au pays tout ce qu'il a coûté, mais il existe d'autres grandes entreprises au Canada, à part le chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous avons d'autres chemins de fer, d'autres travaux publics, nous avons des canaux, des ponts, des quais, et je crois que toutes ces entreprises pourraient figurer immédiatement après le chemin de fer Canadien du Pacifique si l'on voulait se servir de ce genre d'argument, car toutes peuvent être considérées dans un sens comme ayant été faites dans les intérêts de l'empire. Je ne crois pas que nous puissions nous libérer de notre part de responsabilité par rapport à la défense de l'empire, en invoquant comme argument et comme excuse la construction de ces grandes entreprises que je viens d'indiquer. L'honorable monsieur a aussi dit que nous ne voulions pas employer les revenus du trésor public à payer ces frais de défense, qu'il était préférable de dépenser cet argent pour des travaux publics. Cette prétention est peut-être raisonnable, mais il nous faut accepter l'inévitable. Nous sommes obligés de nous conformer aux circonstances.

J'ai déjà déclaré dans cette Chambre que l'avenir du Canada dépendait de nos relations plus ou moins intimes avec l'empire britannique. Je désire réaffirmer ce sentiment, ici, ce soir, et j'espère que le temps n'est pas éloigné où nous serons tous unanimes sous ce rapport. Il n'y a pas d'autre alternative pour notre pays, et il est inutile

pour nous de songer à l'indépendance. Si un sentiment d'indépendance a jamais existé, ce dont je doute beaucoup, il est disparu depuis longtemps de l'esprit du peuple, et cette question ne peut arriver à une solution pratique, car, en supposant que le Canada deviendrait au jour indépendant, en peu d'années nous serions absorbés par les Etats-Unis, non sans une certaine résistance de notre part, peut-être, mais l'issue du combat nous serait quand même défavorable.

M. FRASER : Non, non.

M. KEMP : 5,000,000 contre 80,000,000—il se pourrait bien qu'à la fin de la lutte les 5,000,000 de Canadiens seraient annéantis, mais le résultat serait inévitable, et il est inutile de chercher à entretenir des doutes à ce sujet. Je ne veux pas de l'indépendance, et je ne veux pas avoir affaire aux Etats-Unis autrement que pour continuer de vivre à côté d'eux dans la paix et l'harmonie, en travaillant à développer, le plus avantageusement possible, les vastes ressources de notre pays. Mais en supposant que nous aurions le désir de devenir un pays indépendant, et que nous le deviendrions de fait, quelle serait notre position relativement à cette question de défense que l'on a soulevée au cours du présent débat ? Ne serions-nous pas obligés d'entretenir un semblant de marine de guerre, composé d'un ou de quelques navires ? Ne serions-nous pas obligés d'avoir quelques moyens de défense ? N'est-il pas juste que nous comprenions quel est notre devoir relativement à cette question, et après avoir discuté la chose avec tout le soin possible, que nous prenions la décision de regarder la situation bien en face et de faire les démarches nécessaires pour accomplir notre devoir, au lieu de chercher à rejeter le poids de cette responsabilité sur d'autres épaules, au cours de la discussion ?

Parler de vouloir nous soustraire à le responsabilité inhérente à toute nation, ou essayer, comme le premier ministre, de ne pas tenir compte de la question de défense, ce sont là de jolis sujets de conversation dans une réception mondaine, mais cela ne ressemble guère au langage tenu par les parlements des pays civilisés quand ils traitent cette question importante. Une forte proportion du revenu de toutes les nations de l'univers est consacrée à leurs frais de défense ; cette proportion est de 50 pour 100 en Angleterre, et seulement de 3 ou 4 pour 100 au Canada. Je ne puis indiquer le chiffre exact de cette proportion aux Etats-Unis, pas plus qu'en Allemagne et en France, mais il est entendu qu'une forte proportion des dépenses de ces divers pays se fait afin de rencontrer les frais encourus pour soutenir leur armée et leur marine. Quand nous songeons qu'à peine 3 ou 4 pour 100 de nos revenus sont employés pour les frais de défense, quand l'Angleterre en dépense 50 pour 100, il me semble que cette seule raison devrait être suffisante pour nous justifier au moins de discuter la question. Je crois que nous sommes en frais de fausser l'éducation de notre peuple. Nous ne pouvons récolter là où nous n'aurons rien semé, nous ne pouvons rien obtenir sans sacrifices, mais lorsque nous cherchons à méconnaître notre responsabilité à ce sujet, c'est exactement là ce que nous essayons de faire. Lorsque nous cherchons à éloigner de cette Chambre la discussion de cette question, nous détruisons notre vie nationale et nous évitons la responsabilité que notre titre de nation nous impose.

Cette question doit finir par entrer dans le domaine de notre politique ; les circonstances nous l'imposeront, et il est inutile pour nous de chercher à l'éviter, car tôt ou tard il nous faudra l'envisager sérieusement. M. Isaac N. Ford, dont les écrits sont toujours très recherchés, et que nous considérons comme une autorité, adressé un câblegramme, " daté de Londres, le 15 avril, 1 a.m. ", dans lequel il indique bien le courant de l'opinion publique en Angleterre et les fluctuations auxquelles elles est exposée. Voici ce qu'il dit :

M. Kruger a non seulement épouvanté l'humanité, mais il a enfoncé le dernier clou dans le cercueil du libre-échange. Sir Michael Hicks-Beach a exigé une forte pression et a fini par céder à contrecœur. Sir Robert Giffen, qui fut un jour l'espoir des cobdénites indomptables et inflexibles, l'a instruit dans les colonnes du " Times " et finalement son avis a triomphé.

La taxe sur le maïs est remise en vigueur. Bien que l'abolition de cette taxe fût le but suprême de l'agitation de M. Cobden, qui fit de l'Angleterre le premier des pays libre-échangistes, tout cela est changé. Sir Michael Hicks-Beach cherche à diminuer l'importance de cette nouvelle taxe en disant que ce n'est rien autre chose que la remise en vigueur du droit d'enregistrement sur le blé et la farine, que M. Lowe n'aurait jamais dû rappeler, et qui n'a rien de commun avec le système protecteur, mais sir William Harcourt n'a pas voulu permettre qu'on trompât la Chambre au moyen de sophismes de cette nature, et il a prétendu que l'imposition d'une taxe sur les céréales était incompatible avec le système libre-échangiste.

Le discours du budget est une preuve évidente que sir Michael Hicks-Beach avait cédé à la pression exercée par M. Chamberlain. Le Secrétaire d'Etat pour les colonies était évidemment déterminé à imposer les droits sur les céréales avant la conférence impériale qui doit avoir lieu lorsque les premiers ministres des colonies viendront assister au couronnement, afin qu'il puisse trouver une base quelconque pour justifier le traitement différentiel en faveur du Canada et des autres colonies.

Ce langage doit représenter jusqu'à un certain point l'opinion publique en Angleterre. Il indique que le peuple anglais est d'avis qu'il doit exister un commerce différentiel dans les limites de l'empire. Il est évident que le temps est arrivé, non seulement an point de vue sentimental, mais même au point de vue commercial, qu'il est dans notre intérêt d'encourager une réciprocité de préférence. Au moment le plus critique de la guerre sud-africaine, je n'ai ja-

mais supposé un instant, comme d'autres l'ont fait, que l'écroulement de l'empire britannique était commencé. Je considère plutôt ces jours comme étant des jours de consolidation et de fédération. Je suis convaincu que l'opinion publique en Angleterre est plus favorable actuellement à l'idée des tarifs différentiels qu'autrefois. Par conséquent, le devoir de cette vaste colonie, dans cette période difficile, est de chercher à obtenir un commerce différentiel avec la mère-patrie et les autres colonies. Comme le dit M. Ford, la guerre d'Afrique est venue accentuer davantage l'intensité et la force de ce sentiment.

Permettez-moi de dire un mot maintenant de la question de la défense impériale.

Je tiens à traiter cette question avec prudence. Je ne dis pas que parce que l'Angleterre dépense des sommes aussi considérables pour sa défense, que le Canada devrait suivre cet exemple et affecter à cette fin un montant aussi élevé par tête, ou en proportion du tonnage de notre commerce maritime, comme le fait l'Angleterre. Seulement, je dis que le temps est venu pour notre pays de prendre cette question en considération, et je soutiens aujourd'hui, comme je l'ai toujours soutenu dans cette Chambre, que nous devrions être au moins disposés à discuter cette question avec la mère patrie. Je me permettrai de faire allusion à l'attitude prise par le gouvernement canadien, tel qu'elle apparaît bien clairement dans sa réponse à l'invitation reçue du gouvernement anglais. Encore une fois, le gouvernement canadien n'était pas justifiable de répondre comme il l'a fait. Je suppose qu'avant de transmettre cette invitation au premier ministre, par l'entremise du gouverneur général, le Secrétaire d'Etat pour les colonies devait avoir soumis cette invitation à ses collègues et l'avoir discutée avec eux. Je présume aussi que le gouvernement anglais a longuement réfléchi avant de soumettre aucune question de cette nature aux colonies, connaisant, comme il doit la connaître, la susceptibilité des colonies ayant des gouvernements autonomes, quant à ce qui concerne leur complète autonomie et leur indépendance. Ce n'est pas à l'Angleterre à demander de l'aide, et je suis convaincu que ce n'était pas l'intention de ce pays d'en demander ou de suggérer tout projet d'un caractère offensant pour les colonies.

L'invitation du gouvernement anglais donne lieu à trois questions : la question de nos relations publiques ; la question de dépenses et la question commerciale. Comme l'a fait remarquer le député de Hastings (M. Northrup), le gouvernement canadien a répondu qu'il ne consentirait à discuter que l'une de ces trois questions. Lorsque cet honorable monsieur a désigné comme l'auteur de cette réponse le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), j'ai vu, par le sourire qui est apparu sur la figure du premier ministre, qu'il voulait s'attribuer à lui seul le mérite de cette réponse adressée au gouvernement anglais. Mais le ministre des Finances est venu un peu plus tard et a ajouté le paragraphe suivant, auquel il a fait allusion, et dont il sait faire usage quand la chose est nécessaire. Je désire parler de nouveau de cette lettre et donner lecture du passage suivant dont il a déjà été question :

> Relativement aux différentes questions mentionnées dans votre dépêche du 23 janvier, la seule qui, dans l'opinion de mes ministres, paraisse devoir fournir une discussion utile, est celle qui concerne les relations commerciales entre les différentes parties de l'empire.

Puis, après avoir touché à d'autres questions, la lettre se termine par la phrase à laquelle le ministre des Finances a fait allusion :

> Cependant, mes ministres comprennent l'importance qu'il y a de profiter de chaque occasion qui leur est offerte pour discuter la question des intérêts impériaux entre les hommes publics de la mère patrie et ceux des colonies.

Et ainsi de suite. Pour ma part, je considère que le gouvernement a commis une erreur en répondant ainsi, comme il s'est trompé relativement au tarif différentiel en demandant au gouvernement anglais dans quel but il imposait ces droits sur nos produits. Quand bien même le gouvernement se serait aperçu qu'il s'agissait là d'une question délicate, sur laquelle il ne se rendait pas parfaitement compte du sentiment populaire, n'aurait-il pas été plus courageux et plus juste de sa part de se déclarer prêt à discuter toute question pouvant intéresser l'empire ? Il me semble que leur réponse peut être de nature à insulter le peuple anglais, car, après tout, il ne s'agissait là que d'un entretien entre la mère et la fille—un entretien d'un caractère confidentiel jusqu'à un certain point. S'il s'était agi de négociations d'une nature délicate engagées entre ce gouvernement et un pouvoir étranger, je pourrais m'expliquer l'étrange phraséologie de cette lettre. Trois questions ont été soulevées au cours de ce débat, savoir : le tarif différentiel, la défense de l'empire et l'envoi de ceux de nos jeunes gens qui étaient disposés à prêter main forte à l'empire en Afrique australe. Chacune de ces questions est d'importance impériale ; et à ce propos, je dois dire que l'acception propre du mot " impérialisme " ne me paraît pas bien définie. Je puis lui attribuer un sens qu'une autre personne ne saurait lui reconnaître ; je ne m'en servirai donc qu'avec réserve. Il conviendrait, dans ces sortes de discussions, de s'entendre au sujet de la signification du mot " impérialisme ".

Quand je parle de notre propre défense, je veux qu'il soit bien compris qu'il s'agit de la défense de nos côtes, qu'il s'agit de notre marine. Je n'entends pas laisser croire, toutefois, que je serais disposé à voir le Canada contribuer de fortes sommes dont on disposerait sans l'assentiment de ce parlement. Je suis d'avis que le parlement a

seul le droit de disposer des deniers affectés à la marine ou à la milice, et qu'il ne devra jamais tolérer que le pays prenne part à aucune guerre de l'empire sans son assentiment préalable.

J'aborde maintenant la question des détachements que l'on a déjà débattue, pour affirmer que, sur cette question comme sur les deux autres, le gouvernement a fait fausse route parce qu'il manque de largeur de vues, parce que nous devrons discuter de nouveau ces questions à un point de vue plus élevé, car elles s'imposeront à notre politique, et nous ne pourrons pas, quel que soit le désir d'un certain groupe, nous soustraire à l'obligation de les étudier. D'après ce que je puis voir, le gouvernement canadien a payé l'habillement, l'équipement et le transport des deux ou trois premiers détachements qui sont allés en Afrique australe.

M. HUGHES (Victoria) : Et augmenté leur solde.

M. KEMP : Et augmenté leur solde. Cependant, pour une raison ou pour une autre, le gouvernement a jugé à propos de revenir sur la décision qu'il avait prise au début des hostilités. Pourquoi ? C'est ce que tout le monde ignore. Il est évident que s'il a bien fait en premier lieu, il s'est trompé dans le second cas ; s'il a eu raison d'habiller, d'équiper et de faire transporter à ses propres frais les deux ou trois premiers contingents, il a eu tort de n'en pas faire autant pour les autres détachements. La maigre dépense qu'il a faite à ce propos ne nous permet pas de reconnaître qu'il a rempli tout son devoir envers l'empire. Si je ne me trompe, on est en train de recruter pour l'Afrique australe un nouveau détachement dont la population ne pourra guère se vanter, puisque les volontaires seront seuls à faire des sacrifices. Le gouvernement semble ne vouloir fournir à ces braves ni l'habillement, ni le fusil, ni même la gourde. Les jeunes gens sont enthousiastes. Le ministre de la Milice nous disait, l'autre jour, que là où il fallait une recrue, il se présentait trois aspirants. Ce fait donne une idée du sentiment public. Il est bien certain que si l'on avait besoin de cinq mille hommes, on les trouverait sans peine. Le public ayant ainsi manifesté son opinion, je dis que, en ce qui concerne la question des contingents, le gouvernement a fait fausse route. Il n'est pas juste de mettre nos jeunes gens en pareille situation. Si le gouvernement anglais n'avait eu besoin que d'hommes, il aurait pu s'en procurer aux mêmes conditions chez les tribus à demi civilisées de l'Inde ou de l'Afrique. N'avons-nous donc pas d'intérêts en jeu ? Ne fait-il pas bon penser à l'union des diverses parties de l'empire ? Et, en ceci, l'intérêt commercial ne vient-il pas encore s'ajouter au pur sentiment ? Sans les efforts et les sacrifices énormes que l'Angleterre et ses colonies se sont imposés, rien ne se fût accompli ; l'édifice aurait croulé. Non seulement l'Angleterre eût été dépouillée de ses territoires dans le Sud-africain, mais c'eût été le commencement de la fin. Je dis donc que le gouvernement s'est trompé sur ce point et qu'il faut condamner son attitude à l'endroit des contingents. Je prétends que l'Angleterre aurait pu trouver n'importe où des soldats aux conditions que nous lui avons faites, et que le Canada n'a réellement fourni que le nombre de jeunes gens qu'il pouvait habiller, équiper et faire transporter à ses frais. Puisque notre trésor déborde, que le ministre des Finances se vante de si forts excédents, comment prétendre que nous avons fait tout notre devoir en consacrant une couple de millions à l'envoi des deux premiers détachements ? Au point de vue pécuniaire nous ne sommes pas excusables. On connaît parfaitement les sentiments et les principes de ces jeunes gens, puisqu'ils continuent de s'enrôler après que d'autres son revenus de la guerre, et qu'ils savent les privations, les souffrances et les dangers qui les attendent.

En tout ceci, le gouvernement n'a fait que jouer le rôle de fournisseur ; il a fourni, pour le compte du gouvernement britannique, les armes et l'équipement, ce que n'importe quelle maison de commerce aurait pu faire. Il s'est trouvé dans le pays un patriote assez fortuné pour recruter et faire transporter à ses propres frais un détachement en Afrique australe. C'est dommage que d'autres n'aient pu suivre son exemple ; de cette façon, le gouvernement n'eût assumé malgré lui aucune responsabilité.

Il est heureux que le pays possède des jeunes gens de la trempe de ceux dont les journaux ont rapporté les noms ces jours derniers—comme, par exemple, le soldat Evans et le capitaine Carruthers. Sans éléments de cette valeur, il serait inutile de rêver un brillant avenir pour notre pays. Ce sont des hommes trempés comme ceux-là qui ont fait les autres nations grandes et riches, et je regrette de ne pouvoir rendre le même hommage aux membres du gouvernement actuel, dont la politique, sous ce rapport, est toute de mesquinerie. Dans mon opinion, le gouvernement a commis trois erreurs : la première, c'est la réponse qu'il a donnée au sujet de la défense de l'empire ; la deuxième, c'est son attitude par rapport aux contingents ; la troisième, enfin, c'est d'avoir provoqué la situation dans laquelle il se trouve maintenant que l'Angleterre a imposé un droit sur le blé. Comme le premier ministre est à son siège, il pourrait peut-être dire à la Chambre s'il a fait droit aux requêtes qui lui ont été présentées par les associations commerciales, c'est-à-dire s'il a prié les autorités britanniques d'exempter le blé canadien de la taxe qu'elles viennent d'imposer. Depuis deux mois, prévoyant ce qui devait fatalement arriver, ces associations commerciales prient le très honorable monsieur d'agir. Rien n'a été fait. Je voudrais donc savoir si le premier ministre va demander sans délai au gouvernement impérial de nous accorder quelque préférence.

D'après les rapports des journaux de ce soir, je suis porté à croire que si l'on faisait des représentations dans ce sens, on pourrait soutraire le blé et les autres denrées alimentaires du Canada à l'effet de cette taxe.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'aurais peut-être pas songé à prendre la parole après mon honorable ami (M. Kemp), s'il ne nous avait servi, en terminant ses observations, une nouvelle édition des attaques que l'on se plaît à diriger contre le gouvernement par rapport à l'envoi des détachements qui sont allés faire la guerre en Afrique australe. Mon honorable ami jouit du privilège d'être plus fidèle que le roi et plus catholique que le pape, et c'est à ce double titre que la bonne ville où il habite semble lui témoigner beaucoup de confiance. Il nous reproche de n'avoir pas fait ce que, dans son opinion, nous aurions dû faire ; il nous reproche de n'avoir pas payé ce qu'on ne nous a pas demandé de payer——

M. KEMP : Ah!

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : —— ce qu'on ne nous a même pas suggéré de payer. Chacun sait que lorsque la Chambre fut pour la première fois saisie de la question d'envoyer un détachement, le gouvernement s'empressa de répondre à l'appel et d'observer à la lettre ce qu'on lui avait conseillé de faire. Mais, même à ce moment-là, nos adversaires brûlaient tant du désir d'avoir quelque chose à reprocher au gouvernement qu'ils prétendirent que nous ne devions pas nous contenter d'augmenter la solde de nos soldats d'Afrique, mais que nous aurions dû solder également toutes les autres dépenses, bien que le gouvernement impérial s'en chargeât et qu'il ne nous eût jamais suggéré de les payer. Et, à propos de ce dernier contingent, ils nous font reproche de n'avoir pas pris une attitude autre que celle qui nous était assignée.

Le gouvernement britannique, voulant avoir quelques troupes coloniales, s'adressa aux gouvernements d'un certain nombre de colonies qui s'empressèrent, le Canada le premier, de répondre à l'appel. Pour ce qui concerne le détachement présentement en voie de recrutement, nous nous conformons au désir exprimé, et s'il faut faire autre chose, nous serons prêts et disposés à faire ce que les circonstances nous dicteront de faire, et le pays ne saurait manquer d'approuver notre attitude en cette matière ; car notre attitude est telle, que nous ne craignons pas d'en appeler à la Chambre et à la nation entière. Je suis convaincu, d'autre part, que ni la Chambre, ni le pays ne partagent les opinions exprimées ce soir par mon honorable ami ; ses propres amis politiques n'oseraient pas approuver son attitude; je dirai même que son chef en cette Chambre ne consentirait jamais à appuyer ses déclarations ni à les coucher sous forme de résolution. Nous sommes ici, M. l'Orateur, non pour lancer en l'air, comme autant de ballons d'essai, un tas de théories que l'on sait ne pas devoir être adoptées, mais pour faire de la besogne ; nous ne sommes pas ici pour élaborer des projets irréalisables. Si c'est là la tâche que s'est imposée mon honorable ami, qu'il sache bien que le gouvernement a une autre mission : il est chargé d'expédier la besogne d'une manière pratique. Nous ne craignons donc pas aujourd'hui, certains que nous sommes de leur approbation, le jugement que la Chambre et le pays porteront sur notre attitude. Si mon honorable ami désire qu'il soit fait quelque cas des opinions qu'il vient d'exprimer, qu'il détermine son chef à s'en faire le protagoniste aux yeux de ses partisans en cette Chambre. Ni le gouvernement actuel ni le parti libéral n'ont à rougir de leur attitude par rapport à l'envoi des détachements qui sont allés combattre les combats de l'empire. Depuis qu'ils sont dans l'opposition, nos adversaires ne cessent d'afficher leur loyalisme, mais l'histoire est là pour rappeler qu'ils se sont toujours gardés d'en faire autant lorsqu'ils étaient au pouvoir. Ce n'est pas eux qui ont augmenté la solde, soldé les dépenses, ni envoyé de soldats, bien qu'ils aient été invités à le faire à l'époque où la Grande-Bretagne faisait la guerre dans le Soudan et où toutes les autres colonies anglaises s'empressaient de prêter mainforte à la mère patrie. Où était alors le Canada? Il était alors à la merci du parti dont l'honorable député est le membre si enthousiaste ; son ardeur guerrière n'était pas encore éveillée. Bref, le Canada a traîné en arrière jusqu'au moment où le parti libéral a pris en mains la direction de ses affaires. Depuis lors, il a cessé de traîner en arrière : il a pris son essor et s'est conquis dans les conseils de l'empire une situation à laquelle il n'aurait jamais pu aspirer s'il lui eût fallu passer par les théories et faire l'essai des projets irréalisables dont mon honorable ami se constitue le protagoniste. L'honorable député s'est déjà lui-même exercé à élaborer une politique impérialiste, mais ses essais n'ont abouti qu'à l'avortement, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas eu l'honneur de fixer l'attention des hommes d'état qui gouvernent l'empire.

A quel propos et pourquoi a-t-on soulevé le débat actuel? Pour ce qui concerne mon honorable ami de York-est (M. Maclean), la réponse se présente naturellement à tous les esprits. Cet honorable député n'a pas pu résister à la tentation—il y succombe toujours—d'être le premier à lancer de son siège une nouvelle à sensation. Sa qualité de journaliste le porte à agir ainsi, c'est une de ces choses auxquelles il faut toujours s'attendre de sa part et qui nous sont plutôt agréables. Mais puisqu'on a profité de ce débat pour se ruer sur la politique du gouvernement, je ferai observer que depuis son arrivée au pouvoir, le gouvernement s'est toujours trouvé en butte aux mêmes attaques en ce qui concerne ses rapports avec l'empire. On cherche de propos délibéré et avec persistance à dénaturer les actions du

gouvernement aux yeux de la Chambre et du pays. Ces messieurs avaient recours au même procédé lorsque nous siégeons sur les banquettes de l'opposition ; ils faisaient un grand étalage de loyalisme, affirmant à qui voulait les entendre, que notre arrivée au pouvoir devait mettre l'existence de l'empire britannique en danger. Que n'ont-ils pas fait dès que nous avons décidé de donner une preuve matérielle de notre attachement et de notre fidélité à l'empire? La résolution que nous avions préparée à cette fin n'était pas encore déposée sur le bureau de la Chambre, que ces messieurs s'opposaient déjà à notre politique et à toute politique qui permît au Canada de fournir une preuve tangible de sa fidélité à l'empire. Qu'est-il arrivé un peu plus tard, lorsque le premier ministre se rendit en Angleterre? Ils furent épouvantés du succès que le très honorable gentleman remporta dans la mère patrie, de l'accueil triomphal qu'on lui fit et de l'impression heureuse que son voyage laissa dans tous les esprits. Craignant que tout cela influât sur leur sort politique, ils commencèrent tout de suite par interpréter faussement ses paroles et répétèrent ensuite avec persistance, et sans le moindre fondement, qu'il avait refusé l'offre qu'on lui avait faite d'un tarif différentiel à l'égard des produits canadiens, ou qu'il avait repoussé d'avance une offre qu'on se proposait de lui faire. L'éclosion de ces rapports erronés prit un temps assez considérable. Et c'est le même système qui se continue encore ; ces messieurs cherchent à faire croire à la Chambre et au pays que le gouvernement ne voit pas d'un très bon œil cette préférence commerciale et que, de fait, il lui est hostile. Je ne sache pas qu'aucune voix autorisée du parti libéral se soit jamais élevée contre la préférence commerciale ou contre les heureux résultats qui en découleraient si jamais on l'établissait. Nous avons répété à maintes reprises qu'il n'était guère probable qu'un tel changement se produisît dans un avenir rapproché. Comme le disait l'honorable ministre des Finances, il ne s'agit que d'attendre une occasion favorable. Le moment était-il propice en 1897, lorsque le ministre des Finances fit son exposé budgétaire et présenta son projet de tarif différentiel en faveur de l'Angleterre? Dans l'affirmative, pourquoi les membres de la gauche n'ont-ils pas réclamé ce privilège en 1896, quand ils étaient au timon des affaires? De 1896 à 1897 il n'est survenu aucun changement notable dans les affaires de l'empire. Puisque le gouvernement actuel était à même de nous assurer la préférence commerciale en 1897, pourquoi le gouvernement conservateur ne nous l'a-t-il pas obtenue l'année précédente ? Il suffit de signaler le fait pour prouver que leur raisonnement ne vaut pas, même auprès des plus crédules.

La gauche est d'opinion que des circonstances nouvelles se sont produites qui nous détermineront peut-être bientôt à soumettre la question de la préférence commerciale à une étude sérieuse. Personne mieux que nos adversaires ne sait que depuis cinq ans le gouvernement du Canada fixe l'attention des autorités et du peuple britanniques ; personne mieux qu'eux ne sait que, à cette heure, le Canada est l'idole de la mère patrie et que, dans les circonstances particulières où se trouve aujourd'hui l'empire, s'il est possible d'accorder quelque avantage au Canada, on n'y manquera pas. C'est ce dont chacun est persuadé, parce que ce sera la conséquence logique de la politique que le gouvernement a suivie depuis cinq ans,—d'une politique diamétralement opposée non seulement à celle que les députés de la gauche préconisent à cette heure, mais aussi à celle qu'ils suivaient lorsqu'ils étaient au pouvoir, quand ils tenaient la Grande-Bretagne à distance, ne lui accordant rien sans qu'elle leur rendît l'équivalent. Voyant qu'il faudra bientôt discuter cette question, ils cherchent à mettre le public sous l'impression que le gouvernement apportera un esprit d'hostilité à la prochaine conférence. C'est une assertion purement gratuite ; tous les membres du cabinet désirent ardemment que la conférence soit féconde en résultats heureux pour nos relations commerciales tant avec la mère patrie qu'avec toutes les colonies de l'empire. Et puisque la situation financière de la Grande-Bretagne est de nature à imposer à cette dernière un état de choses dont lord Salisbury ne voulait pas entendre parler il y a deux ans, c'est que le hasard nous a favorisés. Nous nous estimerons donc heureux de tirer parti de la situation nouvelle.

Le document auquel l'honorable député a fait allusion ne justifie en rien les insinuations malveillantes qu'il a faites. Ce document ne comporte que juste ce qui y est dit, c'est-à-dire que, dans l'opinion des ministres de la Couronne, le Canada estime que la question commerciale est la seule pratique, la seule qui soit susceptible de porter des fruits, mais que, tout en étant disposé à étudier les autres, il ne croit pas que, pour le moment du moins, elles soient susceptibles d'aboutir à quelque résultat réel. Si l'honorable député avait couché ses vues par écrit, il les trouverait inscrites dans ce mémoire. Il comprend aussi bien que nous-mêmes, j'en suis certain, que la question des relations commerciales est la seule qui soit susceptible d'être suivie de résultats pratiques, tandis qu'il n'y a rien à espérer des autres en ce moment, quelque disposés que nous soyons à entamer la discussion à leur sujet. Et puisque, comme j'ose l'affirmer, nous avons exprimé le sentiment des neuf dixièmes de la députation et de la population, je ne conçois pas que l'honorable député se donne la peine de nous adresser des reproches. Je n'entendais pas faire perdre le temps de la Chambre, mais tout simplement appeler l'attention sur l'attitude que le gouvernement a prise au sujet des contingents, et à laquelle l'honorable député a jugé convenable de s'en prendre ;

et je dis que cette attitude irréprochable, la Chambre et le pays n'hésiteront pas à l'approuver.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : La Chambre a prêté l'oreille à trois membres du cabinet qui l'ont entrtenue de la tâche qui leur incombe ; et il s'agit bien d'une rude tâche, en effet, puisque aucun d'eux n'est parvenu à résoudre la seule question d'importance réelle qui ait été soulevée, la seule à laquelle la population attache un intérêt véritable. Il s'agit uniquement de savoir si le gouvernement entend s'imposer la tâche—puisque tâche il y a—d'exiger que le gouvernement de la Grande-Bretagne accorde quelque faveur au Canada au sujet de l'importation du grain dans la mère patrie. Je conçois facilement que ces messieurs s'abstiennent de traiter cette question et qu'ils n'osent l'aborder. Ils se sont précipités dans un abîme d'où ils ne peuvent plus sortir. Qu'est-ce que la question de la préférence commerciale britannique ? Au cours de la campagne électorale de l'automne de 1896, le premier ministre actuel parcourut la province d'Ontario. Sir Charles Tupper ayant agité la question de la préférence commerciale britannique, le premier ministre, qui dirigeait alors l'opposition, jugea alors convenable d'orienter ses voiles de façon à prendre le plus de vent possible—c'est ce qu'il a toujours fait, et il ne renoncera jamais à cette pratique. Voyant que cet article du programme conservateur jouissait de la faveur populaire dans la province d'Ontario, le premier ministre, à l'occasion de son fameux discours de London, auquel il a été fait allusion cette après-midi, poussa la hardiesse jusqu'à aller plus loin que sir Charles Tupper au sujet de la question de la préférence à accorder à notre blé sur le marché de la Grande-Bretagne. Plus tard, ils se trouva face à face avec ses promesses d'élection. Plus tard encore, on le voit en Angleterre, et fidèle à ses principes libre-échangistes, il se met en rapport avec ceux qui appartenaient à son école. Je me rappelle qu'une assemblée se tint à Liverpool, qu'on offrit un banquet au premier ministre qui s'empressa, dans cette circonstance, de déclarer que le Canada n'avait pas besoin qu'on lui accordât la moindre préférence sur le marché anglais. Or, il a dû se trouver dans l'une ou l'autre de ces deux situations : ou il était de mauvaise foi en se constituant le champion de cette doctrine de la réciprocité de préférence commerciale, ou il s'est trouvé en mesure d'obtenir ce privilège et n'en a pas voulu. Quoi qu'il en soit, les discours du premier ministre soulevèrent des tonnerres d'acclamations, et je crois que, portant la parole à d'autres assemblées tenues dans diverses parties de la Grande-Bretagne, à des banquets qui lui étaient offerts, il a plus d'une fois réaffirmé que le Canada ne cherchait pas à obtenir de préférence commerciale. Si énergiques furent ses déclarations sur ce point, que le fameux club Cobden le présentait comme un apôtre du libre-échange sorti du Canada protectionniste. S'il faut en croire les on-dit, le premier ministre aurait été décoré de la médaille Cobden qu'on lui aurait souventes fois reproché depuis de conserver sous de fausses représentations, puisqu'il est le chef du gouvernement protectionniste du Canada; on l'aurait aussi invité à renvoyer sans retard cette médaille qu'il doit maintenant mépriser, parce qu'il n'en a jamais fait parade en ce pays.

Voyons maintenant dans quelle situation se trouvent aujourd'hui les membres du cabinet. Depuis que le gouvernement actuel dirige les affaires publiques, l'opposition n'a cessé de lui reprocher de n'avoir pas cherché à obliger les autorités britanniques à nous accorder cette préférence commerciale. Le ministre des Finances disait cette après-midi qu'il eût été absurde, il y a cinq ans, de réclamer un tel privilège, et il nous a déclaré ce soir que, sans la guerre et ses exigences, nous n'aurions pas appris aujourd'hui même que l'Angleterre allait être obligée d'imposer des droits sur la farine et le blé. Cette déclaration de l'honorable ministre tient un peu trop de la prophétie mi-doit se rappeler que ses collègues et lui-même se sont assez moqués de cette question, prétendant que tant que l'Angleterre resterait libre-échangiste il n'y aurait pas lieu d'en rien attendre. C'est d'après ce principe là que les ministres et leurs journaux se sont guidés ; mais, apprenant aujourd'hui la nouvelle qui nous arrive d'outremer, ils restent stupéfiés ; la volteface est pour ainsi dire trop rapide à opérer, et ils sont dans une situation telle qu'il ne peuvent même pas dire à la Chambre s'ils entendent demander au gouvernement impérial de nous accorder cette faveur.

Comment la nouvelle a-t-elle été accueillie en Angleterre ? Le Star, de Montréal, publie aujourd'hui une dépêche expédiée de New-York, résumant la correspondance adressée à l'Evening Post, de New-York, et qui se lit comme suit :

> Au moment où le Chancelier de l'Echiquier allait reprendre son siège à la Chambre des communes, hier après-midi, les rues retentissaient des cris des petits vendeurs de journaux: "La taxe sur le pain !" C'était le signal d'une agitation qui aurait pu avoir des conséquences graves.
>
> La taxe sur le blé et la farine signifie virtuellement le retour aux droits qui furent imposés lors de l'abrogation de l'ancienne loi protectionniste concernant le maïs. Des partisans influents du ministère vont appuyer fortement pour que, en reconnaissance de leurs tarifs différentiels et des services que ces deux colonies ont rendus à l'occasion de la guerre, le Canada et l'Australie ne soient nullement concernés dans l'imposition de cette taxe.
>
> Sir Michael Hicks-Beach est, pour ainsi dire, le seul des ministres qui s'interpose entre eux et le succès.

J'ai prêté l'oreille cette après-midi à l'exposition que le ministre des Finances a faite de la politique du gouvernement. Tout d'abord, il nous a dit d'une seule haleine que

la préférence accordée à l'Angleterre provenait uniquement d'un sentiment d'affection à l'égard de la mère patrie ; il a ajouté ensuite que c'était prêter au gouvernement des motifs sordides que de prétendre que loin d'être guidé par le sentiment, il avait accordé cette faveur à l'Angleterre dans l'espérance que le Canada jouirait bientôt lui aussi, d'un tarif différentiel analogue. Aujourd'hui que le gouvernement est face à face avec sa négligence, il ne sait plus que faire.

Pour démontrer que des citoyens des autres colonies s'occupent également de cette question, je vais citer un des nombreux interviews que publie aujourd'hui le Star de Montréal :

De passage à Montréal, M. Caldwell, de la maison Steen, Mackay, Logan et Caldwell, d'Auckland, Nouvelle-Zélande, a émis l'opinion que le nouveau budget va causer quelque désappointement aux hommes d'affaires de son pays. Discutant la question, aujourd'hui même, il a dit que bien que la Nouvelle-Zélande n'eût pas encore établi de tarif préférentiel en faveur de l'Angleterre, elle était cependant disposée à le faire, pourvu, toutefois, qu'on lui rendît la pareille. Il a déclaré ne pas comprendre comment les fabricants canadiens peuvent prospérer sous l'empire du tarif actuel.

Voilà donc l'opinion d'un citoyen de la Nouvelle-Zélande, et ce doit être un personnage assez important, puisque le Star s'est donné la peine de le faire interviewer.

Il est évident que la proposition du gouvernement britannique a pris nos ministres par surprise et que ces derniers, cherchant à revenir sur leurs pas, attendent que l'opinion publique se soit manifestée. Ils cherchent à déterminer l'opposition à se prononcer en faveur de l'établissement d'un fonds destiné à la défense sur terre et sur mer pour avoir l'avantage de provoquer à ce sujet un débat qui les mette en meilleure situation aux yeux de la Chambre et du pays. Or, ce n'est pas la première fois qu'on les voit se croiser les bras en attendant que l'opinion populaire se soit exprimée ; on en a eu la preuve à l'occasion de l'envoi des contingents. En effet, si jamais question fit hésiter le gouvernement, c'est bien celle de l'envoi du premier contingent. Ce fut un véritable scandale : les ministres étaient constamment à couteaux tirés à propos de cette question. La Patrie, organe du ministre des Travaux publics, qui, chacun le sait, est l'âme dirigeante de l'administration actuelle, ne laissait passer un seul jour sans affirmer qu'il ne serait pas envoyé de contingents ; et lorsque ceux-ci furent partis, tous ces messieurs se confondirent en excuses. Je me souviens parfaitment qu'à nombre d'assemblées tenues danas la province de Québec, le ministre du Revenu de l'intérieur s'est évertué à expliquer comment il se faisait que des Canadiens étaient partis pour le Sud-africain. Le gouvernement invoquait comme excuse qu'il n'avait pas lui-même envoyé ces soldats, mais que, dans sa sagesse, il leur avait tout simplement permis d'aller se battre en Afrique. Le gouvernement n'ayant pas su se tenir à a hauteur de la situation, le peuple le tient aujourd'hui responsable de n'avoir pas saisi l'occasion qui nous eût vraisemblablement donné la réciprocité de préférence commerciale. Aujourd'hui, il cherche à se faire de ces questions une amorce pour déterminer la Chambre à prendre une attitude propre à le faire triompher dans la province de Québec. Le discours que vient de faire le premier ministre servira indubitablement au parti libéral et dans Ontario et dans Québec ; le premier ministre a frappé la note juste en se déclarant carrément opposé au projet d'aider l'empire à fortifier son armée de terre et de mer. Personne n'a dû se méprendre sur la signification de ses paroles. Une fois poussé au pied du mur, le premier ministre a saisi le dilemne qui s'offrait à lui, et il a voulu y échapper par la tangente en décidant de faire de l'anti-impérialisme pour la province de Québec, et de présenter la question à la population des autres provinces comme question simplement commerciale. Toutefois, je lui ferai remarquer que l'Angleterre semble voir d'un œil de plus en plus favorable le projet qui consisterait à accorder une préférence à nos denrées alimentaires sur son marché, non parce que nous lui avons accordé tout d'abord une prétendue préférence, mais parce que certains de nos vaillants compatriotes ont eu la générosité d'offrir leur vie pour la défense de l'empire dans la guerre sud-africaine.

M. GERMAN (Welland) : M. l'Orateur, je n'aurais pas cru devoir prendre part à ce débat si l'honorable député qui a parlé en dernier lieu n'avait fait allusion à un article paru dans le Star, de Montréal. M'est avis que rien ne pouvait contribuer autant que cet article à recommander le parti libéral tant au Canada qu'en Angleterre. Que signifient ces déclarations ? Vu l'énormité des dépenses résultant de la guerre, l'Angleterre se voit aujourd'hui réduite à adopter un tarif protecteur. Non, un tarif de revenu ; le peuple anglais n'est point de ceux qui croient à la protection : c'est ce que démontre l'histoire. Il a confiance dans un tarif de revenu pour subvenir aux besoins du pays, mais il croit surtout au libre-échange. Que dit le Star ?

Au moment où le Chancelier de l'Echiquier allait reprendre son siège à la Chambre des communes, hier après-midi, les rues retentissaient des cris des petits vendeurs de journaux: "La taxe sur le pain !" C'était le signal d'une agitation qui aurait pu avoir des conséquences graves.

La taxe sur le blé et la farine signifie virtuellement le retour aux droits qui furent imposés lors de l'abrogation de l'ancienne loi protectionniste concernant le maïs. Des partisans influents du ministère vont insister fortement pour que, en reconnaissance——

En reconnaisance de quoi ?

—en reconnaissance de leurs tarifs différentiels.

Que signifient ces paroles, M. l'Orateur ? signifient-elles que le gouvernement impérial répudie le tarif de faveur établi par le gouvernement du Canada, il y a quelques années ? Que prouvent-elles ? Que le peuple anglais et certains personnages importants qui appuient le cabinet conservateur en Angleterre reconnaissent l'opportunité de ce tarif à tel point que le gouvernement va faire bénéficier le blé canadien d'un tarif de faveur. Pourquoi ? Pour prouver qu'il sait reconnaître les bons effets du tarif de faveur établi au Canada par le gouvernement libéral de ce pays.

M. BROCK : Vous avez déjà dit que vous n'en vouliez pas.

M. GERMAN : Tous les hommes politiques du Canada en veulent, pas un d'entre eux n'a dit le contraire. Jamais homme politique de ce pays n'a dit qu'il ne voulait pas d'un tarif différentiel. On a rapporté à diverses reprises que lors de son voyage en Angleterre le premier ministre se serait déclaré opposé à pareil tarif, mais ces racontars sont absolument faux, comme on pourra s'en convaincre en lisant le compte rendu de ses discours ; il n'est personne dans cette Chambre ni dans le pays qui puisse montrer un seul mot des discours du premier ministre comportant cette signification. Bien loin de là, un tarif de faveur, c'est ce que veulent les libéraux et ce que les conservateurs ont toujours combattu. L'honorable ministre de l'Intérieur l'a fort bien dit, de 1896 à 1897 les conditions sont restées les mêmes ; les conservateurs auraient pu obtenir un tarif de faveur de l'Angleterre en 1896 tout comme les libérauax auraient pu l'obtenir l'année suivante. Restés au pouvoir dix-huit années durant, les conservateurs n'ont jamais eu et n'ont jamais cherché à avoir de tarif de faveur. Les libéraux, au contraire, se sont efforcés de l'obtenir, comme le prouve on ne peut mieux l'article même du Star que vient de lire l'honorable député. Le parti libéral a fait plus dans ce sens que le parti conservateur n'a jamais fait. Pendant cette session et les sessions précédentes, les conservateurs nous ont répété sur tous les tons que le parti libéral avait commis une faute énorme en faisant bénéficier les marchandises anglaises d'un tarif différentiel.

Je voudrais voir un député conservateur se lever et proposer l'abolition du tarif différentiel. Je voudrais voir l'honorable député de York-est (M. Maclean), qui a imposé cette discussion à la Chambre, malgré ses amis, malgré les conservateurs, tout comme il s'est imposé à la ville de Toronto—

M. MACLEAN : Il finira par gagner.

M. GERMAN : Il a imposé à la Chambre cette discussion dont ses propres amis ne voulaient pas. Qu'il ose se lever et proposer l'abolition du tarif différentiel qu'il semble désirer, et alors nous croirons qu'il est sincère. Que l'honorable député d'Halifax (M. Borden), qui a proposé un amendement à la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides, ose condamner ouvertement cette préférence accordée à l'Angleterre, au lieu de le faire d'une manière détournée comme dans son amendement. Que n'importe quel membre de l'opposition demande l'abrogation de ce tarif, et alors nous croirons qu'ils sont sincères dans ce qu'ils disent. Mais d'ici là, ni le parti ministériel ni le peuple ne voudront croire à leur sincérité ; nous dirons qu'ils ne croient pas un mot de ce qu'ils disent et ne parlent que pour la galerie. Ce sont des discours en l'air dont personne n'est responsable. Mais le gouvernement prend la responsabilité de ce qu'il dit et de ce qu'il fait, comme l'a fait remarquer l'honorable ministre de la Intérieur. Les ministres traitent cette question en hommes d'affaires, comme ils traitent toutes les questions intéressant le pays.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GERMAN : Les honorables députés de la gauche crient " écoutez ! écoutez !" sur le ton qu'ils prennent ordinairement quand ils parlent pour ne rien dire. Mais ils savent comme nous que le gouvernement libéral du jour possède la confiance du peuple ; nous en avons eu la preuve à la dernière élection et nous l'aurons encore à la prochaine. Nous avons confiance dans l'honorable premier ministre et dans ses collègues qui l'accompagneront en Angleterre pour assister aux fêtes du couronnement, et à la conférence qui aura lieu à Londres entre les ministres des colonies pour y discuter des questions du plus haut intérêt. Nous avons la confiance que nos intérêts seront entre bonnes mains, et que si nous pouvons jamais espérer obtenir un traité ou un tarif différentiel avec la mère patrie, nous le devrons à la conduite sage, prudente et habile du gouvernement libéral du Canada.

M. W. R. BROCK : M. l'Orateur, je comprends la mauvaise humeur des honorables députés de la droite, car le cabinet se trouve aujourd'hui dans une situation où ne se serait jamais mis un gouvernement réellement composé d'hommes d'affaires, comme celui qu'ils nous avaient promis. Le moins pratique d'entre eux, l'honorable premier ministre, s'est rendu en Angleterre il y a quelques années, et quoi qu'en dise l'honorable député de Welland (M. German), qui essaye de couvrir la question du bruit de ses paroles, il a déclaré positivement que nous ne demandions rien que la reconnaissance de l'Angleterre en retour de la préférence que nous lui accordons. Disons que l'honorable premier ministre s'y connaît en hommes d'affaires et supposons qu'il se soit entouré d'hommes d'affaires. Or nous venons d'entendre le principal d'entre eux, l'honorable ministre des Finances, et je suis prêt à soumettre au pays les arguments des deux partis, et à lui demander lequel, du parti conservateur ou du parti libéral, a eu le dessus dans cette discussion.

L'honorable député de Welland, avec son organe tapageur s'est permis de faire du persiflage à l'adresse de l'honorable député de York-est (M. Maclean), mais ce dernier n'a guère à s'en occuper. Il n'a jamais été condamné à huit ans de purgatoire pour expier ses péchés. Les portes de ce parlement ne lui ont jamais été interdites pendant huit ans, comme à l'honorable député de Welland, qui est aussi, je suppose, un des hommes d'affaires du parti ministériel. La perspicacité est le trait caractéristique d'un homme d'affaires. Il prévoit les événements ; et si une crise se prépare, il prend ses précautions en conséquence. L'honorable premier ministre n'est pas novice dans l'art de disposer ses voiles de manière à profiter des vents contraires, et de voter contre ses convictions. Or, il est allé en Angleterre et comment se fait-il qu'il ne se soit pas aperçu que la protection était dans l'air? Elle y était depuis des années, se développant graduellement jusqu'au jour où nous voyons enfin la mère patrie imposer une taxe sur les céréales, une chose que le premier ministre du Canada et le premier ministre d'Ontario déclaraient trop ridicule pour seulement y songer. Bien que nouveau venu dans cette Chambre j'ai déclaré ouvertement mon opinion que l'Angleterre s'acheminait vers la protection. Par la lecture des journaux et des opinions des hommes publics, j'ai compris qu'elle s'y préparait sérieusement, et que le jour où elle viendrait elle serait acceptée par la masse de la population.

Remarquez bien que l'impôt sur les céréales n'est pas au détriment de tout le monde en Angleterre. Un taxe sur les céréales, sur les bestiaux, sur les différents produits du continent Américain servirait les intérêts de toute la population agricole de ce pays ; les journaliers comme les cultivateurs.

Le ministère d'hommes d'affaires que nous avons a étrangement manqué de perspicacité ou de courage. Du premier au dernier, nos ministres se sont montrés incapables de concevoir une idée neuve. Toutes leurs conceptions sur le gouvernement d'un pays ont été ou empruntées ou volées. Ils disent qu'ils ne sont pas protectionnistes. Est-ce vrai? La nature de vos fonctions, M. l'Orateur, vous oblige à la plus grande impartialité et vous vous en acquittez à la satisfaction des deux partis, et je comprends qu'il doit vous arriver souvent de vous demander si vous pouvez vous fier aux déclarations des orateurs de la droite. Vous savez que lorsqu'ils déclarent qu'ils ne sont pas protectionnistes, cela ne les empêche pas de protéger, mais d'une manière inefficace, les industries du pays. Vous savez que s'ils n'étaient pas affligés d'un manque déplorable de courage, ils s'avoueraient franchement protectionnistes. Le ministre de l'Intérieur s'est décidé à prononcer un discours, ce soir. J'aurais désiré lui répondre, mais avant même qu'il eût fini, on voyait qu'il n'avait pas le cœur à la besogne comme d'habitude. Il n'y a pas grand'chose à réfuter dans son discours si ce n'est lorsqu'il demande à l'opposition de se montrer pratique et de proposer l'abolition du tarif différentiel. Nous n'objectons pas autant à la préférence actuelle qu'au tort qu'elle fait au pays ; ce que nous lui reprochons, ce n'est pas de favoriser l'Angleterre sur notre marché, mais de ne profiter qu'aux industriels du Yorkshire, au détriment des industries canadiennes. Ainsi, nous n'avons rien à dire contre la préférence en elle-même.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BROCK : Mais nous prétendons qu'elle ruine certaines industries du Canada et que cela ne devrait pas être. Si le cabinet d'hommes d'affaires qui nous gouverne voulait faire son devoir, il remédierait au mal que cette préférence cause. Tous les orateurs de la droite, je crois, ont admis que certaines industries canadiennes souffrent de cette préférence. Pourquoi ne pas empêcher cela ? Il y a parmi eux un homme de courage, et que tout le monde admire, c'est l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte). Je suis convaincu qu'il a fait tout son possible pour convertir ses collègues à sa manière de voir. On l'appelle le maître de l'administration ; je regrette qu'il ne le soit pas réellement, car les choses iraient mieux.

M. HUGHES (Victoria) : Il le sera bientôt.

M. BROCK : Le ministre de l'Intérieur dit que le gouvernement libéral est venu au secours de l'Angleterre et que le gouvernement conservateur ne l'a pas fait pendant la guerre du Soudan. Prétend-il comparer la situation de l'Angleterre pendant cette guerre, avec la crise actuelle de l'Afrique-sud qui a failli détruire l'empire britannique ? Il n'y a pas de comparaison à faire entre les deux cas. De plus, pendant la guerre du Soudan, l'honorable premier ministre était dans l'opposition, et aujourd'hui qu'il est au pouvoir, il nous demande pourquoi nous n'avons rien fait alors. Pourquoi lui-même n'a-t-il rien fait à cette époque ? On ne retrouve pas dans tous ses discours une ligne pour reprocher au gouvernement, de ne s'être pas porté au secours de l'Angleterre, pendant la guerre du Soudan. Pendant qu'il était dans l'opposition pourquoi n'a-t-il pas présenté une résolution comme celle dont parle l'honorable ministre de l'Intérieur ? S'il a raison de parler ainsi, il reste acquis que l'opposition libérale d'alors a manqué à son devoir.

On a reproché à l'honorable député d'York-est d'être journaliste—une terrible accusation—et d'avoir voulu couper l'herbe sous le pied de ses confrères. Si telle était son intention, il a parfaitement réussi, et on se sent mal à l'aise dans les rangs ministériels. Nos adversaires se trouvent en présence d'un problème difficile, qu'ils embrouillent à plaisir depuis cinq ans. Mais ils ne peu-

vent s'en prendre qu'à eux, car nous ne faisons que leur indiquer le moyen de sortir d'embarras.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. BROCK : L'honorable premier ministre ne manque pas de partisans toujours prêts à l'approuver, qu'il ait tort ou raison ; mais je lui demande d'adopter une ligne de conduite droite ; qu'il se mette ce soir même en communication avec le premier ministre d'Angleterre et qu'il demande au gouvernement anglais d'exempter le Canada de cette taxe sur les produits de tous les pays ; qu'il retire sa déclaration que le Canada ne demande rien en retour de la préférence qu'il a accordée à la mère patrie. Qu'il avoue qu'il s'est trompé en parlant ainsi et que le Canada veut et demande quelque chose. En parlant ainsi, il sera plus d'accord avec le sentiment populaire au Canada, qu'il ne l'était lors de sa dernière visite en Angleterre. L'honorable premier ministre a terminé son discours en disant que le peuple était avec lui et qu'il ne recherchait que son approbation. S'il veut la mériter qu'il suive la ligne de conduite que je viens de lui tracer.

L'opposition a fait connaître son programme clairement et nous demandons au gouvernement d'en faire autant. Les honorables députés de la droite prétendront-ils que le gouvernement possède un programme arrêté et bien défini ? Non ; il n'en a pas. Plus de membres du cabinet ont pris la parole sur cette question que sur le budget, mais tous se sont donnés garde de définir la politique du gouvernement. L'opposition est fière de cette discussion ; elle sera lue attentivement par tout le pays et créera une vive sensation. Elle rappellera aux contribuables que le premier ministre a parcouru la province d'Ontario en disant qu'il allait s'entourer d'hommes d'affaires qui administreraient le pays en hommes d'affaires ; et ils se demanderont si c'est le fait d'un homme d'affaires de donner quelque chose pour rien.

Puisque l'honorable premier ministre est sur le point de retourner en Angleterre, voyons à ce qu'il ne commette pas la même erreur que la première fois, car je suis convaincu que l'attitude de l'opposition sur cette question est aussi celle de la grande majorité de la population.

M. FLINT : D'après la manière dont la discussion a été conduite, il n'est pas surprenant d'entendre l'honorable député (M. Brock) exprimer le désir de voir une proposition bien définie soumise à la Chambre et décidée par un vote. Il comprend que la question qui nous occupe est celle de savoir si l'Orateur doit quitter le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des subsides, et c'est sur cette futile proposition que les honorables députés de la gauche ont trouvé le moyen de ramener sur le tapis la plupart des questions politiques qui ont été discutées depuis quatre ou cinq ans.

On a discuté la question des contingents et l'attitude des deux partis dans cette affaire ; on a discuté le tarif différentiel dû au gouvernement actuel ; on a discuté toutes les questions qui de près ou de loin se rattachent à la politique. L'honorable député de Hastings réduit l'affaire à une question de convenance, à celle de savoir si la réponse du gouvernement à l'invitation du gouvernement impérial était rédigée en termes suffisamment polis—ou si le gouvernement aurait dû répondre qu'il discuterait avec plaisir toutes les questions qu'il plairait à M. Chamberlain de lui soumettre. Malheureusement pour nous, si la question devait être mise aux voix, nous serions dans l'obligation de voter en aveugles ; il serait beaucoup plus satisfaisant que nos honorables amis bornassent la discussion à une seule de ces questions, et c'est avec beaucoup de raison que nous leur demandons si souvent de formuler leur intention dans une résolution afin que nous sachions à quoi nous en tenir.

Il ne sied guère à l'opposition de reprocher au gouvernement de n'avoir pas de politique arrêtée sur cette question, quand elle souffre si visiblement du même mal. Avant la fin du débat nous aurons peut-être l'occasion d'entendre l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) nous dire ce qu'il pense des contingents, si les contingents qui sont partis et ceux qui se préparent à partir sous les auspices du gouvernement devraient être payés par nous ou par l'Angleterre, et si le gouvernement canadien devrait entrer en pourparlers avec le gouvernement anglais pour jeter les bases d'un vaste projet de défense impériale. Beaucoup de membres de l'opposition favorisant ce dernier projet, j'aimerais voir nos adversaires s'entendre sur ces questions avant de reprocher au gouvernement de n'être pas d'accord. Le parti conservateur s'est toujours vanté d'être le parti de l'impérialisme et de la loyauté par excellence ; et cependant nous n'en avons pas entendu un seul orateur de la gauche exprimer la moindre sympathie pour le peuple anglais qui s'impose tant de sacrifices pour soutenir la dignité de l'empire dans l'Afrique-sud. Et comme le Chancelier de l'Echiquier se trouve en présence d'un déficit de 50 à 60 millions de louis sterling pour l'exercice courant, on aurait pu accorder une minute d'attention à ce côté de la question.

C'est bien joli d'appeler protection la faible taxe que l'on propose de prélever sur les céréales ; mais il suffit de comprendre la différence entre un tarif protecteur et un tarif de revenu, pour savoir qu'il s'agit ici uniquement d'une question de revenu. Le gouvernement anglais sait qu'en dépit de ce faible impôt, l'augmentation de la taxe sur le revenu, et l'impôt des timbres, il y aura encore un déficit d'une trentaine de millions de louis qu'il faut se procurer au moyen d'un tarif de revenu. Quiconque étudie la question sans parti pris, refuse de croire que

cette mesure est un retour vers la protection. Au Canada, libéraux comme conservateurs accueilleraient avec joie une préférence donnée aux produits canadiens sur le marché anglais ; on y verrait un acte de reconnaissance pour la gracieuseté du Canada à l'égard de l'Angleterre, mais je considère que ni en temps de paix, ni en temps de guerre, nous ne devons aller solliciter et marchander sur ces questions.

J'ai été surpris d'entendre dire, surtout par l'orateur qui m'a précédé, que l'honorable premier ministre avait déclaré dans un autre pays que les Canadiens ne voulaient pas de préférence sur le marché anglais. Il est vrai que quand il s'est vu pris à partie l'honorable député de Welland a quelque peu modifié sa déclaration en disant que le premier ministre avait dit qu'il ne demanderait pas une préférence sur le marché anglais pour les produits canadiens en retour de celle que nous avons accordée aux produits anglais sur notre marché. Cependant, avant de reprendre son siège, il a répété la première version qu'il n'avait pu prouver. On aurait supposé que sur une question aussi grave il était prêt à citer les paroles mêmes, ainsi que l'endroit et la date, mais il n'avait rien de tout cela.

Il y a cependant beaucoup de différence entre dire que les Canadiens ne veulent pas de la préférence, et prétendre qu'ils ne profiteront pas de la préférence qu'ils ont accordée pour exiger des faveurs de la mère patrie. D'ailleurs, à cette époque il aurait été parfaitement inutile de demander cette réciprocité, puisque personne ne songeait à un impôt sur les céréales.

On aurait considéré comme une insulte de demander au peuple anglais de taxer les céréales. Mais depuis, le coût de la guerre a obligé le gouvernement à augmenter son revenu au moyen d'un impôt sur les céréales auquel on n'osait même pas songer, et il est possible dans ces circonstances que la préférence que nous avons accordée à l'Angleterre sur nos marchés, qui a provoqué un si chaleureux enthousiasme dans la mère patrie reçoive enfin sa récompense.

D'ici à la fin de la session, il sera beaucoup question, je n'en doute pas, de nos relations, en général, avec l'Angleterre, et on me pardonnera si je dis quelques mots sur ma manière de voir sur cette question, d'autant plus que je crois cette opinion partagée par un grand nombre de mes collègues. Les relations commerciales entre les colonies et l'Angleterre, et un projet de défense impériale sont deux questions entièrement différentes. Le peuple est loin d'être d'accord sur un projet de défense impériale, pas plus que le parti conservateur, et je crois même que la grande majorité de la population n'a pas encore d'opinion arrêtée sur cette question.

Nous connaissons tous les opinions bien tranchées de sir Charles Tupper sur cette question, nous n'avons pas oublié avec quelle force de langage, il combattait toute idée d'obliger le Canada à se charger d'une partie des dépenses occasionnées par la défense de l'empire, et il a beaucoup de partisans dans le parti conservateur. Je considère que sa doctrine sur ce point était la vraie. En défendant notre propre territoire, en ayant une armée suffisante pour notre protection, en administrant nos affaires intérieures de manière à faire du Canada une nation forte et prospère, en cultivant avec soin le sentiment de la solidarité de toutes les parties de l'empire, nous donnons autant de preuves que nous serons prêts à faire notre part dans la défense de l'empire. On a reproché au gouvernement son peu d'empressement dans l'affaire des contingents et on a voulu lui faire un crime de n'avoir pas contribué de plus fortes sommes pour la guerre de l'Afrique du Sud.

Je ne crois pas qu'une aide financière aurait eu pour la mère patrie l'importance que quelques-uns veulent bien y attacher. Ce qui a été surtout admiré par les hommes d'Etat anglais et le peuple anglais, c'est la loyauté et l'enthousiasme avec lesquels nous avons répondu à l'appel. L'empressement que nos jeunes gens ont mis à faire le sacrifice de leur vie sur l'autel du patriotisme, a ému la mère patrie. Ce qu'elle a surtout admiré, ce ne sont pas les contributions en argent, mais en zèle et en loyauté dans la personne de nos enfants qui sont allés combattre pour elle sur le continent africain. Les Anglais sont aussi fiers que nous des jeunes héros dont le courage, la vaillance et le dévouement ont excité l'admiration de tous les Canadiens, et a valu au Canada une large place dans l'esprit et dans le cœur du peuple anglais. Et quand les hommes d'Etat des colonies et de l'Angleterre se réuniront à Londres pour jeter les bases de relations commerciales plus étroites, s'ils arrivent à une bonne solution, cette question règlera toutes les autres.

Je répète après l'honorable premier ministre qu'il y a une grande différence entre être unis pour des fins militaires et être unis pour des fins commerciales, et il faut, autant que possible tenir ces deux questions séparées l'une de l'autre.

Dans ce temps de crise et d'épreuve que traverse l'Angleterre, il y aurait de l'égoïsme de notre part à demander d'être exemptés immédiatement de cet impôt qu'elle est obligée de mettre sur les céréales. Nous pouvons nous en rapporter à l'esprit impérialiste du gouvernement et du peuple anglais, avec la certitude que notre rôle pendant la guerre leur inspirera le désir de régler cette question à notre avantage et au leur.

En attendant, j'espère que nos honorables adversaires finiront par s'entendre sur l'attitude qu'ils doivent prendre sur cette question et viendront à bout de formuler un programme qui nous fixera sur leurs intentions.

M. GOURLEY : Je regrette beaucoup, M. l'Orateur, de voir l'esprit de parti s'introduire dans une discussion de cette nature. Si nous pouvions nous abstenir de mêler la

politique à la discussion de sujet comme celui qui nous occupe ce soir, il pourrait résulter beaucoup de bien de nos délibérations. J'aimerais à voir traiter ces questions dans un ordre d'idées plus relevé et si j'ai écouté avec plaisir plusieurs discours, des deux côtés, je n'en puis dire autant de celui du ministre de l'Intérieur et de celui de l'honorable député qui vient de reprendre son siège. Ils n'ont parlé que de questions de clocher et leurs discours contenaient une dose plus qu'ordinaire de vues étroites.

Je regrette aussi que cette motion n'ait pas été faite sous une autre forme et qu'avis n'en ait pas été donné, car nous aurions pu aborder les questions qu'elle soulève, avec plus de préparation et dans un meilleur esprit. Une autre chose qui me chagrine davantage c'est que le premier ministre, après avoir reçu l'invitation du roi d'aller discuter la question de la défense impériale, n'ait pas jugé à propos de saisir le parlement de la question, pour qu'elle fût étudiée et débattue par le conseil de la nation, par des patriotes désireux de s'entendre sur les meilleurs moyens à prendre dans l'intérêt du Canada. Il est malheureux qu'il n'ait pas su s'élever au-dessus des chicanes de partis. J'aurais cru qu'il serait venu nous dire : Messieurs, il ne s'agit pas ici d'une affaire de parti et je défends à tous mes partisans de la discuter à ce point de vue et je vous demande, de votre côté de l'aborder dans un large esprit national et impérial en vue d'aider le Canada à accomplir ses hautes destinées.

Le parlement, dans les circonstances, ne peut pas trouver de question plus importante que celle-là à discuter. Je considère que nous sommes arrivés à la bifurcation du chemin. Ce n'est pas la première fois que ce parlement est témoin de discussions mesquines, et il n'est pas une question politique, grande ou petite, qui n'ait été rapetissée à la taille de misérables chicanes de parti.

Quand il s'est agi de construire le chemin de fer canadien du Pacifique on aurait pu croire que les deux partis se seraient entendues pour travailler dans l'intérêt commun de la nation. La construction de l'Intercolonial était une autre question d'importance nationale et elle a été traitée au point de vue des intérêts de parti. Tout le monde devait savoir que si nous étions incapables de construire et d'exploiter le chemin de fer canadien du Pacifique et l'Intercolonial, les petites provinces auraient été perdues pour le Canada et sans une grande voie ferrée transcontinentale il n'y avait pas à songer à faire une nation de toutes ces provinces isolées.

Mais en dépit de tout, nous sommes aujourd'hui sur le point de connaître la grandeur nationale et impériale. Pour ma part, je suis convaincu que si le peuple canadien avait déployé le même esprit de patriotisme et d'entreprise que le peuple américain, et s'il s'était occupé de faire connaître ses immenses ressources, le Canada serait à l'heure qu'il est aussi peuplé et aussi puissant au point de vue politique que les Etats-Unis. Les Américains en toute occasion se sont imposés à l'attention des autres peuples ; ils sont parvenus à dominer l'opinion publique et nous ont réduit au silence par la crainte. Il y a encore très peu d'années il y avait au Canada des gens assez étroits, assez faibles pour favoriser l'annexion. Je constate avec plaisir que ce sentiment est aujourd'hui disparu et a fait place à un sentiment tout contraire. Dans la partie du pays que j'habite, du moins, celui qui oserait se dire annexionniste serait attaché au poteau le plus près et fouetté.

Mais, à toutes les époques de notre histoire il s'est rencontré des hommes assez grands pour s'élever au-dessus des intérêts de parti, pour ne voir que le bien du pays. Je voudrais voir l'honorable premier ministre et surtout le ministre des Travaux publics (M. Tarte) aborder la question qui nous occupe au point de vue élevé de l'impérialisme et de ne considérer que l'avantage du Canada. Car je répète que nous sommes arrivés à la bifurcation du chemin. Si par une résolution unanime de ce parlement nous faisions savoir à l'Angleterre que tous les Canadiens sont loyaux, que tous les Canadiens sont prêts à sacrifier jusqu'à leur dernier sou pour la défense de l'empire, que tous les Canadiens sont prêts à voler au secours de l'Angleterre, en quelque partie du monde que ce soit ; si nous nous adressions à l'Angleterre dans ces conditions et si nous disions : puisque nous sommes loyaux, puisque nous sommes prêts à défendre l'empire par tous les moyens à notre disposition, aidez-nous à devenir une grande nation ; nous marcherons à vos côtés dans la bonne comme dans la mauvaise fortune, en temps de paix comme en temps de guerre. Cette déclaration aurait pour effet d'aviver l'amitié des Anglais pour nous et de flatter leur orgueil national. Voilà ce qu'il faudrait faire, et si le premier ministre, après avoir fait adopter une résolution dans ce sens, venait dire à l'Angleterre que nous demandons que la taxe favorise notre blé, qu'elle ne serait pas la force de sa position? Si demain nous pouvions faire savoir au monde entier que l'Angleterre a accordé à notre blé et à nos autres produits agricoles une préférence sur ses marchés, le nom du Canada serait dans toutes les bouches, et attirerait tous les hommes énergiques et ambitieux. Nous serions, durant ce vingtième siècle, le point de mire de l'univers comme les Etats-Unis l'ont été depuis 50 ans. Ce qu'il nous faut surtout, au Canada, c'est de dix à quinze millions d'immigrants, au plus tôt. Nous n'avons pas le temps d'attendre 40, 50 ou 100 ans ; il nous faut cette immigration immédiatement. Que le monde sache que notre blé joui d'une préférence de 3½ cents par boisseau sur le marché anglais, et alors, grâce à l'extrême concurrence qui existe sur cette denrée, notre position serait enviée par tous les pays agricoles de

l'univers. Je suis convaincu, M. l'Orateur, que c'est ce que le gouvernement anglais avait en vue quand il a décrété cet impôt sur les céréales. Il a agi de propos délibéré, parce qu'il comprenait la nécessité de nous venir en aide. S'étant convaincu que nous étions incapables de faire les premières démarches, il a dû prendre l'initiative, pour nous ouvrir les yeux. Depuis trois ou quatre ans l'Angleterre nous convie à sa table ; les invitations de M. Chamberlain se résument à ceci : Nous sommes une nation riche, mais nous avons beaucoup d'ennemis dans toutes les parties du monde ; heureusement que de jeunes nations sœurs grandissent autour de nous—mais leur croissance est trop lente ; venez conférer avec nous et nous trouverons le moyen de vous aider.

Le premier ministre a virtuellement repoussé ces avances. Sa réponse équivaut à dire : " Le Canada est petit, mais il veut rester petit ; nous n'accepterons jamais de faveur de vous ". Sans se laisser décourager, l'Angleterre va encore plus loin. Non contente de nous inviter à ses délibérations, elle nous dit : " Puisque vous êtes si peu clairvoyants, nous allons vous donner tout d'abord un tarif protecteur; nous allons faire en sorte qu'il vous suffise du moindre effort pour obtenir sur notre marché une préférence qui vous enrichira au delà de vos espérances les plus exagérées ". Nous avons vu avec quelle froideur le premier ministre a répondu à cette nouvelle avance.

J'avais une grande idée de l'urbanité et des manières distinguées de notre premier ministre. J'ai appris avec plaisir son départ pour l'Angleterre, car je savais que s'il ne représentait pas le sentiment populaire en matière fiscale, il pouvait nous faire honneur sous le rapport de la culture intellectuelle et des belles manières.

A tort ou à raison je n'ai jamais pu déployer d'animosité en politique, et cependant je me suis senti presque aigri contre le premier ministre qui a refusé de profiter de cette nouvelle occasion, qui a dédaigné ces avantages en soumettant une résolution comme celle dont je viens de parler.

J'ai souvent admiré les manières engageantes et l'air sympathique du chef du gouvernement, et cela lui coûte peu, avec une majorité docile à sa suite. Il n'a qu'à se tourner du côté de ses partisans et ils répondent par des applaudissements et des votes complaisants. Mais aujourd'hui, il y a quelque chose qui ne va pas. Je n'ai jamais vu autant de mécontentement et d'anxiété écrits sur cette belle figure ; et je suis certain que dans son for intérieur il éprouvait encore plus de chagrin qu'il ne voulait le laisser voir. Il se rend compte de la terrible position dans laquelle il se trouve. Dès qu'il s'est vu en présence de cette motion, son instinct politique lui a fait comprendre qu'il était dans la position du renard qui, après avoir longtemps déjoué tous les efforts de la meute, se trouve enfin acculé dans une impasse.

Je n'ai pas à lui offrir mes sympathies, je laisse ce soin à ses partisans de la province de Québec ; mais je ne puis m'empêcher de déplorer le sort de l'honorable ministre des Finances, parce qu'il vient de ma province et que je n'ai jamais pu refuser ma sympathie aux membres de cette Chambre qui viennent de la Nouvelle-Ecosse. Je le plains de tout mon cœur. Il fut un temps où il était premier ministre de sa province et se disait, je crois, partisan de cette monstueuse hérésie qu'on appelle le libre-échange. Je suis convaincu qu'il y croyait fermement. Il parcourait alors le littoral si pittoresque de la Nouvelle-Ecosse, prêchant le libre-échange, d'une voix plus forte que celle de la mer, sans se douter du sort qui l'attendait. On dirait que les éléments eux-mêmes sont conjurés contre lui. Dans la Nouvelle-Ecosse il était son propre maître ; il était libre de prêcher toutes les erreurs, puisque son gouvernement n'avait rien à faire avec la politique fiscale du Canada. Mais ici un de ses collègues le tient pieds et poings liés.

Avez-vous remarqué, M. l'Orateur, le sourire de satisfaction qui s'épanouit sur le visage de l'honorable ministre des Travaux publics ? Le vent souffle de son côté et l'avenir lui sourit. On l'a appelé le maître de l'administration, mais ce n'est que d'aujourd'hui qu'il l'est réellement ; il est le roi du jour et c'est l'Angleterre qui a déposé la couronne sur son front. Cette taxe de 3 deniers par quintal assure la protection au Canada pour cinquante ans à venir. Je sais que ce n'est pas sans peine que le ministre des Travaux publics empêche ses collègues de renier la protection, mais aujourd'hui l'Angleterre vient à son secours, et les ministres vacillants n'ont plus qu'à se soumettre. C'est pour cela que je plains l'honorable ministre des Finances qui a été livré pieds et poings liés à la merci du ministre des Travaux publics et qui a dû promettre de ne plus proférer un seul mot en faveur du libre-échange.

Cette doctrine n'est qu'une hérésie, la plus absurde des hérésies, et il n'y avait que le peuple anglais pour s'y laisser prendre. La doctrine de Cobden repose sur cette absurdité : que tous les hommes, toutes les femmes, tous les enfants, dans tous les pays, à l'exception de l'Angleterre, étaient des fous incurables, destinés à rester fous tant que le monde serait monde. Cobden disait : " Nous ferons venir ici toutes les matières brutes de l'univers ; nous les convertirons en marchandises, et nous en retirerons tous les profits ; tous les autres peuples seront nos domestiques, nos esclaves ; ils travailleront pour nous pour leur subsistance, et sans s'apercevoir qu'ils sont nos victimes." Si on était venu prêcher cette doctrine au Canada, quelqu'un aurait répondu : " Cobden, c'est vous qui êtes un fou ; il n'y a pas que le peuple anglais sur la terre ; nous

allons aussi construire des usines ; nous vendrons nos marchandises et votre doctrine disparaîtra.

Je répète qu'il n'y avait que le peuple anglais pour se laisser prendre à une pareille niaiserie. Je suis descendant d'Anglais, je suis impérialiste et je veux qu'il soit bien compris que j'admire ce qu'a fait l'Angleterre jusqu'à il y a 60 ans. Cette nation était composée de demi-dieux qui ont conquis le monde pour le plus grand bien de la civilisation, de la religion et de l'humanité. Mais depuis soixante ans que cette doctrine néfaste a été introduite, la nation est tombée en décadence et le peuple anglais est dégénéré jusqu'au dernier homme.

La nouvelle doctrine de l'impérialisme qui se répand au Canada et qui fera des hommes d'Etat de nos ministres actuels, quelle que soit leur étroitesse de vue dans le moment, régénérera aussi le peuple anglais, et dans une génération ou deux elle dominera et règnera sur le monde, dont chaque parcelle sera abritée par le drapeau anglais. Qu'on refuse tant qu'on voudra de le croire, cet avenir est réservé au drapeau anglais, et pour peu que les honorables députés veuillent lire leur Bible avec attention, ils y trouveront la confirmation complète de mes paroles. Toutes les nations y viendront. Si les Allemands étaient soumis pendant un an à l'allégeance anglaise, je suis convaincu qu'ils ne voudraient jamais retourner sous le drapeau allemand. Tout ce qu'il faut, c'est que tout l'empire britannique s'unisse sous la glorieuse constitution anglaise, et alors il dominera l'univers et la paix sera universelle. Dans ces conditions l'honorable premier ministre n'aura plus à proclamer la fausse doctrine que le commerce et la guerre ne vont pas ensemble, puisqu'il n'y aura plus de guerre quand tous les pays seront réunis à l'ombre du même drapeau et parleront une même langue.

Il était intéressant d'étudier l'attitude des députés ministériels lorsque le télégraphe nous a apporté aujourd'hui même la nouvelle que le gouvernement anglais venait de mettre un impôt sur les céréales. Je croyais que le ministre des Finances viendrait à la Chambre, la face voilée, revêtu d'un cilice et la tête couverte de cendre. Je m'attendais à voir les ministres envoyer à l'opposition un message disant : Messieurs, nous venons vous demander pardon de toutes les hérésies que nous avons prêchées depuis quelques années et nous voulons que le peuple sache que si nous manquons de ce bon sens qui distingue l'opposition, nous pouvons au moins faire preuve de quelque politesse.

Mais quelle n'a pas été ma surprise en les entendant dire que cette taxe n'était pas de la protection, qu'il n'y avait rien de changé dans la politique du gouvernement anglais, que cette décision n'était qu'un impôt de guerre et passerait bientôt. Je crois que l'honorable député de Welland a émis cette opinion. Le gouvernement anglais reviendra bientôt au libre-échange, dit-il ; cet impôt n'est que temporaire. Il est évident que

M. GOURLEY.

rien ne peut le convaincre. Dans mon opinion, la guerre n'a rien à faire avec la question, si ce n'est qu'elle offre au gouvernement une occasion de revenir sur ses pas, de se détourner d'une mauvaise voie. Depuis dix ou vingt ans il cherchait cette occasion, et nous avons aujourd'hui la preuve que sir Charles Tupper est un excellent prophète. Il a répété dans tout le pays que l'opinion publique en Angleterre se modifiait, qu'elle arriverait bientôt au point où elle renoncerait à ses erreurs passées et imposerait des droits protecteurs. Les ministres actuels sont aussi allé en Angleterre et ont prétendu avoir aussi étudié le courant de l'opinion publique ; à leur retour ils affirmèrent que jamais l'Angleterre ne retournerait à la protection. Cela nous donne une idée de leur perspicacité. J'espère qu'à l'avenir on rendra justice à cet homme éminent qui, avec sir John Macdonald, a été le véritable fondateur de la Confédération canadienne. J'espère qu'il se trouvera un ministre pour se lever et lui demander pardon d'avoir douté de sa véracité quand il affirmait que la nation anglaise tournait rapidement à la protection.

Ce que je demande aujourd'hui au gouvernement c'est de saisir l'occasion aux cheveux. Il a reçu du gouvernement anglais une invitation polie d'aller conférer, non seulement de la défense de l'empire, mais aussi des moyens de la fortifier. C'est ce que nous voulons. Je veux qu'à partir d'aujourd'hui le Canada soit une partie de l'empire et que cette Chambre soit une partie du gouvernement impérial. Je veux que le gouvernement impérial considère la Chambre des communes du Canada comme une partie intégrale du gouvernement impérial et qu'il nous appelle en consultation chaque fois que l'occasion s'en présentera. C'est une absurdité d'envoyer une demi-douzaine de Canadiens en Angleterre. La Chambre des communes du Canada n'est qu'une branche du gouvernement impérial et le gouvernement anglais n'a pas le droit de s'arroger à lui seul le droit de gouverner l'empire.

Je considère cette invitation comme la consécration du principe que nous devons être consultés sur toutes les questions impériales. Le premier ministre profitant de cette invitation devrait se rendre à Londres et dire aux membres du gouvernement impérial : Le Canada est engagé dans de grandes entreprises commerciales et nous avons de vastes territoires à coloniser et développer, mais si, en aucun temps vous avez besoin de nous, 100,000 ou 200,000 hommes seront prêts à se mettre en campagne, en deux semaines, car quinze jours d'entraînement suffisent pour faire des Canadiens d'aussi bons soldats que tous ceux que vous pourrez avoir.

Nous n'avons pas besoin d'une armée permanente en ce pays ; il suffit d'avoir assez d'argent pour fournir à notre jeunesse l'occasion de faire l'exercice pendant 20 ou 30 jours chaque année, et avec cela ils se distingueront autant si non plus que les autres

sur les champs de bataille. L'honorable premier ministre a mêlé cette question à une autre, et il n'a pas été franc dans la discussion d'un sujet aussi important. Etait-ce juste de chercher à faire croire au public que le gouvernement anglais voudrait que nous ayions une armée permanente et qu'en retour, il nous accorderait une préférence sur ses marchés ? Je suis convaincu que telle n'est pas l'intention du gouvernement anglais. Tout ce qu'il désire c'est que nous portions un intérêt réel et sincère au bien de l'empire en général, et qu'en temps de danger nous soyons en état de lui prêter main forte.

Maintenant, un mot à l'adresse de mes amis français.

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. GOURLEY : Je suis arrivé ici sans l'ombre d'un préjugé ou d'un sentiment hostile à leur égard. Je travaille à apprendre leur belle langue et je me propose, un de ces jours, d'aller entendre les superbes discours qui se prononcent, me dit-on, dans la province de Québec. Je tiens à mes opinions, mais je n'ai pas de préjugés de race, et j'ai l'intention d'aller discuter ces questions avec mes amis Canadiens-français; mais voici ce que je tiens à leur dire pour le moment: Quelques chefs qui prétendent parler au nom de la population française nous ont trompés en disant que les Canadiens-français refuseraient de se battre pour l'empire. Si j'ai un conseil à donner à mes amis de la province de Québec c'est de prendre une attitude tout opposée. Cette question est la seule aujourd'hui qui ait quelque influence sur l'opinion que l'Angleterre se fait du Canada. N'oublions pas que le Canada se trouve dans cette singulière position. Pendant des années, il y a eu des gens en Angleterre qui ont prétendu publiquement que les colonies n'étaient pas sures et désiraient se séparer de la mère patrie. Des milliers et des millions d'Anglais, étaient de cet avis et le sont encore à l'heure qu'il est. Une autre croyance fort répandue en Angleterre c'était que lorsque le Canada serait préparé, et aurait obtenu de l'Angleterre tout ce qu'il en pouvait espérer, il proclamerait son indépendance. Tout cela était de nature à nous nuire auprès des Anglais et bien souvent ils nous ont traités cavalièrement.

On a ensuite répandu le bruit que les Canadiens-français n'étaient pas loyaux au drapeau anglais. L'envoi des contingents a beaucoup contribué à dissiper les doutes sur notre loyauté, bien qu'ils aient été envoyés dans des circonstances qui ont pu nuire à l'effet que, sans cela, ils auraient produit. Ils ont été envoyés sous protêt. Une lettre de change renvoyée sous protêt n'a rien de flatteur pour le faiseur. Cela a fait croire en Angleterre qu'il y avait quelque chose de louche dans la fidélité des Canadiens. L'envoi de ces contingents aurait dû être fait spontanément et généreusement.

Pour revenir à mes compatriotes français, je tiens à leur dire que l'occasion la plus favorable se présente pour eux. Dans leur propre intérêt ils devraient être partisans de l'impérialisme, et ils ont plus à y gagner que leurs compatriotes d'origine anglaise. Si ce n'est pas l'impérialisme, ce sera l'indépendance ou l'annexion, car nous ne pouvons pas rester indéfiniment un petit pays insignifiant. Il faut jeter notre sort avec l'empire, en accepter les traditions et la politique, ou bien proclamer notre indépendance ou être absorbés par les Etats-Unis.

Les Canadiens-français aimeraient-ils à être absorbés par les Etats-Unis ? Vingt-quatre heures après il ne resterait plus rien de leurs traditions et de leurs institutions. Qu'arriverait-il si le Canada devenait indépendant ? Les deux races seraient à peu près d'égale force et il y aurait une lutte pour la suprémacie. Le prospérité du pays en souffrirait et la lutte durerait jusqu'à ce que les Etats-Unis intervinssent pour la faire cesser.

Mais l'avenir s'annonce des plus brillants pour la race française de ce pays, si elle veut adopter l'impérialisme. Je suis convaincu que si nos compatriotes d'origine française s'adressaient au gouvernement impérial et lui disaient : vous nous avez doté de lois et d'institutions supérieures à celle que la vieille France elle-même pouvait nous donner, nous sommes prêts à vous suivre jusqu'au bout de l'univers et à prendre part aux combats de l'empire, je suis convaincu, dis-je, que la race française deviendrait la race dominante sur ce continent, malgré l'énergie que pourraient déployer le peuple anglo-saxon. C'est là l'attitude que devrait prendre ceux d'entre nous qui sont d'origine française, et ils devraient être les premiers à dire dans cette Chambre : nous sommes des impérialistes et des plus intransigeants. Je veux que les Canadiens-français déclarent à la face de ce pays que l'on a commis une injustice à leur égard en disant qu'ils sont prêts à défendre le Canada, mais qu'ils ne veulent pas combattre pour l'empire. Supposons que l'Angleterre soit attaquée dans l'Inde et vaincue, cela veut dire que non seulement le Canada mais tout l'empire sera perdu, et les chances de combattre pour la défense du Canada cesseront d'exister. Celui qui parle de combattre pour le Canada, déclare tout simplement qu'il verrait d'un bon œil la destruction de l'empire.

Ma doctrine consiste à être prêt à prendre les armes pour défendre l'empire dans ses territoires les plus éloignés, avec autant d'empressement que dans la propre ville que j'habite, si elle venait à être attaquée, et ce sentiment devrait être partagé par les Canadiens-français. Si le premier ministre avait proposé dans cette Chambre l'adoption d'une résolution déclarant que les Canadiens-français comme les Canadiens d'origine anglaise sont prêts à marcher la main dans la main avec les métropolitains, en temps de guerre comme en temps de paix, je suis persuadé que le parlement et le peuple anglais nous accorderaient un tarif différen-

tiel dans l'espace de 24 heures. J'accuse donc le premier ministre d'avoir manqué à son devoir de premier citoyen de ce pays en essayant de faire passer les intérêts de parti avant les intérêts nationaux.

Un mot maintenant de ce que le premier ministre nous a dit au sujet de l'immixtion du Canada dans les questions de guerre. Je crois que le chef de la droite a prononcé là un bien regrettable discours. Si l'empire est attaqué sur n'importe quelle partie du globe, le Canada se trouve pour ainsi dire à prendre part à cette guerre, et en parlant ainsi l'honorable gentleman cherche à séparer le Canada du reste de l'empire. Cela est bien malheureux. J'espère bien qu'il ne nous a pas fait connaître là le fond de sa pensée ; mais je n'en ai pas moins considéré cette déclaration comme étant passablement extraordinaire dans la bouche du chef du gouvernement.

Il nous a ensuite parlé de la guerre et du commerce. La guerre marche avec le commerce. L'Espagne fut un jour à la tête de commerce de l'univers. Pourquoi ? Parce qu'elle vainquit tous ses ennemis sur mer. Plus tard la Hollande écrasa la marine espagnole et commanda le commerce de l'univers jusqu'au jour où l'Angleterre l'attaqua à son tour, détruisit ses navires et devint à son tour la maîtresse des mers. Mais, il y a quelques années, alors que l'Afrique n'était encore qu'un continent sauvage, l'Angleterre voulut faire pénétrer le commerce dans ce pays, afin d'y établir la civilisation. Commença-t-elle par envoyer ses commerçants dans ce pays pour s'y faire égorger ? Non. Elle y envoya ses soldats, qui défirent les Cafres et les Hottentots, réduisirent les tribus sauvages et conclurent des traités de paix; puis elle construisit des forts et invita ses commerçants à venir y exercer leur négoce sous la protection de ses canons. Elle continua cette méthode jusqu'à ce que le pays fut civilisé, et aujourd'hui, grâce aux nombreusess guerres qu'elle a subies depuis soixante ans, l'Afrique est un pays passablement ouvert au commerce de toutes les nations. Je ne veux pas la guerre, mais je réprouve tous ces arrangements lâche et fourbes que l'on qualifie du nom de paix. Je ne désire pas la guerre pour notre pays, mais je préférerais l'y voir régner, accompagnée de véritables sentiments patriotiques, plutôt que la paix avec ses bassesses et ses lâchetés.

Toute nation chez qui l'esprit militaire faisait défaut a péri. Rome assise sur ses sept collines commandait à l'univers. Tant que les femmes romaines et les citoyens romains enseignèrent à leurs enfants à combattre l'ennemi, Rome gouverna le monde. Mais dès que les mères cessèrent d'enseigner à leurs enfants qu'ils devaient aller combattre dans les parties éloignées de l'empire, les barbares se dirent : Rome n'est plus ; Rome a perdu son esprit militaire que nous avions appris à respecter, puis ils l'envahirent et l'empire des césars disparut. Du moment que vous laissez l'esprit militaire s'affaiblir chez le peuple, les jours de cette nation sont comptés.

Si l'empire britannique est venu sur le point de se disloquer et de devenir une nation de troisième ou de quatrième ordre, il y a quelques années passées, cela est dû à ce que l'on était sous l'impression que l'esprit militaire en était disparu. Des petites gens se levèrent dans " Exeter Hall " et déclarèrent qu'il leur était indifférent que l'Angleterre perdît une partie de son territoire dans le Sud-africain. Tous ces gens auraient dû être fouettés, et c'est ce que le peuple anglais aurait fait, s'il n'avait pas perdu son esprit militaire. Cobden ou Gladstone, ou quelque autre personnage de ce calibre, auraient calculé qu'il en aurait coûté $25,000,000 pour défendre notre territoire, mais comme leur pays n'avait rien à y gagner au point de vue du commerce et des affaires, ils auraient dit : qu'ils s'emparent du Canada, et nous garderons notre argent. C'est à ce point que la misérable doctrine de Cobden avait ravalé l'Angleterre. Aucune nation ne peut être puissante, lorsqu'elle calcule, d'un côté, ce qui lui en coûtera pour défendre son honneur, et de l'autre, ce qu'elle économisera en se laissant insulter un peu partout. Un pays qui veut être respecté de l'univers entier doit posséder les vertus et les qualités de la Rome antique. Si un citoyen romain était attaqué dans un désert lointain de l'Afrique, ses concitoyens le protégeaient; les légions romaines volaient à son secours et se rendaient jusqu'aux extrémités de la terre pour punir celui qui avait insulté un des leurs.

C'était chose glorieuse que d'être citoyen romain à cette époque, mais, plus tard, vous pouviez frapper un citoyen romain comme vous pouviez frapper un nègre dans les Etats du Sud, sans qu'il vous arrivât rien de fâcheux. Aussi Rome ne tarda pas à marcher vers sa ruine. Le nation anglaise faillit avoir le même sort il y a quelques années, mais il y avait là de jeunes et puissantes nations comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada, qui n'étaient pas disposées à laisser insulter l'honneur de l'Angleterre. La jeunesse qui grandit dans ces pays n'entend pas se laisser frapper sans ressentir l'injure. Je veux que nos voisins du sud apprennent qui si je vis sur ce continent ce n'est pas par la tolérance de la doctrine Monroe ou la complaisance d'un Congrès quelconque, mais, parce que je suis prêt à combattre pour mon existence, si cela est nécessaire. L'autre jour je suis allé à Buffalo et un journaliste est venu me demander une entrevue. Je lui ai dit : " Je suis dans votre pays et je n'ai rien à en dire; mais j'ai fait connaître mes opinions dans le parlement de mon pays, où c'était mon devoir de le faire.' Il répondit : " Si les Canadiens s'étaient conduits de cette manière depuis soixante ans, nous aurions plus de respect pour vos compatriotes ; mais vous nous avez laissés supposer que vous

étiez prêts à vous soumettre, que vous étiez prêts à vous jeter dans nos bras, et nous vous avons traités avec quelque dédain." Je veux que la Chambre des communes du Canada déclare que nous avons des droits sur ce continent, parce que nous sommes des sujets britanniques, et qu'aucune nation ne peut diminuer ces droits. Le parlement devrait s'occuper de la doctrine Monroe. C'est une menace suspendue sur la tête de tous les citoyens respectables de ce pays.

J'ai lu avec plaisir l'article écrit par le juge Mills, il y a quelques jours. Cet article démontre que nous avons encore au Canada quelques hommes intelligents. Il déclare que la doctrine Monroe est absurde et il la répudie comme étant une insulte et une menace à l'adresse du Canada. J'espère qu'il se trouvera quelqu'un dans ce parlement pour énoncer la doctrine canadienne, qui a beaucoup plus de bon sens que la doctrine Munroe. En vertu de cette doctrine canadienne, chaque pied de terre de ce continent appartient de droit au Canada. Et toute doctrine Monroe quelconque doit enseigner que toutes les autres nations qui vivent sur ce continent doivent être soumises à la nation canadienne. Je suis d'opinion, bien entendu, que les deux doctrines sont fausses, mais si la doctrine Monroe doit être dirigée vers nous pour nous effrayer, tournons cette arme du côté de nos voisins. Je suis persuadé que nous finirons par obtenir un commerce privilégié avec l'empire ; je dis même que nous l'obtiendrions immédiatement si le gouvernement canadien n'était pas hostile à cette politique. J'ai la ferme conviction que nous obtiendrons des privilèges pour notre blé, et si nous réussissions à avoir un droit privilégié de 6 cents par boisseau, la population des Etats de l'Ouest disparaîtrait en une nuit. Nous verrions le chiffre de notre population augmenter de 10,000,000 à 15,000,000 d'âmes, et nous constituerions alors une grande nation. Rappelons-nous que le monde fait maintenant autant de progrès en six mois, qu'il en faisait en 600 ans autrefois. La population de l'ouest n'est pas liée comme nous le sommes. Elle peut recueillir ce qui lui appartient et s'en aller à 100 milles plus loin sans difficulté. Si nous obtenons un droit privilégié pour nos produits agricoles sur le marché anglais, l'axe de l'influence politique se déplacerait en faveur du nord. De ce moment le Canada commandera en maître sur ce sol d'Amérique, nous serons la Russie d'Amérique, et le centre national passerait de Washington à Ottawa.

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. GOURLEY : Il appartient au gouvernement actuel de réaliser ce projet. Je supplie les membres de la droite de ne pas se laisser entraîner à faire de la politique de clocher comme le député de Welland et le ministre de l'Intérieur. Je les supplie de cesser de mêler des questions aussi mesquines à la politique canadienne. Au premier ministre, je dis : rendez-vous en Angleterre et dites au gouvernement impérial : nous sommes prêts à marcher avec vous la main dans la main ; accordez-nous cette préférence et d'ici à quelques années nous allons établir une nation canadienne, qui sera en mesure de vous débarrasser de vos ennemis tant sur ce continent que sur tous les autres.

M. FRASER (Guysborough) : Si je puis descendre des hauteurs éthérées où nous a transporté le discours qui vient d'être prononcé, pour revenir au terre à terre ordinaire, j'aimerais à discuter cette question à un point de vue purement d'affaires et pratique. Toute cette discussion est le résultat de l'imposition d'un droit sur les céréales par le gouvernement anglais. Je ne puis croire que l'honorable préopinant (M. Gourley) est réellement sincère dans ses paroles. Il a établi bien clairement que la nation anglaise est une nation d'idiots, depuis soixante ans passés, mais en même temps il prétend que le drapeau anglais doit gouverner le monde, et que par conséquent l'univers sera gouverné par cette nation d'imbéciles.

Ce raisonnement me paraît bien extraordinaire. Si le peuple anglais, depuis soixante ans, est composé d'imbéciles, cependant, il a amassé plus d'argent et laissé une empreinte plus profonde dans le monde que tous les peuples sages qui ont existé depuis que l'on a commencé à écrire l'histoire. Mais la raison alléguée par l'honorable député pour justifier cette prétention, c'est que le peuple anglais a adopté une certaine politique commerciale, et il considère que ce peuple a perdu son esprit martial. Or, M. l'Orateur, le peuple anglais a combattu en Russie, dans les Indes, en Afrique ; et durant les soixante années qui viennent de s'écouler, il a fait preuve d'autant de valeur militaire que ses ancêtres. Cela n'empêche pas le député de Colchester de traiter les Anglais d'idiots parce qu'ils ont adopté le libre-échange. Quelle étrange idée il s'est formé de ce que doit être une nation.

Ils en sont au vulgaire tran-tran du commerce. Si on les voyait avec leurs marchandises d'une main et de l'autre un grand sabre pour transpercer sauvage ou chrétien qui ne voudrait pas commercer avec eux, à la bonne heure. Un membre distingué du parlement a dit un jour que l'affaire de la Grande-Bretagne était de guerroyer continuellement pour forcer les barbares et les hommes nus d'Afrique à acheter leurs produits. Ce qui est vrai, c'est que la Grande-Bretagne impose un droit sur une denrée qu'elle ne peut produire elle-même. Songeons que toute la récolte de blé de la Grande-Bretagne ne saurait nourrir sa population que pendant sept semaines. Il s'en suit qu'une taxe sur le blé dans la Grande-Bretagne, c'est comme au Canada, une taxe sur le thé. C'est le moyen le plus prompt de créer un revenu ; chaque piastre de

l'impôt va dans le trésor. Alors, comment les honorables messieurs de l'opposition peuvent-ils prétendre que la Grande-Bretagne va devenir protectionniste, ce qu'elle ne sera jamais ? Où en serions-nous, si elle taxait tout ce que nous lui envoyons ? Quelques-uns crient que la Grande-Bretagne devrait devenir protectionniste, mais s'ils y songeaient un instant, ils verraient que si la Grande-Bretagne faisait comme le Canada, ce serait la ruine pour notre pays. Eussions-nous même un système de préférence dans les limites de l'empire, au gré de quelques honorables messieurs, je n'y verrais pas pour ma part, un avantage sans mélange, car si nous entreprenons de faire une convention avec la Grande-Bretagne, elle insistera pour que nous achetions chez elle les articles qu'elle produit. Alors, que deviendraient les habitants du Canada, qui veulent la protection ? Mais je puis comprendre qu'il pourrait exister des relations plus étendues qui pourraient nous imposer certaines conditions pour l'avantage de l'empire. Mais il est un autre point sur lequel je désire attirer l'attention de la Chambre. Ce débat a-t-il pour objet de renseigner le premier ministre avant son départ pour la métropole ? S'il en est ainsi, je suggère aux sages de l'opposition que s'ils aiment l'empire comme ils s'en vantent, ils devraient mettrent leurs idées et leurs instructions par écrit. J'ai aimé le langage de l'honorable député de Colchester (M. Gourley). Il a dit des choses cruelles d'une façon fort bienveillante. Il a dit que ce débat n'aurait pas dû avoir lieu et qu'on aurait dû en donner avis, c'est mon opinion. Mais il a été particulièrement cruel quand il a fait la leçon aux Français du pays, et leur a indiqué l'impérialisme qui leur convient. Il ne s'était pas entendu avec l'adjoint du chef de l'opposition, ou il n'aurait pas tenu un pareil langage. L'honorable député a oublié que celui-là même qui a ouvert le présent débat a dit, dans son journal, que l'adjoint de son chef aurait à se rétracter sous peine d'expulsion du parti. Comme ces honorables messieurs s'entendent bien ensemble !

Il y a ceci de vrai que l'on ne saurait se tenir dans les nuages pour discuter la présente question. Il nous faut envisager les choses telles qu'elles sont. Il ne faut pas s'imaginer voir la Grande-Bretagne la torche à la main, tournant le dos au libre-échange et, dans sa puissance, exterminant les sauvages et étendant sa domination par tout le monde. C'est là de l'hallucination. Ce qui doit nous occuper ici, c'est de déterminer ce qu'il y a de mieux à faire pour le progrès du Canada. Je suis parfaitement d'accord avec ce qu'a dit le premier ministre. Le monde a accusé la Grande-Bretagne d'avoir été agressive et d'avoir fait la guerre dans le but d'agrandir son territoire. Je n'admets pas cela ; mais je dis que lorsqu'elle a cessé de faire la guerre et fait le commerce, elle a toujours réussi à implanter ce qu'il y a de mieux en fait de civilisation.

M. FRASER.

L'honorable député de Colchester a été très malheureux dans le choix des exemples qu'il nous a mis sous les yeux. Il nous a dit : Voyez l'Espagne ! Eh bien, où en est l'Espagne ? Elle n'a jamais su coloniser. Quand elle arrivait dans un pays elle en étouffait les habitants.

M. GOURLEY : Elle s'est laissé battre.

M. FRASER : Elle était déjà battue. Si l'honorable député avait lu l'histoire il saurait que lorsque sir John Moore est allé en Espagne il a constaté que les hommes qu'on avait envoyés pour l'aider ne pouvaient aucunement l'assister. C'est là la grande nation que l'honorable député offre en exemple à la Grande-Bretagne, une nation qui n'a pas pu garder ses colonies.

M. GOURLEY : J'ai dit qu'elle a été battue à l'époque de l'Armada.

M. FRASER : L'honorable député ne doit pas oublier qu'elle a colonisé beaucoup depuis lors. Elle perdit alors un grand nombre de vaisseaux assurément : mais cela ne l'a pas ruinée. Si l'argument de l'honorable député était bon, l'Espagne devrait être toute puissante aujourd'hui. Le fait est qu'elle comptait le double des vaisseaux de la flotte britannique et était mieux armée de toute façon. Cependant, nos petits vaisseaux—bateaux de pirates pour la plupart—venus de toutes les baies de l'Angleterre, vainquirent cette nation malgré sa grandeur, sa richesse et sa puissance coloniale. Je suis aussi disposé que personne à défendre l'empire, mais tandis que nous devrions, je crois, considérer la gloire de la Grande-Bretagne comme notre propre gloire et que nous ne devrions pas voir la métropole acculée au mur sans venir à son aide, je ne suis pas prêt à dire que tout individu ne devrait pas être parfaitement libre de prendre l'attitude qu'il juge à propos sur cette grande question des relations entre le Canada et la mère patrie. Nous ne ferons jamais du Canada le pays qu'il devrait être, si, en ce vingtième siècle, nos commençons par entraver les esprits et les empêcher de résoudre le problème de nos destinées selon nos propres manières. Qu'est-ce que l'impérialisme ? C'est un terme mal appliqué.

Nous sommes une colonie de la Grande-Bretagne, avec tous les droits de la nation britannique, et un peuple libre. L'impérialisme a pu convenir à l'ancienne Rome, mais n'a pas sa place au vingtième siècle. Ce qu'il faut c'est que chacun dans l'empire fasse sa tâche en bon citoyen, et soit disposé à se joindre à ses concitoyens pour aider à la mère patrie chaque fois qu'elle aura besoin des bras vigoureux de ses enfants dans les colonies. Mais j'ai peu de confiance en un homme qui ne cesse de crier qu'il aime sa mère, qu'il est patriote, qu'il est fidèle à son drapeau et qu'il est prêt à lui donner sa vie. Je n'ai pas plus de confiance à un homme qui fait constamment parade de sa loyauté, qu'à une femme qui vante continuelle-

ment sa propre vertu. Les hommes les plus braves et les meilleurs sont prêts à mourir pour leur pays, s'il est nécessaire ; mais ils ne sont pas portés à faire grand bruit à ce sujet. Regardez ce jeune homme qui, l'autre jour, a jeté du lustre non seulement sur le Canada mais sur l'humanité même, cet humble et tranquille maître d'école. Jour par jour, on le voyait au milieu de ses élèves ; ce n'était pas un batailleur, mais une nature sans prétentions, un jeune homme qui n'est jamais tombé dans des extravagances de langage, qui jamais n'a éveillé les échos avec ce misérable chauvinisme vantard emprunté à nos voisins du sud, mais qui faisait paisiblement son devoir. Eh bien, quand est venue l'épreuve, il a fait face à la tragédie suprême en homme. Crions moins, faisons tranquillement et sensément notre devoir, nous serons de meilleurs citoyens et aurons de meilleurs résultats à montrer.

Pour ma part, je ne manque pas de loyauté, mais s'il s'agit d'une union offensive et défensive avec la Grande-Bretagne, je n'en suis pas du tout. Et qu'il me soit permis de dire à l'honorable préopinant qu'il aurait de l'autre côté un champ plus grand où exercer son zèle, il y trouverait de la difficulté à convertir à sa manière de voir des hommes plus haut placés qu'il en pense. Il nous dit qu'il apprend en ce moment la langue de ses frères récalcitrants qui refusent de se joindre à lui. Je suis sûr que lorsque sa haute et persuasive éloquence s'exprimera dans la musicale langue de ses collègues de la province de Québec, ceux-ci ne sauront résister à sa puissance de persuasion, et, à commencer par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), nous les verrons céder devant lui. Nous pourrons espérer d'avoir un Canada uni, mais ce ne sera pas nécessairement un Canada impérialiste.

Je ne me propose pas de donner de conseil au très honorable premier ministre. D'abord je crois que je ne pourrais guère lui donner de conseil ; et en second lieu, on lui en donne tant que je ne voudrais pas en ajouter d'autres. J'ai été bien aise de voir mon très honorable ami paraître ne pas faire grand cas des conseils dont les honorables messieurs de l'opposition sont si généreux à son égard. Il y a une des observations de l'honorable député de Colchester (M. Gourley) que je puis approuver, c'est qu'on est trop porté à traiter cette question purement au point de vue du parti. Je lui ferai remarquer que l'esprit et la manière qui ont marqué l'introduction du sujet aujourd'hui, fournissent amples matières à sa critique, sous ce rapport. Si nous étions réellement inspirés par les dictées du patriotisme, nous nous entendrions pour exprimer ce que nous avons de mieux dans l'esprit à ce sujet.

Mais il est évident que la seule intention qu'on ait est d'essayer à faire tenir le premier ministre et le gouvernement responsables en certains quartiers, et de remporter un vain avantage en disant que c'est la ligne de conduite poursuivie par ce gouvernement qui a porté le gouvernement britannique à imposer un droit sur le blé. Mais j'ose prédire que ce droit ne sera que transitoire. Le mouvement des nations du globe, bien que plus lent peut-être que nous ne désirerions, se fait dans la direction d'une plus grande liberté dans le commerce. Même la nation qui est au sud de nous a montré qu'elle peut quelquefois s'élever au-dessus du misérable système usé de la protection, et envisager la question finale dans un esprit plus rationel. Je ne veux cependant pas balayer la protection avec le sans-gêne que met mon honorable ami de Colchester à balayer le libre-échange et, comme lui, traiter de fous ceux qui ne s'accordent pas avec moi. Cela me priverait du commerce de quelques honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre, dont j'apprécie grandement les bons sentiments et les excellentes qualités. Mais je crois qu'à mesure que progressent nos moyens de transport par terre et par mer, les vrais principes qui doivent présider au commerce auront de plus en plus d'empire. Il est aussi impossible pour une nation d'en exclure une autre de ses marchés que d'essayer d'arrêter le cours du Saint-Laurent avec un balai. On ne saurait continuer à vivre avec les idées du passé. Je me souviens du temps, il y a une trentaine d'années, où, dans la Nouvelle-Ecosse, nous ne connaissions que très peu le Canada. Il était très difficile de s'y rendre. Mais quand ont été perfectionnés nos moyens de communication, et que nos connaissances du pays se sont plus étendues, non seulement nous avons mieux connu les habitants des provinces à l'ouest de nous, mais nous avons fait tout en notre pouvoir pour accroître nos relations commerciales avec eux. J'espère que mon honorable ami va continuer à étudier le français, et peut-être réussira-t-il à convertir ceux qui sont dans s'est donnée de mettre le monde entier à se joindre à lui dans la noble mission qu'il s'est donnée, de mettre le monde entier à l'ombre du drapeau britannique.

Le MINISTRE DES DOUANES : M. l'Orateur, je voudrais insister plus particulièrement sur une déclaration du chef de l'opposition, concernant ce qu'a dit le ministre des Finances, du tarif de faveur. L'honorable chef de l'opposition, que je regrette de ne pas voir à son siège dans le moment, a accusé mon collègue d'avoir dit que jamais le gouvernement impérial n'imposerait de droits sur le grain. Le ministre des Finances ayant répondu au chef de l'opposition qu'il faisait erreur, ce dernier a rappelé l'interruption faite par mon collègue à certaines observations où le chef de l'opposition a insinué que le ministre des Finances avait prétendu que cela serait contraire à tout bon sens. Mon collègue a fait remarquer que c'était sir Charles Tupper, l'ancien chef de l'opposition qui avait provoqué ces paroles en déclarant que s'il revenait au pouvoir il obtiendrait de l'Angleterre un tarif de fa-

veur. J'ai ici des extraits des exposés budgétaires faits par mon collègue en 1897, 1899, 1900 et 1901, établissant qu'il a toujours prétendu que rien n'indiquait que l'Angleterre eût l'intention d'imposer des droits sur les céréales, mais qu'il n'était pas du tout en état de dire si elle ne le ferait pas tôt ou tard. Qu'on veuille bien me permettre de citer textuellement ce qu'a dit mon honorable collègue dans son exposé budgétaire de 1901, au sujet du tarif différentiel et de la préférence que l'Angleterre pourrait probablement accorder à nos produits sur son marché :

Voilà pour le passé. Il n'est pas douteux qu'il pourrait être avantageux pour le Canada d'avoir la réciprocité de commerce, mais c'est aux autorités impériales et non à nous de dire si nous l'aurons. Si nous pouvions l'obtenir, nous serions aussi heureux que les députés de la gauche de voir le Canada en bénéficier le plus possible. Nous différons d'opinion sur la possibilité et sur les moyens de l'obtenir. Je ne crois pas que nous puissions l'obtenir présentement. Je ne crains pas, nonobstant le sens qu'on prête aux dépêches reçues d'Angleterre, que le gouvernement impérial modifie son attitude sur la question commerciale. Pourtant, je ne veux pas tabler sur l'avenir. Nour vivons à une époque où de grands changements s'opèrent. Je ne dis pas que cette préférence ne nous sera pas accordée un jour, bientôt peut-être. J'ai maintes fois déclaré dans cette enceinte que nous devions nous en rapporter à l'avenir. Notre politique a été de ne rien demander que l'Angleterre ne pouvait pas nous accorder. Nous avons donné librement, laissant à l'Angleterre et à son gouvernement le soin de suivre la politique la plus avantageuse pour la nation anglaise. Mais si cette préférence, objet des vœux de mes honorables amis, doit nous être accordée un jour, que ceux-ci m'en croient, je le déclare en toute sincérité, ils ne l'obtiendront pas par les moyens qu'ils ont employés—en demandant au gouvernement anglais des choses préjudiciables à la masse de la population d'Angleterre. Nous avons tout à gagner en cultivant le bon vouloir de la nation anglaise. Je le répète, si cette réciprocité de commerce s'établit, ce ne sera pas à la suite de marchandage ou de compromis entre l'Angleterre et ses colonies ; elle sera amenée par le développement même de ce sentiment impérialiste qui déjouera les calculs de l'économie politique ; par la création et le développement de ce sentiment impérialiste, dont l'établissement du tarif différentiel, par le gouvernement canadien, a été un important facteur.

On voit quelle attitude a prise l'honorable monsieur. Et comme je l'ai dit, j'ai des extraits de ses discours de 1897, 1899 et 1900, et tous expriment précisément la même idée. Ainsi, lorsque le chef de l'opposition dit que mon honorable ami est d'avis que nous ne saurions jamais nous attendre que le gouvernement britannique prît le parti qu'il vient de prendre, il a mal représenté les opinions exprimées par l'honorable ministre. Ce qu'a exprimé l'honorable ministre des Finances, c'est qu'en donnant une préférence à la Grande-Bretagne nous avons créé en notre faveur un sentiment de cordialité qui seul pourrait nous valoir le privilège d'une préférence. Mais aujourd'hui les honorables messieurs de l'opposition paraissent se réjouir de ce que nous n'avons pas été capables de prévoir quand cela se ferait ; et parce que nous n'avons pu prédire la chose, ils s'attribuent toute la sagesse et prétendent que nous n'entendons rien à ce que nous disons. Mais l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp), était loin d'être sûr, j'en suis certain, que ce droit serait imposé cette année. S'il savait la chose ce ne peut être que tout récemment, car l'année dernière même, il nous disait que la chose pourrait bien arriver dans l'avenir, mais il laissait entendre que ce serait dans un avenir lointain. L'année dernière il exposait dans son discours le sentiment de la Grande-Bretagne sur la question de donner une préférence au Canada. Il avait fait partie d'une délégation de la chambre de commerce de Toronto chargée d'aller faire valoir dans la Grande-Bretagne une résolution tendant à l'établissement d'une préférence pour le Canada. La résolution avait été discutée mais non adoptée. Mais on avait adopté une résolution à l'effet que l'on se présenterait au premier ministre de la Grande-Bretagne et qu'on lui demanderait de nommer une commission royale pour s'enquérir de la question. Nous savons ce que veut dire la nomination d'une commission royale. Cela veut dire une enquête qui prend du temps, et cette enquête n'est qu'une mesure préliminaire ; puis vient un rapport ; puis vient l'examen de ce rapport. De sorte que, quoi que le député de York-est (M. Maclean) ait pu penser ou ait pu deviner, l'honorable député de Toronto-est ne savait pas que le chancelier de l'Echiquier allait annoncer ce qu'il a annoncé hier. Mais lorsque les délégués ont essayé d'obtenir une audience du premier ministre de la Grande-Bretagne ils ont reçu pour réponse que le temps n'était pas opportun et il n'a pas voulu les recevoir. Et quelle est l'explication qu'a donnée l'honorable député de Toronto-est de ce que le premier ministre de la Grande-Brtagne n'a pas voulu leur accorder une audience ? Ecoutez l'honorable député :

La réponse que la chambre de commerce a reçue du premier ministre, a été, ainsi qu'on l'a dit ici, que le temps pour recevoir la délégation n'était pas opportun. Ce n'était pas opportun, parce qu'à cette époque la campagne Sud-africaine battait son plein ; où était aussi au plus fort de la guerre en Chine ; le parlement impérial tenait une très importante session qui occupait le temps et l'attention du premier ministre et de ses collègues ; et le pays était à la veille d'une élection. Je puis donc facilement comprendre—et les honorables députés partageront mon opinion, je crois—que dans ces conditions il n'était pas opportun pour le premier ministre de recevoir une députation de cette nature, vu surtout que la discussion de cette question entrait largement dans la politique de la Grande-Bretagne, on aurait pu interpréter cela comme signifiant que le gouvernement impérial était sur le point d'adopter un système de protection, et cela pouvait amener sa défaite aux élections qui étaient à la veille d'avoir lieu.

M. PATERSON.

Si jamais on a rien dit en cette Chambre de nature à établir que l'opinion n'était pas encore mûre en Angleterre pour un pareil changement, c'est bien cette déclaration de l'honorable député. Lord Salisbury ne voulait pas même donner une audience à une délégation demandant la nomination d'une commission royale. Pourquoi ? L'honorable député nous dit qu'il avait sur les bras la guerre avec le Sud-africain. Mais tout n'est pas arrêté en Angleterre à cause d'une guerre dans le sud de l'Afrique. L'honorable député dit que le premier ministre avait plusieurs choses importantes à faire. Mais jamais il n'arrive que le premier ministre d'Angleterre soit sans choses importantes à faire. Mais l'honorable député (M. Kemp) croyait connaître le fond de la pensée de lord Salisbury. C'est que s'il recevait la délégation, même quand celle-ci ne demandait rien que la nomination d'une commission royale, le pays pourrait interpréter la chose comme indiquant que le gouvernement allait adopter une politique de protection, et cela entraînerait sa défaite. Quelle doit avoir été l'opinion publique en Angleterre, selon l'honorable député, lorsqu'il nous dit que le premier ministre refusa de les recevoir en leur disant à peu près : N'approchez pas de moi ; si on me voyait en compagnie de gens qui ont une pareille demande à faire, je ne pourrais pas rester au pouvoir. Et cependant, l'honorable député se présente aujourd'hui à la Chambre avec l'assurance la plus sereine, comme si c'était la chose la plus simple du monde que sir Michael Hicks-Beach, le chancelier de l'Echiquier, prît cette mesure. Or, qu'on me permette de signaler aux honorables messieurs une chose à observer. Et cela en dehors de tout esprit de parti. Je suis de ceux qui croient qu'il serait bon d'avoir un commerce de préférence si nous le pouvions ; et je n'ai jamais prétendu que nous ne le pourrions pas. J'ai exprimé les mêmes vues que le ministre des Finances. J'ai toujours prétendu que si nous y arrivions jamais, une des grandes causes qui nous y conduiraient serait l'acte volontaire de ce parlement lorsqu'il a établi une préférence à l'avantage de la Grande-Bretagne. Si j'ai bien compris l'extrait du "Star" de Montréal qu'a lu l'honorable député de Simcoe (M. Bennett), la lecture qu'il en a faite tendrait à faire voir que les membres de la Chambre des communes en Angleterre demandaient à sir Michael Hicks-Beach de nous accorder aujourd'hui une préférence, parce que nous leur avions donné une préférence dans notre tarif, ce qui prouvait d'une façon concluante que notre action avait son influence. Nous n'avons pas marchandé avec l'Angleterre, nous avons conquis l'affection des habitants de la métropole, et notre action a eu une grande mesure d'influence sur leurs relations commerciales individuelles avec notre pays. Je crois qu'elle a aussi son influence politique, d'autant plus qu'elle a été toute spontanée et s'est faite, comme l'a dit l'honorable ministre des Finances, sans marchandage. On parle de ce que le premier ministre a dit qu'il n'est pas allé là pour demander à l'Angleterre d'imposer un droit de protection sur les céréales.

Les choses sont différentes aujourd'hui, et sous l'influence de notre tarif de préférence, le sentiment anglais se modifie dans une certaine mesure. Tandis que ce gouvernement n'a pas demandé aux hommes de la métropole d'imposer un droit sur les grains, ils l'ont fait d'eux-mêmes et pour leurs propres raisons. Maintenant que ces droits sont imposés il peut se faire que, plus tard, on veuille réduire le fardeau qui devra peser sur la nation. Je n'essayerai pas de dire comment on le réduira. J'ai entendu assez discuter cette question de la protection et du libre-échange en cette Chambre pour savoir que l'on ne peut déterminer d'une façon absolue sur qui retombe le paiement des droits dans tous les cas et en toutes circonstances. Mais je dis que la nation anglaise sera chargée d'un certain fardeau, parce qu'elle ne produit pas autant de céréales qu'elle en consomme. Mais si le gouvernement désire rendre ce fardeau moins onéreux, il serait facile de le faire aujourd'hui, qu'il a imposé pour ses propres fins une certaine mesure de droits sans y avoir été sollicité par les colonies ; il peut réduire le fardeau de la nation en faisant décréter par une loi que pour les produits des colonies cette taxe n'aura pas d'application. Il y aura sans doute d'autres questions qui auront leur poids avec le gouvernement britannique. Il y aura à considérer l'effet de la chose sur le reste du monde. Il y aura à considérer comment une préférence donnée aux colonies agira sur les sentiments et les actions des autres nations. Mais aujourd'hui que ce droit a été imposé la question qu'aura à discuter l'honorable premier ministre ne présente plus le même aspect ; la situation est différente de ce qu'elle était à sa première visite en Angleterre, alors qu'il n'y avait pas de droits sur les céréales.

Mais l'idée de voir les honorables membres de l'opposition faire la leçon au gouvernement pour avoir négligé les intérêts du pays. L'idée de voir ces messieurs se lever et poser en gardiens des intérêts du pays. S'ils étaient au pouvoir, ils télégraphieraient ce soir même au gouvernement britannique et obtiendraient un traitement de préférence. M. l'Orateur, je ne veux pas vous reporter à un débat précédent, mais j'ai vu dans les journaux que le chef de l'opposition dans le parlement canadien a présenté récemment une résolution qu'ont appuyée ses partisans. Dans cette résolution ces messieurs déclaraient énergiquement que s'ils étaient au pouvoir, ils arrangeraient leur tarif de telle façon qu'il n'entrerait pas pour un dollar de marchandises britanniques dans le pays ; ils se déclaraient aussi en faveur d'un tarif de préférence. Le nie-t-on ? Je dis que leur résolution, telle qu'interprétée par l'honorable député de Peel (M.

Blain) et autres messieurs, fermait la porte à toutes les denrées qui pouvaient se produire en ce pays. Chacun sait que c'est là l'attitude prise par ces messieurs, et je demande au chef de l'opposition de donner au premier ministre quand il partira, une liste des articles qu'il pourra offrir au public britannique en retour de l'admission de nos produits en franchise.

M. BELL : L'honorable monsieur me permettra-t-il ? Cela ne se reliait-il pas à une proposition de commerce privilégié ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui. Si on me permet de parler d'un débat précédent——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois qu'il est dans l'ordre qu'un honorable député parle d'un débat précédent sous forme d'illustration, mais il ne lui est pas permis d'en discuter le fond.

Le MINISTRE DES DOUANES : La résolution a été imprimée dans les journaux et tout le monde peut l'y voir.

Que cette Chambre, considérant que l'opération du tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie, accordant une protection suffisante à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles, à ses manufactures et industries, et qui puisse, en tout temps assurer le marché du Canada aux Canadiens. Et tout en insistant toujours fortement sur la nécessité d'une semblable protection pour les intérêts canadiens, cette Chambre affirme sa foi en une politique de réciprocité et de préférence commerciales entre les diverses parties de l'empire.

Ce qui veut dire que tout en accordant cette protection nécessaire qui dans leur idée devait réserver le Canada aux Canadiens et fermer la porte à tous les articles des autres pays qui peuvent être produits dans le Canada, les honorables députés de la gauche étaient prêts à accepter une réciprocité de préférence. On sait maintenant ce qu'ils veulent. Supposons que l'on demande au premier ministre, lorsqu'il ira en Angleterre, de définir exactement la position de la gauche. Les hommes d'Etat anglais lui diraient : Nous avons imposé un droit de six sous par cent livres de grain et de dix sous par cent livres de farine et vous nous demandez de laisser entrer en franchise le blé et la farine des colonies. Alors notre premier ministre répondrait: L'opposition à mon gouvernement désire beaucoup que vous laissiez entrer notre grain en franchise. On lui répondra : l'opposition vous a-t-elle dit ce qu'elle accorderait en retour Eh ! bien, elle a proposé une résolution demandant que le tarif canadien fut élevé assez haut pour garder le marché canadien pour tous les produits canadiens, et qu'elle appliquerait ce tarif à l'Angleterre aussi bien qu'elle prétend vouloir établir avec vous un commerce basé sur la préférence mutuelle. Les Anglais diraient alors au premier ministre : voulez-vous nous dire quels articles nous produisons que vous ne pouvez pas produire au Canada ? Le premier ministre répondrait : si je dois vous parler franchement, il me faudra vous dire que je ne connais pas un seul article que vous produisez que nous ne pourrions pas produire nous-mêmes sous un tarif protecteur suffisant tel que l'opposition déclare être essentiel, c'est-à-dire une protection qui exclura toutes vos marchandises du marché canadien. L'opposition peut-elle nous citer un seul article produit dans le Royaume-Uni que nous ne pourrions pas produire ici même sous un tarif protecteur suffisamment élevé ? La résolution de l'opposition est au dossier, et tel est son programme.

C'est aller réellement un peu loin que de vouloir dicter au premier ministre d'appuyer en Angleterre une politique qu'il ne croit pas être dans l'intérêt public. Le premier ministre s'en va en Angleterre les mains libres, car pas un député de la droite n'a voté pour la résolution proposée par la gauche, résolution qui aurait lié le premier ministre de telle façon qu'il n'aurait pu demander au gouvernement anglais un seul sou de préférence sous une forme ou sous une autre. Ce serait plus qu'une insulte à faire à l'Angleterre que de lui dire : Nous voulons que vous nous accordiez la préférence sur votre marché et ajouter aussitôt après pour se conformer à la résolution de la gauche telle qu'expliquée par les discours de ses membres et leurs applaudissements fréquents : Tout en vous demandant de nous accorder une préférence nous nous sommes engagés à établir un tarif protecteur suffisamment élevé pour exclure du marché canadien tout article que vous produisez. C'est faire insulte au gouvenement anglais que de lui faire une telle proposition, et c'est là je crois la situation dans laquelle se trouveraient les membres de la gauche s'ils allaient en Angleterre pour négocier cette affaire.

Je me réjouis pour le bien du Canada que le premier ministre parte pour l'Angleterre lié par aucune résolution de cette sorte. Il a voté contre, ainsi que tous les amis du gouvernement, et il s'en va en Angleterre conférer avec les autorités impériales et les représentants des colonies, et chercher les moyens, concessions de côté et d'autre ou autres moyens, de multiplier les relations commerciales entre les différentes parties de l'empire. A l'honneur du parti libéral la politique qu'il a adoptée il y a quelques années a contribué beaucoup, je n'en ai aucun doute, a produire en Angleterre le sentiment favorable qui s'y manifeste présentement à l'égard du Canada, et j'espère que l'arrangement qui sera fait sera a l'avantage de toutes les parties de l'empire et du Canada. Je suis certain d'une chose, c'est qu'il est possible, sinon probable, que la politique énoncée par la gauche dans la résolution proposée par son chef qu'il n'y avait pas l'ombre de chance d'obtenir une préférence quelconque de l'Angleterre, parce que cette résolution proposait d'élever suffisamment le tarif pour empêcher tout produit étranger d'entrer au pays. Je dis donc qu'il est étrange

d'entendre les honorables députés de la gauche vouloir faire la leçon au gouvernement et à ce côté-ci de la Chambre comme si nous avions négligé notre devoir, comme si la gauche n'était pas sans aucun espoir d'obtenir la moindre préférence du gouvernement anglais, bien qu'elle prétende le pouvoir.

M. BELL : M. l'Orateur, je remarque que l'honorable ministre des Douanes dit que la décision que la Chambre a prise récemment—

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre, à l'ordre, l'honorable député (M. Bell) a déjà parlé.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: L'honorable député a parlé.

Une VOIX : Pas sur cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la seule question devant la Chambre.

L'ORATEUR-SUPPLEANT: La seule motion devant la Chambre est celle demandant que je quitte le fauteuil et l'honorable député a déjà parlé sur cette motion.

L'honorable JOHN HAGGART (Lanark-sud) : M. l'Orateur, je ne me proposais pas de prendre part à ce débat vu que je n'étais pas dans la Chambre lorsque la motion a été faite, ou plutôt pas la motion, parce que ce n'est que l'exposé d'un grief fait par l'honorable député d'York-est (M. Maclean), en réponse à la motion que la Chambre se forme en comité de subsides, mais la discussion qui a suivi m'a permis de connaître quelle était la question débattue. D'après ce que j'ai appris, l'honorable député d'York-est a déclaré dans cette Chambre que le gouvernement a négligé son devoir en ne faisant aucun effort pour obtenir de la mère patrie une préférence pour les produits du Canada. Les ministres sont comme tombés des nues, ce matin, lorsqu'ils ont lu dans les journaux que le Chancelier de l'Echiquier anglais avait par l'imposition des droits sur les blés et farines donné le coup de mort à leur doctrine du libre-échange qu'ils croyaient voir durer encore cinquante ou soixante ans en Angleterre.

Nous les avions souvent avertis que l'opinion publique anglaise se modifiait. Le très honorable chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) a déclaré à l'Angleterre que nous ne lui demandions pas de préférence sur ses marchés, et que nous lui accordions gratuitement un tarif de faveur sur ses exportations au Canada ; que nous n'attendions rien en retour. Tous ceux qui ont suivi l'opinion publique en Angleterre, non pas celle peut-être que reflètent les hommes politiques dans leurs discours, mais le sentiment réel du public, savent que le secrétaire colonial était en faveur d'un échange de préférence entre les différentes colonies et la mère patrie. Jamais coup plus fatal n'a été porté à l'exécution de ce plan qui aurait été si avantageux au Canada que la déclaration que notre premier ministre a faite en Angleterre. Le gouvernement nous dit aujourd'hui qu'il a toujours été en faveur d'une préférence pour nos produits sur le marché anglais. Oui, le très honorable premier ministre a déclaré cela dans cette Chambre et nous savons tous que dans un discours d'élection dans l'Ouest il a déclaré qu'il obtiendrait la préférence, ou au moins essayerait à l'avoir une semaine ou deux après qu'il serait arrivé au pouvoir et qu'il irait en Angleterre pour cela. A-t-il rempli sa promesse ? Non. Les premières paroles qu'il a prononcées lorsqu'il a été sur le sol anglais n'étaient pas de nature à montrer que nous demandions une préférence, mais disaient tout le contraire. Il a tellement déconcerté M. Chamberlain et les autres hommes publics qui étaient prêts à protéger les colonies, qu'ils ont dû abandonner ce projet. La première des grandes colonies de l'empire était évidemment en faveur des principes du libre-échange prêché par Cobden et Gladstone. Il était décidé à montrer qu'il était libre-échangiste jusqu'à la moëlle, pour me servir d'une expression de mon honorable ami, et le club Cobden l'a décoré d'une médaille. Quel est le trompeur dans cette affaire, le club ou le premier ministre ? ou quel est le trompé ? je ne saurais dire.

Ses premières paroles et ses premiers actes sur le sol anglais n'étaient-ils pas de nature à faire croire au peuple anglais qu'il était libre-échangiste dans le fond de son cœur, et que seules les nécessités de l'heure présente dans son pays le portaient à s'opposer à un tarif de préférence ? C'est ce qu'il a dit dans ses discours d'un bout du pays à l'autre, mais les honorables députés de la droite ont changé de programme sur ce point comme ils ont changé leurs discours sur cette importante question que nous discutons aujourd'hui. Ils ont abandonné les principes qu'ils ne croyaient pas pouvoir être déracinés d'ici à cent ans, et l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) vient nous dire que les déclarations de l'honorable ministre des Finances depuis 1896 jusqu'à ce jour donnaient à entendre que nous pouvions espérer ce changement. Pas un député dans cette Chambre, pas même un partisan de l'honorable ministre, n'a jamais compris cela des déclarations faites par l'honorable ministre des Finances ou par aucun autre ministre. Au contraire, la conclusion qu'on tirait de leurs discours était qu'il était impossible d'obtenir aucune préférence. Mais le gouvernement canadien connaissait les vues du gouvernement impérial sur ce sujet, ces vues lui avaient été communiquées dans une invitation d'assister à une réunion des ministres coloniaux à Londres en vue de discuter premièrement la politique de l'empire, deuxièmement la défense de l'empire, et troisièmement les relations commerciales entre les différentes colonies et la mère patrie. Qu'est-ce que cela signifiait ? Tout le monde a compris que le gouvernement anglais était prêt à discuter la question d'un tarif de faveur entre l'Angleterre et les colonies. Pourquoi notre gouvernement n'a-t-il pas saisi l'occasion qui lui

était offerte ? Pourquoi n'a-t-il pas profité du paragraphe dans la dépêche télégraphique disant que non seulement ces sujets seront discutés, mais aussi tous autres que l'on voudrait faire connaître, afin qu'ils pussent être communiqués aux premiers ministres des différentes colonies. L'honorable ministre n'a pas dit un mot alors, il n'a pas dit une seule parole aujourd'hui faisant connaître quelle sera sa politique. Je crois que dans une question d'une aussi grande importance, le peuple du Canada aurait le droit de savoir quelle est la politique du gouvernement. Nous de ce côté-ci de la Chambre avons déclaré haut qu'il était possible d'obtenir la préférence. Le sentiment était favorable en Angleterre. Nous ne nous plaignons pas parce que sir Michael Hicks-Beach impose une taxe sur les blés et farines, mais parce qu'il ne fait pas d'exception pour les colonies.

Le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson) est toujours dans le doute lorsqu'il s'agit de protection ou de libre-échange, et il nous a dit que l'on pouvait donner de bonnes raisons des deux côtés. Il y a quelques années, l'honorable ministre ne trouvait pas de bons arguments de notre côté. Mais la protection est dans l'air, maintenant. Tous les pays civilisés l'ont adoptée. Le vrai principe est de faire surgir des villes et des manufactures, et d'augmenter la population afin que tous les produits du pays trouvent un marché dans le pays. L'année dernière j'ai cité les paroles du ministre des Finances de Russie, le plus grand ministre des Finances au monde, lequel disait que tous les pays se protègent, et qu'il en serait longtemps ainsi, d'ici à mille ans, alors que le Chinois sera sur le même pied que l'Anglo-Saxon et les autres races, et que le travail de tout individu vaudra autant que le produit du travail de son voisin. C'est une doctrine chrétienne, mais elle n'a pas chance d'être acceptée de sitôt, j'ai bien peur. Or, tant que la période millénaire politique, religieuse et morale ne sera pas accomplie, il faut que la protection soit la politique de notre pays comme elle sera la politique du continent américain. Notre population insistera pour que les manufactures canadiennes soient protégées autant qu'il sera possible—pas jusqu'au point que le ministre des Douanes s'imagine. Il y a des milliers d'articles qui vont être manufacturés en Angleterre et qui pourraient être manufacturés à aussi bon marché ici, mais que l'on ne manufacturera pas vu le peu de demande de ces articles au Canada. Mais je m'écarte de mon sujet.

Le MINISTRE DES DOUANES : Avant de changer de sujet je vous demanderai de vouloir bien nous nommer quelques articles qui sont produits en Angleterre et ne peuvent pas l'être ici.

L'honorable M. HAGGART : Je pourrais vous en nommer deux ou trois mille. Ainsi, les drogues, par exemple. Presque toute la pharmacopée peut être faite au pays. Mais cela paierait-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Là n'est pas la question.

L'honorable M. HAGGART : C'est la question. Il s'agit de savoir si les articles qui entrent dans la consommation générale du pays peuvent être manufacturés ici aussi avantageusement au Canada que dans un pays étranger, et c'est le devoir du gouvernement de protéger ceux qui sont dans ces conditions. Mais je demanderai au gouvernement quelles industries il consentirait à sacrifier dans l'arrangement que le ministre des Douanes propose de faire avec les autorités impériales. Est-ce l'industrie des lames ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous ne nous proposons pas d'en sacrifier aucune.

L'honorable M. HAGGART : Mais l'honorable ministre a dit qu'il consentirait à faire avec les autorités impériales un arrangement qui augmenterait nos importations d'Angleterre en retour de la préférence qu'elle nous accorderait sur ses marchés.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. HAGGART : Mais c'est absolument ce qu'il vient de dire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

L'honorable M. HAGGART : Quelles manufactures va-t-il sacrifier alors ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'est pas nécessaire d'en sacrifier aucune.

L'honorable M. HAGGART: Alors vous ne pouvez pas faire d'arrangement. De ce côté-ci de la Chambre nous avons accusé le gouvernement de n'avoir pas su saisir l'occasion que s'offrait d'obtenir un tarif de préférence de l'Angleterre. Le premier ministre et tous ses collègues nous ont dit qu'il était impossible d'obtenir cette préférence. Mais la chose est possible maintenant. Le très honorable premier ministre va être appelé en Angleterre à discuter nos relations commerciales avec l'empire. Mais, il ne pourra pas accomplir grand chose, car il ne veut pas discuter la question des relations politiques ni celle de la défense de l'empire qui sont si intimement liées à celle de nos relations commerciales. Par sa réponse aux autorités impériales il a donné le coup de mort à tout projet qui pourrait aider l'empire. Nous voulons avoir les dépêches. Nous voulons avoir la dépêche que le secrétaire colonial a envoyée à lord Minto, et nous voulons avoir la réponse du gouvernement à cette dépêche. Nous n'avons pas ces documents. J'appelle votre attention sur ces mots :

Vu la conférence projetée, espère que votre premier ministre pourra rester quelque temps, disons trois semaines, après la cérémonie, com-

me l'hôte du gouvernement de Sa Majesté. Télégraphiez réponse, s'il vous plaît. Dépêche par courier suit.

Nous voudrions avoir cette dépêche.

Le PREMIER MINISTRE : Je dois dire à mon honorable ami qu'il n'y a pas de dépêche. Bien que la dépêche mentionnât qu'une dépêche suivait, elle ne nous est jamais parvenue.

L'honorable M. HAGGART : Je me basais sur cette dépêche qui me paraît très courte. La dépêche doit avoir été contremandée, parce que pour le secrétaire colonial la réponse de l'honorable premier ministre mettait fin à toute communication ultérieure. Je ne m'étonne pas qu'il n'ait pas envoyé d'autres dépêches.

Le MINISTRE DES FINANCES : La réponse satisfaisait tellement le gouvernement anglais qu'il ne croyait pas l'utilité de rien ajouter.

L'honorable M. HAGGART : Si satisfaisante qu'il n'avait plus rien à ajouter sur le sujet. Il n'y a plus d'espoir maintenant de recevoir de dépêche, et toutes les négociations sont probablement terminées. La réponse de l'honorable premier ministre a mis fin à toute espérance d'un arrangement intercolonial, au point de vue des relations politiques et de la défense de l'empire ou même au point de vue des relations commerciales.

Le PREMIER MINISTRE : Quelles sont les dates ?

L'honorable M. HAGGART : Le télégramme du secrétaire des colonies est daté le 23 janvier et la réponse du gouvernement canadien le 3 février ; comme il n'y a pas de dépêche, c'est la fin des communications, et l'honorable premier ministre ne sera qu'un simple figurant aux fêtes du couronnement. Nous n'aurons aucun bon résultat de la meilleure occasion qui ait jamais été offerte à une nation d'accomplir ses désirs et servir besoins.

L'Orateur quitte le fauteuil et la Chambre se forme en comité des subsides.

Annuaire statistique, $4,000.

M. CLANCY : L'honorable ministre nous avait promis de nous donner quelques détails sur la manière dont se fait la distribution de ce livre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'annuaire statistique est distribué aux instituts d'artisans, à la presse et aux bibliothèques du pays. On en envoit aussi un certain nombre d'exemplaires aux bibliothèques et à différents bureaux en Angleterre ; aussi aux chambres de commerce et autres institutions publiques semblables, et en ces dernières années on en a distribué aux membres de la Chambre des communes. La distribution a beaucoup augmenté dernièrement.

M. CLANCY : Je crois que c'est précisément le même renseignement que l'honorable ministre nous a déjà donné. Ce que nous lui avons demandé et ce qu'il a promis de faire, c'était de nous faire connaître le nombre d'exemplaires distribué dans chaque cas.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai demandé ce renseignement au statisticien, mais je crains de ne pas avoir sa réponse ici.

M. INGRAM : Je crois que les collèges devraient recevoir cet annuaire ; il y a dans ces collèges un cours commercial où les élèves s'occupent beaucoup des rapports de commerce et de navigation du Canada et d'autres pays. Je proposerais que l'on fasse distribuer l'annuaire aux différents collèges du pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sais pas combien de ces collèges nous avons au pays. Je crois qu'il y en a beaucoup dans la province d'Ontario, et si nous le leur donnons, il faudrait le donner aux institutions correspondantes dans les autres provinces. L'honorable député peut-il me donner une idée du nombre, et s'il nous reste un assez grand nombre d'exemplaires de l'annuaire, je serai heureux de les faire parvenir à ces institutions.

M. INGRAM : Je n'en connais pas le nombre dans les autres provinces, mais je crois que dans l'Ontario on peut en compter un par district électoral.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : S'il n'y avait pas plus d'un collège par district électoral je crois que nous en aurions un approvisionnement suffisant, et je serai très heureux de leur faire parvenir le livre.

M. SPROULE : Combien en avez-vous fait imprimer d'exemplaires l'année dernière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous en avons demandé 5,000.

M. SPROULE : Combien en a-t-on distribué à chaque député ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y a pas de nombre fixé. Il y a des députés qui en ont demandé dix et les ont reçus, mais le nombre par député est généralement de quatre ou cinq.

M. CLANCY : N'y avait-il pas de règle à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y avait pas de règle stricte, mais l'on en donnait généralement quatre ou cinq à ceux qui en demandaient. Plusieurs n'en ont jamais demandé.

M. CLANCY : Alors ceux qui étaient un peu modestes en ont eu moins. Il est bon de savoir que nous pouvons en avoir une douzaine si nous les voulons.

M. HUGHES (Victoria) : Pourquoi n'en a-t-on pas distribué un certain nombre à

chaque député ? Je n'en ai pas demandé, et combien en ai-je eu ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suppose que vous n'en avez pas eu du tout.

M. HUGHES (Victoria) : Chaque député devrait en recevoir un certain nombre comme cela se fait pour les livres bleus.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces livres ne sont pas distribués de la même manière. Ils ne sont pas imprimés en vertu d'un ordre de la Chambre, mais par le département de l'Agriculture. Les autres livres bleus sont publiés et distribués par ordre de la Chambre, mais cet annuaire est publié d'après un règlement différent, et il en a toujours été ainsi.

M. HUGHES (Victoria) : Ce crédit est destiné à payer les frais de publication de ce livre dont chaque député devrait recevoir au moins un ou deux exemplaires. En refusant d'agir ainsi, l'honorable ministre manquerait à son devoir.

M. SPROULE : Je n'ai pu en obtenir que trois ou quatre exemplaires. J'aurais aimé en recevoir un plus grand nombre, parce que plusieurs instituteurs m'avaient manifesté le désir d'avoir ce livre.

M. BROCK : Je ne me gène pas pour protester hautement toutes les fois qu'il m'arrive de recevoir, par la malle, toute cette énorme littérature, que l'on fait imprimer par ordre de cette Chambre, parce que cela nous coûte inutilement des centaines de milliers de dollars. Il est bien difficile de demander à un ministre de diminuer les dépenses de son ministère, quand on distribue à profusion tous ces documents publics. Chaque année, je reçois du ministère de l'Agriculture, une énorme quantité de rapports que je devrais distribuer à ceux de mes électeurs qui appartiennent à la classe agricole ; on rencontre quelques vendeurs de bananes, mais on ne saurait trouver un seul cultivateur dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter ici. Tous les membres de cette Chambre reçoivent la même quantité de rapports dont ils ne peuvent se servir à l'avantage de leurs électeurs. Mon bureau en est rempli ; je n'ai pas le temps de lire ces rapports et c'est aussi le cas de toutes les personnes que je connais. On doit donc, sous ce rapport, dépenser inutilement des centaines de milliers de dollars dans presque tous les ministères ; ajoutons qu'un grand nombre de ces rapports sont publiés en français. Je demanderais à ceux qui siègent de l'autre côté de la Chambre d'aider les ministres à débarrasser le pays d'une dépense d'un demi-million de dollars, sous ce rapport. Ce crédit comprend aussi le montant énorme qu'il nous faut dépenser pour les " Débats ". Si l'on discontinuait la publication des " Débats ", on entendrait ici moins de discours, ces derniers seraient plus courts et, en deux mois, on ferait l'ouvrage qu'on prend maintenant quatre mois à expédier. On devrait nommer un comité pour étudier sérieusement cette question, dans le but de faire disparaître cette dépense énorme.

M. LaRIVIERE : Dans le but de renseigner mon honorable ami, je puis dire que le comité des impressions nommé conjointement par les deux Chambres a nommé un sous-comité pour s'occuper de ces questions. Nous rassemblons des statistiques, et le sous-comité doit faire rapport au comité conjoint qui, à son tour, soumettra à la Chambre le résultat de ses délibérations sur ces détails. Je regrette que l'honorable gentleman ait cru à propos de s'opposer à la publication en français de ces rapports.

M. BROCK : Ce n'est pas ce que j'ai voulu faire.

M. ROSS (Ontario) : J'ai reçu trois ou quatre exemplaires de l'annuaire statistique, et cela m'a fait beaucoup plaisir, en vérité. Cette publication est très utile aux instituteurs qui apprécient beaucoup les renseignements qu'elle fournit. Quand à la distribution des différents rapports, j'endosse volontiers les remarques de mon honorable ami de Toronto-centre (M. Brock). je ne pourrais trouver un wagon assez grand pour transporter toutes les copies de rapports que j'ai reçues et que je ne puis lire. On nous envoie des rapports de chaque département de l'administration publique. Ce sont des volumes considérables et ma bibliothèque en est tellement remplie que je ne sais plus où placer toute cette littérature officielle. Si je ne puis les distribuer ou m'en servir, ces livres ne me sont d'aucune utilité ; ils deviennent donc des objets de rebut. Aussi, je crois que la proposition de mon honorable ami a bien sa raison d'être, et qu'en diminuant le coût de publication et de distribution de ces rapports, nous pourrons épargner un montant considérable à l'avantage du pays.

M. HUGHES (Victoria) : L'annuaire statistique a été considéré, depuis plusieurs années, comme une des publications les plus utiles du gouvernement. J'affirme que ce volume devrait se trouver dans toutes les écoles tant soit peu importantes du Canada. C'est là ce que j'ai toujours prôné depuis dix ans. Si l'on distribuait deux fois plus de copies de ce livre, et deux fois moins de tous ces rapports interminables des enquêtes par questions et réponses que fait le comité de l'Agriculture, rapports qu'on expédie d'ici à la tonne, mais dont la moitié n'est pas distribuée, et que personne ne lira, le pays retirerait de grands avantages de cette réforme tout en épargnant beaucoup d'argent.

M. HENDERSON : Je ne puis laisser passer cette affirmation sans protester. Je crois que la distribution des rapports des enquêtes faites par le comité de l'Agricul-

ture, est très importante, en vérité, et rend de grands services, surtout quand elle se fait sous forme de bulletins, comme cela se pratique depuis quelques années. Ces petites brochures sont toujours lues, tandis que le volume contenant tous ces rapports, et qui n'est publié qu'à la fin de chaque exercice, ne pourrait être étudié avec autant d'attention. Je crois que beaucoup de députés représentant des comtés agricoles, trouvent le moyen de distribuer ces bulletins, sans dépenser beaucoup de temps à cette besogne. Quant à moi, je me suis débarrassé facilement de tous les exemplaires de ces bulletins qu'on m'a envoyés. Je suis certain que je pourrais en distribuer deux fois plus.

M. BROCK : Vous pouvez prendre les miens.

M. HENDERSON : Mon honorable ami me dit que je puis avoir les siens. Je le remercierais sincèrement s'il voulait m'adresser ces livres à Acton. Je saurai en faire un bon usage ; j'espère que l'honorable gentleman n'aura pas besoin que je lui rappelle son offre. Voici comment je fais la distribution de ces exemplaires : Supposons, par exemple, que je reçoive soixante exemplaires du rapport du témoignage du professeur Robertson au comité de l'Agriculture. Je les divise en paquets de huit ou de dix exemplaires, et j'adresse ces colis aux directeurs de la poste de certaines localités rurales, lesquels, j'en suis sûr, se chargeront de distribuer ces exemplaires aux personnes qui viendront chercher leur courrier. Il n'est pas nécessaire d'adresser séparément chaque exemplaire. J'ai demandé aux cultivateurs s'ils avaient reçu ces bulletins, et ils m'ont répondu dans l'affirmative, ce qui démontre que ces documents avaient été remis aux personnes qui pouvaient en retirer quelque bénéfice. Je suis convaincu que la classe agricole comprend plus facilement un sujet établi au moyen de questions et de réponses, que si elle était obligée de parcourir attentivement tout un énorme volume pour y trouver le renseignement dont elle a besoin. A mon sens, on ne devrait pas limiter le nombre de ces publications que je considère très utile et très avantageuses à ceux à qui on les adresse——

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais attirer l'attention du ministre de l'Agriculture sur les attaques dirigées contre lui, ici même et dans toute la presse du pays, à propos de l'exactitude des renseignements qu'on trouve dans les différents rapports de son ministère. L'honorable gentleman est responsable de ces publications ; il ne peut invoquer la négligence des fonctionnaires qu'il a sous ses ordres. Je constate qu'il s'attribue beaucoup de mérite, à la fin de son rapport, pour avoir distribué par tout le pays de nombreux exemplaires de l'annuaire statistique. Ce volume contiendrait des renseignements bien inexacts, s'il fallait en croire les journaux partisans du gouvernement, et même les organes particuliers du ministre. Dans ce cas, si tout ce qu'on dit est vrai, moins on distribuera d'exemplaires de cet annuaire, mieux ce sera pour le pays. Si mon honorable ami d'Ontario-sud (M. Ross) veut que nos instituteurs soient au courant des progrès du pays, il ferait mieux de ne pas leur adresser ce livre, si les déclarations de certains membres de la droite sont vraies. Un ministre de la Couronne a même été jusqu'à dire qu'une personne qui consulte l'annuaire statistique, à propos de faits se rapportant au Canada, se trouvait prise dans un véritable traquenard. Pourquoi le ministre de l'Agriculture nous demande-t-il de lui voter ce crédit, quand il n'a pas un mot à dire pour défendre une publication qualifiée ainsi par un de ses propres collègues et par les journaux qui appuient le gouvernement dont il fait partie ? J'espérais que le ministre, quand cet item nous serait soumis, essayerait de répondre à ces accusations, et défenderait cette publication de son ministère, même contre les attaques de ses collègues. Mais il n'a pas ouvert la bouche ; il nous reste à deviner, au meilleur de notre connaissance, si ces accusations sont vraies ou fausses. Les membres de la Chambre ont le droit de considérer comme exacts les renseignements Cet annuaire ne doit pas être une compilation de statistiques faites approximativement ; il doit contenir des renseignements exacts. Aussi, devons-nous être surpris de qui se trouvent dans un rapport publié par le ministre de l'Agriculture ; mais s'il faut en croire les accusations dont j'ai parlé, on ne devrait plus ajouter foi aux informations contenues dans cette publication, car, en la consultant, on tombe dans un traquenard, suivant l'expresion d'un membre du gouvernement, ce qui revient à dire à l'honorable gentleman que l'annuaire publié par son ministère ne sert qu'à tromper le peuple de ce pays. On a porté ces accusations depuis déjà deux ou trois semaines, et le ministre de l'Agriculture n'a pas trouvé une excuse en faveur des fonctionnaires de son ministère, les auteurs de cette publication. Je connais assez l'honorable gentleman, et j'osais espérer qu'il se montrerait loyal envers ses fonctionnaires, comme il exige que ces derniers agissent loyalement à son égard. voir certains ministres dans l'obligation de se lever ici pour déclarer que celui qui consulte ce livre doit tomber dans un traquenard. A mon sens, ceux qui ont porté ces accusations, n'ont pas compris combien elles concernaient le ministre de l'Agriculture, et apparemment, ce dernier n'a pas saisi toute la portée grave de l'attaque dirigée contre son ministère et contre lui-même. S'il en était autrement, il ne nous demanderaient pas de voter un crédit de $4,000 destiné à payer le coût de la publication de cet annuaire, l'an prochain, sans nous fournir quelques renseignements sur ce sujet.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Je dois avouer franchement que je n'ai jamais

entrepris, comme ministre, d'examiner et de vérifier tous les détails des différents renseignements contenus dans cet annuaire. Je crois que c'est là le devoir des fonctionnaires chargés de ce travail de compilation ; l'honorable gentleman doit comprendre qu'on ne peut espérer qu'un ministre de la Couronne se livre à la corvée qu'impose un travail semblable. Je regrette d'avoir à dire qu'on a constaté dans cet ouvrage des inexactitudes, des chiffres qui ne correspondent pas les uns aux autres. Tout ce que j'ai à dire à la Chambre et à l'honorable chef de l'opposition c'est que ces erreurs ne se répéteront plus, je l'espère sincèrement. L'annuaire statistique est une compilation de tout ce qu'on trouve dans les livres bleus des différents ministères ; ce travail a été exécuté par les fonctionnaires du ministère de l'Agriculture, qui doivent voir à ce que l'ouvrage soit bien fait, à ce que les chiffres soient bien transcrits, à ce qu'on n'y trouve rien qui ne correspond pas au fait. Sans doute, les inexactitudes qu'on a constatées dans cet annuaire, ne sont à la louange du ministère, ni à celle des fonctionnaires qui ont exécuté ce travail. Je sais qu'en ma qualité de chef politique de ce ministère, je dois porter la responsabilité de ces erreurs.

M. INGRAM : Dois-je conclure de tout cela que les fonctionnaires chargés de faire ce travail, ne sont pas compétents ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai toujours cru qu'ils étaient compétents, et c'est encore là mon opinion. S'ils n'ont pas rempli leur devoir, je devrai le leur faire exécuter à l'avenir.

M. ROSS (Ontario) : Je ne voudrais pas qu'on me crut opposé à la publication des rapports du comité de l'Agriculture. Je fais partie de ce comité dont je trouve le travail extrémement intéressant et instructif. Je suis convaincu que les cultivateurs qui lisent ces rapports, partagent mon opinion sur ce point. Il me fait grand plaisir de distribuer ces documents, et la classe agricole est heureuse de les recevoir. Mais il y a d'autres rapports qui semblent n'avoir aucun intérêt. Il me fait peine, après la discussion qui vient de se développer ici, de constater que certains renseignements de l'annuaire statistique sont inexacts. Je crois que cette publication est nécessaire et qu'on devrait la mettre entre les mains de tous les instituteurs ; ces derniers s'en serviraient dans les écoles pour démontrer le progrès du pays et celui des affaires en général.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami se tromperait grandement s'il me croyait opposé à la publication de l'annuaire statistique. Moi-même, j'ai cité des chiffres tirés de ce livre, et je crois qu'ils étaient exacts. J'ai appelé l'attention du ministre de l'Agriculture sur les commentaires qu'ont faits à propos de ce livre, non pas les membres de la gauche, mais les partisans du gouvernement et les journaux libéraux du pays. La seule chose qui me surprenne, c'est que l'honorable gentleman, après qu'on eut appelé son attention sur ces attaques et alors qu'il nous demande de lui voter ce crédit, n'ait pas jugé à propos de risquer une défense quelconque de cette publication.

L'honorable W. M. ROSS (Victoria, N.E.): Je m'oppose à la publication de l'annuaire statistique, parce que ce volume a une apparence misérable. Ce n'est pas là un annuaire, car ce volume n'est seulement pas relié. Je considère qu'un livre contenant des renseignements officiels sur tout le Canada, devrait revêtir une autre toilette typographique. La colonie de la Nouvelle-Zélande a publié un annuaire pour 1901 ; ce volume contient vingt fois plus de renseignements que nous n'en saurions trouver dans notre annuaire statistique. Ce dernier n'est qu'une compilation de détails d'une sécheresse désespérante, de chiffres que bien peu de personnes dans cette Chambre comme au dehors, consulteront. L'annuaire de la Nouvelle-Zélande est un volume d'agréable apparence, il est très intéressant, il contient des renseignements très importants et très précieux sur cette colonie. Je voudrais que notre annuaire ressemblât à ce volume.

M. HENDERSON : Je regrette que le ministre de l'Agriculture ait oublié notre ami vénéré dans la distribution de ces superbes volumes dont j'ai ici un exemplaire. Je suis surpris de constater que l'honorable député de Victoria, N.-E., (l'honorable M. Ross) n'a pas vu ce magnifique livre ; j'espère qu'il ne condamnera pas cette publication parce qu'elle a une couverture rouge. Je n'ai pas dans l'annuaire statistique cette confiance dont fait preuve l'honorable chef de l'opposition. J'avoue qu'il m'arrive bien rarement de citer ce volume, ou d'en faire des extraits, sans d'abord vérifier l'exactitude des renseignements que je trouve dans ce livre. A mon grand regret, je dois dire qu'il y a, dans cet annuaire, deux ou trois tableaux qu'on ne devrait pas y trouver, car ils ne sont là que pour des fins politiques. Quand ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre, nos adversaires nous accusaient de compiler tout l'annuaire dans le but d'obtenir un avantage politique. Si cette accusation était vraie les membres de la droite sont coupables de la même faute. J'appellerai l'attention de l'honorable ministre sur un tableau qui sera changé, l'an prochain, je l'espère, car il est inexact du commencement à la fin. Il serait malheureux qu'on mit ces chiffres entre les mains des enfants de nos écoles. Je veux parler du tableau indiquant l'actif et le passif des différentes provinces, tableau qu'on trouve à la page 481 de l'annuaire de 1899. A la page 478, on indique d'abord le montant de la dette particulière des provinces, toutes les provinces du Canada à l'exception d'Ontario.

M. FRASER : Cette province n'a pas de dette.

M. HENDERSON : Evidemment les membres de la droite ont lu ce volume, et c'est pour cela qu'ils ignorent l'état des finances de la province d'Ontario. A la page 481, je trouve un état des excédents de 1882 à 1899, des dettes des chemins de fer payables dans l'espace de 40 ans. Cet état indique le passif des chemins de fer d'Ontario pour chaque année en particulier. C'est ainsi que pour 1899, ce passif aurait été de $1,962,903. Pourtant, dans son exposé budgétaire, il y a quelques mois à peine, le premier ministre d'Ontario (M. Ross) déclarait que les dettes des chemins de fer, au mois de janvier, étaient de $3,510,790.

M. TALBOT : Pour quel exercice ?

M. HENDERSON : A la fin de 1901. C'est là la différence entre les deux années. Le passif augmente quelque peu. Je ne puis affirmer qu'il y a eu une augmentation en 1900 ou 1901, mais je dis que la différence n'est pas bien sensible, en vérité——

M. FRASER : L'honorable député fait-il allusion à l'exposé budgétaire de cette année ?

M. HENDERSON : Oui.

M. FRASER : Alors ces calculs s'étendent jusqu'à la fin de l'exercice de 1901, tandis que les tableaux statistiques publiés en 1899, ne peuvent se rapporter qu'à l'année 1898. Il y a donc un écart de trois ans.

M. HENDERSON : Non, les tableaux que j'ai lus sont pour l'année 1899, et l'honorable député (M. Fraser) n'a pas besoin d'essayer de mêler les cartes. Il peut y avoir tout au plus une différence de deux ans. A tout événement, l'écart entre ces tableaux et les chiffres du premier ministre d'Ontario ne saurait être de $2,000,000. Il s'élèverait qu'à $200,000 et ne pourrait dépasser $500,000. Ainsi d'un côté, nous entendons M. Ross déclarer que la dette des chemins de fer à la fin de l'exercice de 1901, était de $3,510,790, et de l'autre nous lisons dans l'annuaire statistique qu'à la fin de l'exercice de 1899, cette dette s'élevait à $1,962,000. La commission a siégé depuis ce temps, ainsi que le fait remarquer un honorable député, mais je ne crois pas que les chiffres aient été changés sensiblement. Les commissaires, je crois, ont constaté que la dette était suivant nos prévisions. Cela ne change rien à mon argumentation. Prenons une autre colonne dont les chiffres me semblent disposés de façon à faire croire que la province d'Ontario n'a pas de dette :

On a réellement l'intention de créer cette impression dans l'esprit du jeune lecteur dans l'école publique lorsque nous savons tous que l'Ontario a une dette de près de $6,000,000. Il est de $1,815,000 au gouvernement du Canada et la province de l'Ontario paie au Dominion sur cette somme un intérêt de 4 et 5 pour 100, ce qui est un taux joliment élevé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y autre chose sur l'autre côté du compte.

M. HENDERSON : Oui, mais c'est le mauvais côté. Je vais discuter dans un instant la question dont vient de parler l'honorable ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne veux pas la discuter avec mon honorable ami.

M. HENDERSON : Laissant donc la question de la dette, qui est près de $6,000,000, je crois qu'on a bien tort de publier un tableau de ce genre pour laisser croire qu'elle est au-dessous de $2,000,000. Un autre chef est : Excédent de l'actif sur le passif, et il est dit qu'en 1899 nous avons un excédent de $2,250,932 en sus de tout passif. Or, tout homme au fait de l'histoire financière de la province d'Ontario sait parfaitement bien qu'il n'y a pas un dollar d'excédent et que depuis plusieurs années il n'y en a pas eu. C'est un fait bien connu. On a nommé une commission pour tâcher de trouver cet excédent il y a un an ou deux, et lorsque la commission a fait son rapport, elle n'a pas dit un mot de l'excédent. Cependant, cela n'a pas satisfait le premier ministre d'Ontario. Il voulait un excédent et il demanda par lettre à un comptable de la ville de Toronto de voir s'il ne pourrait pas en trouver un. Il n'y a pas de doute que ce comptable a été bien payé et il a présenté un rapport dans lequel il a effectivement trouvé un excédent. J'ai ce rapport sous la main. J'ai le rapport de la commission royale qui est publié d'une singulière manière. L'annexe du rapport est mis sous le même couvert que le rapport de la commission royale et a été distribué dans tout le pays comme étant réellement un rapport imprimé par le gouvernement et comme une partie du rapport de la commission royale alors qu'il était bien connu que les commissaires n'avaient pas attesté un seul mot de ce rapport. Les commissaires ont fait leur rapport le 13 février 1900, et l'autre ouvrage n'a été entrepris que le 27 mars, lorsque le premier ministre écrivit une lettre au comptable lui demandant de faire des recherches dans cette affaire. Il n'y a pas de doute qu'il a trouvé un excédent, mais il l'a fait en incluant un actif qu'il a fait avec une subvention de $142,414 que ce gouvernement avait accordé en 1884 à la province d'Ontario et en le capitalisant à 5 pour 100 il en fit un item de $2,848,000 qu'il a inscrit dans l'actif. Cette somme, cependant, dépassant d'environ $300,000 l'excédent que le gouvernement réclamait, démontre qu'au lieu d'avoir un excédent d'actif il n'a pas eu d'excédent du tout, à part celui qu'il obtient en capitalisant une subvention que personne ne reconnaît comme de l'argent, et à laquelle l'honorable ministre des Finances lui-même, dit que la province d'Ontario n'a pas droit absolu, ou bien pour me servir de ses propres paroles : "Je ne crois pas que votre gouvernement

ait aucun droit absolu de demander cet argent du Domnion."

Ils ont capitalisé la somme que représente la subvention payée d'année en année par ce gouvernement à la province d'Ontario et à laquelle somme capitalisée l'honorable ministre des Finances d'ici dit que le gouvernement d'Ontario n'a aucun droit absolu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami en toute justice devrait lire cette lettre un peu plus loin.

M. HENDERSON : Je lirai toute la lettre si l'honorable ministre le désire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le désire pas ; elle a été publiée cinquante fois.

M. HENDERSON (lisant) :

Je ne crois pas que votre gouvernement ait un droit absolu de demander cet argent au Dominion. Les lois assignent certaines limites; mais il n'y a pas de doute que si vous voulez obtenir cet argent vous pourriez facilement vous conformer aux conditions.

Nous le savons tous. L'Ontario peut se conformer aux conditions, renoncer à cette subvention et prendre la somme plus forte, mais l'Ontario ne veut pas faire cela. La province de l'Ontario pourrait de la même manière vendre n'importe quelle autre partie de son actif. Je ne vois pas que j'aie rien à gagner en lisant la lettre de l'honorable monsieur. C'est, je suppose, seulement l'opinion du ministre qu'il a exprimée pour aider le premier ministre de l'Ontario, à Toronto, à la veille d'une élection à une époque très critique. Je ne veux pas dire que l'honorable ministre des Finances a exagéré ce qu'il croyait être la vérité, mais j'avoue qu'il y a d'autres hommes dans ce pays, qui ont étudié cette question avec beaucoup de soin, et qui ont une opinion absolument contraire à celle de l'honorable ministre des Finances au sujet de cette somme d'argent. C'est simplement capitaliser une somme d'argent que ce gouvernement a accordé à la province de l'Ontario et que ce gouvernement est forcé de payer d'année en année à la province de l'Ontario.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tant que l'Ontario la voudra.

M. HENDERSON : Tant que l'Ontario la voudra et tant que ce parlement autorisera ce gouvernement à la payer et tant que la législature provinciale de l'Ontario autorisera ce gouvernement de la recevoir et en agissant ainsi, ils effacent cette subvention. De la même manière ils pourraient effacer n'importe quel autre actif. Il n'y a pas un dollar de disponible aujourd'hui pour faire face aux obligations de la province. Je dis donc que ce tableau induit en erreur et qu'il devrait être éliminé de l'annuaire. Il est trop malheureux que nos jeunes concitoyens soient portés à croire que nous avons un gros excédent dans l'Ontario, lorsque nous savons que nous payons l'intérêt sur une dette de $6,000,000, et que nous n'avons pas un dollar d'excédent sur nos obligations réelles.

Je n'analyserai pas davantage le contenu de l'annuaire, mais j'avoue que si jamais il m'arrive de citer des statistiques prises dans ce livre, je prends toujours soin de les vérifier par d'autres archives départementales.

M. FLINT : Il n'est pas juste que l'honorable monsieur (M. Henderson) prenne le temps de ce parlement pour discuter les finances de la province de l'Ontario, dans l'intention d'affecter le résultat d'une élection locale qui est à la veille d'avoir lieu.

M. HUGHES (Victoria) : Je me lève pour une question d'ordre. L'honorable député (M. Flint) a voulu jeter du louche sur les motifs qui ont fait agir un honorable député de cette Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne lui a pas attribué des motifs inconvenants. Ce n'est pas un crime que d'essayer d'influencer une élection.

M. FLINT : Pour économiser du temps, je retirerai l'expression, que ce soit parlementaire ou non. Toute cette question de l'excédent dans l'Ontario a été discutée à la dernière élection, et les faits ont bien appuyé les partisans du gouvernement provincial. Un soigneux examen des finances de l'Ontario à un point de vue économique démontre que l'état publié dans l'annuaire est substantiellement correct. Si mon honorable ami veut montrer que l'annuaire est erroné, je ne veux pas le priver de ce plaisir, mais il ne devrait pas prendre le temps de cette Chambre pour fournir de la littérature pour la campagne provinciale. Il était entièrement hors de la question en discutant les finances de l'Ontario. L'annuaire en somme a raison, mais chacun est susceptible de faire erreur, et il y a parfois des erreurs dans l'annuaire sans aucune faute particulière à part peut-être un manque de soin dans le groupement des chiffres. J'ai souvent eu occasion de trouver à redire sur la manière dont on compile l'annuaire. Je crois qu'on pourrait rendre ce livre plus intéressant et plus utile, mais je n'ai aucune objection particulière à présenter quant à l'exactitude des chiffres. La suggestion de l'honorable député de Toronto-est (M. Brock) quant à l'énorme dépense qu'entraîne la publication et la circulation des livres bleus mérite notre attention. Je suis heureux d'apprendre, comme l'a dit l'honorable député de Provencher (M. La Rivière), qu'un sous-comité du comité des impressions est à étudier toute la question dans le but d'adopter un plan par lequel on pourrait épargner beaucoup d'argent au pays. Je recommanderais à ce sous-comité de préparer avec soin une liste de ceux qui reçoivent ces publications. Cette liste a été beaucoup trop longue dans le passé. Des ex-députés qui peuvent n'avoir passé que très peu de temps ici et qui ne

s'occupent pas du tout de ces choses, reçoivent ces publications pendant des années et des années après avoir cessé d'être membres de cette Chambre.

M. LaRIVIERE : Seulement dans le cas où ils les demandent.

M. FLINT : La liste devrait être soigneusement revisée et réduite autant qu'on peut. Je recommanderais de publier une circulaire contenant le nom de toutes les publications avec demande à ceux qui ont droit de les recevoir d'indiquer celles qu'ils désirent recevoir, afin qu'on ne leur envoie pas celles qui ne les intéressent pas. De cette manière on économiserait des milliers de dollars. Il me fait plaisir de recevoir autant de publications que la moyenne des députés, mais une grande partie de celles que je reçois me sont inutiles ainsi qu'à d'autres. Elles ont le désavantage de ne pouvoir brûler dans la fournaise parce qu'elles la bouchent, et il est souvent difficile de savoir quoi en faire. Il y a naturellement les livres reliés qui ont leur place dans les bibliothèques particulières ou qu'on peut donner aux bibliothèques publiques, et ils sont utiles. Je crois, M. l'Orateur, que le ministre de l'Agriculture a dit tout ce qu'il y avait à dire sur l'annuaire. S'il s'y est glissé des erreurs par manque de soins ou par inadvertance, on les corrigera. Personnellement, je voudrais voir l'annuaire publié d'après un autre système à l'avenir, mais le ministre et ses collègues prendront sans doute une décision sur ce sujet. Quoiqu'il en soit, je crois qu'on ne devrait pas prendre le temps du comité à discuter les finances de l'Ontario.

M. CLANCY : Je diffère d'opinion avec l'honorable député (M. Flint). Il n'y a pas un seul député bien pensant dans cette Chambre qui dira qu'il peut se dispenser d'aucun des rapports administratifs. Ce sont les archives publiques du pays. L'honorable monsieur s'apercevra qu'il reçoit deux exemplaires non reliés, dont l'un est sensé lui servir pendant la session du parlement, et il pourra facilement disposer de l'autre parce qu'il y a dans le pays un grand nombre de personnes intelligentes qui sont toujours très heureuses de les avoir. L'honorable monsieur dit qu'il a de la difficulté à les brûler, mais je lui demande maintenant, si après y avoir réfléchi il peut dire qu'il peut se dispenser d'un seul document publié par ordre de ce parlement.

M. FLINT : J'espère que mon honorable ami ne s'imagine pas que j'ai dit qu'on devrait s'en passer. J'ai simplement suggéré de reviser avec soin la liste de ceux qui les reçoivent, et que ceux à qui on les envoie disent quels livres ils veulent, quels livres ils ne veulent pas.

M. CLANCY : L'honorable député sait qu'il demande une impossibilité. Le comité des impressions prend des mesures pour la publication d'un certain nombre de ces publications. S'il y a quelques députés qui ne tiennent pas aux documents parlementaires, le comité ne peut déterminer d'avance s'ils les prendront ou non. Si l'honorable député avait le contrôle de cette affaire, il se trouverait à la fin de l'année très empêtré dans cette distribution, bien que je ne doute pas qu'on puisse faire quelques économies dans l'impression. Pour revenir à cet annuaire si décrié, il n'a pas la prétention d'être autre chose qu'une espèce de compilation des archives publiques, et s'ils ont été faux en aucune manière, il ne conviendrait pas que le compilateur de l'annuaire entreprit de les corriger. Pour cette raison, il ne faut pas blâmer le statisticien pour avoir dit que la province d'Ontario n'a pas de dette, parce qu'il a simplement pris les archives publiques comme il les a trouvées. Vous n'espérez pas qu'un fonctionnaire entreprenne de corriger de son propre chef aucun des documents publics. Je crois qu'il n'est pas juste de porter une accusation contre le ministre de l'Agriculture en disant que cet annuaire n'est pas exact, si ce n'est parce qu'il est resté à sa place et a permis de l'attaquer dans cette Chambre pour des fins politiques. En somme, c'est un ouvrage digne de foi et très satisfaisant, et il n'est pas juste de laisser dire qu'il est rempli d'inexactitudes. Son compilateur serait plus qu'un homme, s'il n'y avait pas d'erreurs, mais il n'y en a pas assez pour nuire gravement à la valeur de cet ouvrage.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai été très surpris d'entendre le député de Yarmouth parler de restreindre la distribution d'une ou de deux de ces publications aux députés et aux ex-députés du parlement. Qui est plus en état ou qui prend plus d'intérêt à surveiller les procédures du parlement que les ex-députés au parlement ? J'ai dit il y a un instant qu'on gaspillait beaucoup d'argent par la distribution de ces rapports sur l'agriculture. Je suis convaincu qu'on ne peut la faire comme il y a un an ou deux alors que les témoignages qui auraient pu être condensés en quatre ou cinq pages rédigées convenablement, ont été expédiés en volumes de 200 ou 300 pages et distribués à la tonne dans tout le pays. Un cultivateur ne s'enfoncera jamais dans la lecture de ces livres. On a, je suppose, discontinué ce système.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; ils sont imprimés par ordre de la Chambre. Le ministère de l'Agriculture n'a absolument rien à y voir.

M. HUGHES (Victoria) : Il vaudrait la peine pour le pays d'avoir un intelligent commis sessionnel, si on peut en trouver un, qui condenserait toute l'affaire en un joli petit volume concis de vingt pages et le distribuerait. Je pense qu'il y a beaucoup d'argent de gaspillé, non seulement pour cet item, mais dans toute les impressions du parlement. On ordonne de distribuer un très grand nombre de rapports lorsqu'on en a besoin que de deux ou trois ; et l'on pourrait

occuper quelques-uns des commis sessionnels qui se tiennent partout et nuisent à tout le monde au lieu de s'occuper de leurs affaires, à clavigraphier deux ou trois exemplaires pour ceux qui en ont besoin.

M. SPROULE : Quant au nombre de rapports du comité de l'agriculture, l'honorable monsieur a exagéré. J'ai fait partie de ce comité pendant nombre d'années et je sais comment se fait la distribution des rapports. Aucun rapport de 300 ou 400 pages n'est distribué en grand nombre ; mais la Chambre a recommandé l'impression d'un certain nombre d'exemplaires des rapports sommaires pour les donner aux députés qui veulent en distribuer, et mon expérience m'a prouvé que les députés qui représentent des comtés ruraux ont demandé aux députés représentant des comtés urbains de leur donner une partie de leurs exemplaires pour les distribuer dans leurs comtés.

Nous avons eu de nombreuses discussions dans le comité sur ce sujet, la grande difficulté ayant été d'amener la Chambre à en commander assez pour répondre aux besoins du comité. Quant à l'annuaire, je pense qu'il est regrettable de voir un ministre de la Couronne se lever pour jeter du discrédit sur une publication préparée par un autre ministère. Si nous ne pouvons pas nous fier aux rapports officiels, à quoi pouvons-nous avoir confiance ? S'ils ne sont pas dignes de foi, le ministre à la tête du ministère devrait en être responsable.

M. HUGHES (Victoria) : Vu qu'un député qui j'en suis convaincu aimerait à dire un mot sur ce sujet de l'annuaire se trouve absent pour cause de maladie ce soir, je voudrais demander au ministre de laisser cet article en suspens pour en discuter d'autres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet item a déjà été discuté une fois devant la Chambre. Si mon honorable ami ne voulait pas le discuter, il aurait dû le dire dès le débat. Mais après l'avoir discuté si longtemps, je ne crois pas que nous devions le retarder à plus tard.

M. BORDEN (Halifax) : Je présume que l'honorable ministre n'aura aucune objection à discuter ce sujet sur un autre item ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas la moindre.

Statistique générale, $3,200.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est un crédit à même lequel on paie la compilation de l'annuaire. Il y a quelques commis surnuméraires payés sur ce crédit, et le reste est disponible pour n'importe quel ouvrage de statistique.

M. CLANCY : Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il va employer ce gentleman qui est partout, qui vend des livres, écrit pour les revues, et qui cherche à trouver la valeur de terres, je veux parler de M. Washington. Je ne suis pas disposé à me quereller sur des dépenses utiles, mais nous avons un rapport fait par M. Washington, qui ne vaut absolument rien. M. Washington est un homme dont le ministre de l'Agriculture prend soin.

M. TAYLOR : Pour quelles raisons ?

M. CLANCY : Il a dit qu'il n'était pas un libéral, mais avait voté pour le parti libéral. Il a solennellement juré qu'il n'était pas un libéral, mais un libre-échangiste. C'est un gaspillage d'argent absolu.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Washington a fait dans les deux ou trois dernières années centaines recherches et des ouvrages de statistique qu'on lui a payés à même ce crédit. Le rapport est sur le bureau de la Chambre. Il a fait des recherches sur la valeur marchande des terres rurales et la tendance à la hausse et à la baisse de la valeur de ces terres. L'ouvrage s'est reparti sur les trois dernières années, et lorsqu'il travaille il est payé sur ce crédit. Il n'a pas travaillé du tout au cours du présent exercice financier, et par conséquent il n'a pas été payé sur ce crédit.

M. HUGHES (Victoria) : Quels sont les employés payés à même ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Personne autre que les commis employés à la compilation sous M. Johnston?

M. SPROULE : Nous devrions mettre la somme tout entière au compte de l'annuaire statistique afin de savoir d'année en année ce qu'il nous coûte.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le crédit en faveur de l'annuaire statistique est simplement pour l'imprimer. Le livre est imprimé à l'imprimerie, et les $4,000 sont toutes payées à l'imprimerie pour l'impression.

M. INGRAM : L'honorable ministre dit que M. Washington n'a pas été payé pour l'année courante.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas.

M. INGRAM : Alors il a été payé l'an dernier.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. INGRAM : Il a dû faire un rapport au ministère l'an dernier. Comment se fait-il que l'annuaire ne contient pas d'autre rapport que celui de M. Washington ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Une partie de ce crédit sert à payer les commis ordinaires du ministère ; une partie sert à payer le personnel qui s'occupe de l'annuaire et autre ouvrage de statistique qu'on peut donner en dehors, et une partie sert à payer n'mporte quelle autre personne qui pourrait faire des travaux de statistique.

M. INGRAM : Alors, nous comprenons que M. Washington est payé pour donner la valeur de la propriété foncière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Eh bien ! ce peut être une manière de présenter la chose, mais je ne l'envisage pas comme cela. J'ai dit qu'il était payé pour rechercher la valeur de la propriété foncière.

M. INGRAM : Nous avons demandé le 25 février, quelles étaient ses fonctions et le ministre nous a répondu qu'il s'occupait de recherches sur la valeur de la propriété foncière. C'est constaté ici et il a reçu $750 pour ses services. Je crois que nous avons droit de savoir qui sont ces commis surnuméraires. Chaque année le ministre vient nous demander ces $3,200, et lorsqu'on lui demande à quoi sert ce crédit, il répond, pour payer des commis surnuméraires. Mais je ne peux trouver où il est question de ces commis surnuméraires. S'ils sont employés à cœur d'année, pourquoi ne les nomme-t-on pas d'une façon permanente et ne les paie-t-on pas de la manière ordinaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a dans mon ministère un grand nombre d'employés qu'on appelle des surnuméraires. Ils y étaient avant mon arrivée et ce sont virtuellement des fonctionnaires permanents. Quelques-uns sont au ministère depuis 15 ans et d'autres depuis plus de 20 ans.

M. INGRAM: Pourquoi ne pas régulariser leur situation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dérangé l'ordre de choses que j'ai trouvé. Il faudrait faire des changements considérables dans l'organisation du ministère, et je n'ai pas jugé à propos d'entreprendre plus que mes prédécesseurs. Je n'ai pas dans le moment la liste des commis, mais je peux me la procurer pour l'honorable monsieur. Pour sa satisfaction, je peux lui dire qu'il n'y a pas une seule personne payée sur ce crédit qui ne fut là lorsque j'ai pris la direction du ministère.

M. INGRAM : Je croyais que M. Johnston seul avec deux commis travaillaient là lorsque l'honorable monsieur a pris la direction du ministère.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je pense que l'honorable monsieur (M. Ingram) fait erreur. Je puis faire apporter la liste des commis.

M. INGRAM : Ce sera pour une autre fois.

M. CLANCY : Je ne pense pas que le comité soit disposé à considérer comme finale la déclaration de l'honorable ministre qu'il étudiera la question de savoir s'il conservera M. Washington comme un ornement dans l'administration. Il n'est pas agréable d'être forcé d'exprimer devant la Chambre l'opinion qu'on peut avoir d'un homme dans la position de M. Washington. Mais lorsqu'un homme a reçu des centaines de dollars—se chiffrant aujourd'hui par des milliers—et qui n'hésite pas à exprimer ses conclusions et affirmer par écrit que durant l'année même de l'arrivée des libéraux au pouvoir, l'état de marasme a eu pour effet d'augmenter la valeur de la propriété foncière, et qu'il avait eu l'effet absolument opposé lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, que devons-nous penser de la valeur de l'emploi d'un tel homme par le gouvernement ? Je ne crains pas de dire que seul un aliéné voudrait appuyer une pareille déclaration sur le témoignage de M. Washington. Pour ma part, je ne suis pas disposé à laisser passer ce crédit tant que le ministre ne nous aura pas dit qu'il s'est enfin décidé à discontinuer un travail qui n'a aucune utilité et qui est même scandaleux. Si l'honorable ministre est prêt à se porter caution d'un travail de ce genre et ne peut décider s'il le discontinuera ou non, je me propose, pour ma part, de ne pas laisser voter ce crédit avant qu'il aît dit à la Chambre ce qu'il a l'intention de faire. Je ne veux pas empêcher le vote de cet item, mais je crois que le comité a droit d'entendre une déclaration quelconque sur le sujet. Les députés de l'opposition peuvent prendre une décision, si l'honorable ministre ne le peut pas.

M. FLINT : Il me semble que l'honorable monsieur (M. Clancy) a été beaucoup trop violent à propos d'une affaire qui n'exige nécessairement pas un langage aussi véhément. Quant au rapport fait par M. Washington, tant que nous n'en aurons pas des exemplaires imprimés entre les mains pour l'étudier il nous sera impossible d'en arriver à une conclusion sur le sujet. Que cette enquête soit absurde et sans valeur, c'est ce qu'on n'a pas prouvé et qu'on ne peut prouver. On ne saurait nier une chose comme la hausse et la baisse de la valeur des propriétés foncières, dans les différentes parties du pays, et que c'est dû à différentes circonstances. Mais l'opinion du ministre, que je partage, c'est que pour faire une semblable enquête dans tout le pays sur le plan choisi par M. Washington, il faudrait beaucoup de temps et d'argent. Pour ma part, en ma qualité de membre de ce comité, je ne pense pas que nous puissions raisonnablement demander à la Chambre de voter la somme nécessaire pour un travail semblable. Mais je ne pense pas qu'il est juste de discuter le rapport de M. Washington avant de l'avoir entre les mains et il me semble que l'honorable monsieur n'était pas justifiable dans les circonstances de parler comme il l'a fait.

M. HUGHES (Victoria) : Où trouvons-nous enregistrés les appointements payés au sieur Washington ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Washington n'a pas d'appointements, et le ministère ne lui a rien payé pendant l'année courante. Le présent crédit servira à payer la statistique générale pour le pro-

chain exercice, et jusqu'à présent je n'ai formé aucun projet de payer M. Washington à même ce crédit. Lorsqu'on l'a payé, il l'a été à même le crédit de l'an dernier et de l'année précédente.

M. HUGHES (Victoria) : A-t-il été payé par un autre ministère ou sur un autre fonds ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas que je sache.

M. SPROULE : Il me semble évident que si M. Washington a été payé à même ce crédit on a fait un usage impropre de l'argent. Si on en juge par son rapport, M. Washington n'est qu'un frelon politique, un estimateur de propriétés foncières préparant une cause pour le parti de la réforme. La longueur et la substance de son ouvrage sont un effort pour démontrer que la valeur des terres a baissé lorsque le parti conservateur était au pouvoir et qu'elle a monté lorsque le parti libéral l'a remplacé. Et je crois que l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a eu bien raison de dire que les données fournies par M. Washington ne pouvaient servir de base à des conclusions formulées par un aliéné. Il ne s'appuyait sur rien de digne de foi, et cependant, pour les fins de son parti, il a consenti à faire ce rapport. Et nous le payons sous le chef de statistique générale. Je dis qu'il est payé mal à propos s'il l'est à même ce crédit, et il est improprement employé si on l'emploie du tout.

M. CLANCY : Je désire dire un mot à mon honorable ami de Yarmouth (M. Flint). Cet honorable monsieur semble avoir horreur des archives publiques, et d'avoir juré de ne pas s'en servir. Ce rapport dont nous parlons a été sur le bureau depuis un mois, et si l'honorable monsieur avait voulu se renseigner il en avait l'occasion. Cependant, bien qu'il n'ait pas lu ce rapport, il n'hésite pas à se lever et à le défendre. Or, si l'honorable monsieur veut s'adresser au ministre de l'Agriculture, il sera mis en possession de ce rapport dans deux minutes.

M. FLINT : Je crois que l'honorable monsieur a le manuscrit de ce rapport dans sa poche.

M. CLANCY : Pas du tout, le manuscrit est en la possession de M. Polkinghorne ; je ne l'ai pas dans ma poche. L'honorable monsieur aurait dû s'informer avant d'affirmer une chose pareille. Je répète que M. Washington est un pensionnaire du ministère. L'honorable ministre de l'Agriculture dit qu'on ne lui a rien payé dans l'année courante. L'honorable monsieur sait qu'en sus du paiement qu'il a reçu pour cette tâche, il a été employé dans la division du recensement pendant un temps considérable, c'est de fait un homme dont il faut prendre soin. Lorsqu'il n'est pas là, il parcourt les ministères en vendant des livres. Le ministère de l'honorable monsieur lui a acheté des livres, chaque ministère en a acheté de lui ; il est parfaitement encombrant, si je peux ainsi parler. C'est une indignité de le payer à même les fonds publics du Canada pour faire un relevé de ce qu'il appelle l'évaluation de la propriété foncière pour l'usage des gens sensés du pays.

Il est curieux de voir comment il arrive à la différence dans la valeur des propriétés foncières. Il nous dit qu'il ne tient aucun compte des améliorations faites sur la propriété. Le fait est que M. Washington a montré que son rapport n'avait absolument aucune valeur. Il n'y a cependant aucun doute que ces honorables messieurs se serviront de ce rapport plus tard pour dire que pendant que les tories étaient au pouvoir la valeur des propriétés foncières a baissé, et qu'elle a haussé lorsque les libéraux ont pris les rênes du pouvoir. Je dis qu'un homme qui ose faire une telle affirmation sans être censuré est perdu à jamais.

M. CAMPBELL : Pourquoi ne l'avez-vous pas censuré l'autre jour lorsque vous l'interrogiez contradictoirement ?

M. CLANCY : Peut-être parce que j'étais beaucoup plus poli que mon honorable ami, puisque ayant cette occasion, je n'en ai pas profité. Je n'étais pas disposé à profiter de l'avantage de ma position pour dire des choses désobligeantes à cet homme, parce que j'espérais au moins que le ministre de l'Agriculture et les honorables députés de la droite mettraient fin à cette farce.

M. CAMPBELL : Je les lui dirais plutôt en face que derrière lui.

M. CLANCY : Mon honorable contradicteur et ses amis ont fait venir ce M. Washington. Le ministre de l'Agriculture pense évidemment que M. Washington est un homme très précieux et qu'il lui est impossible de se séparer de lui. Pourquoi l'honorable monsieur n'admet-il pas que toute cette affaire est une farce ? Assurément ses propres amis n'ont pas de sympathie pour l'attitude qu'il a prise ce soir ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Evidemment l'honorable député n'est pas très satisfait du résultat de l'enquête qu'a faite M. Washington. M. Washington a entrepris de faire une enquête sur des faits, et non sur une théorie, sur une politique ou toute autre chose de même nature, mais sur des faits relatifs aux ventes de propriétés foncières dans certains comtés, qui ont été choisis pour les fins de cette enquête, couvrant un certain nombre d'années. Les faits démontrent que durant certaines périodes la valeur des propriétés foncières semblait baisser, parce qu'elles se vendaient moins cher qu'elles n'avaient rapporté auparavant, durant ces périodes. Pendant d'autres périodes la propriété semblait augmenter en valeur parce qu'elle se vendait plus cher à chaque vente successive.

M. INGRAM : Où a-t-il obtenu ces renseignements ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans les livres d'enregistrement du comté qu'il étudiait.

M. INGRAM : Comment avez-vous obtenu ce renseignement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'après son rapport et d'après les détails sur lesquels il appuie son rapport. Il a appuyé ses conclusions sur les chiffres dans une multitude de cas, lorsqu'il a trouvé que dans une occasion une certaine propriété a été vendue pour une certaine somme, et que dans une occasion subséquente elle s'était vendue pour un prix plus élevé ou plus bas. L'enquête de M. Washington démontre que pendant certaines années il y a eu diminution constante dans les prix, et que pendant certaines autres années, on avait obtenu un prix plus élevé pour ces mêmes propriétés. Il est malheureusement arrivé pour les honorables députés de la gauche qu'il y avait une différence très sensible depuis l'arrivée du présent gouvernement au pouvoir, et que peu de temps après les propriétés foncières dans les districts ruraux ont commencé à augmenter en valeur. Durant la période qui a précédé l'entrée au pouvoir de la présente administration la valeur des propriétés baissait constamment. Voilà ce qui aigrit l'honorable député. Si l'enquête de M. Washington avait démontré le contraire, je n'ai aucun doute que l'honorable monsieur aurait pensé que M. Washington était un génie descendu du ciel ; mais dans l'espèce, il trouve que M. Washington est très méchant.

M. BROCK : Il est évident, d'après ce que nous avons entendu ce soir, que ce monsieur s'est donné beaucoup de peine inutile en faisant des recherches dans les livres d'enregistrement pour trouver à quels prix s'étaient vendues les propriétés foncières dans certaines localités particulières. La valeur des terres, comme chacun le sait, se trouve dans la valeur de ce qu'elles produisent, dans la valeur du blé par exemple. Pour trouver la valeur du blé vous n'avez qu'à consulter le marché de Liverpool de temps à autre. La valeur de la terre, comme de toute autre chose se mesure par ce qu'elle produit. L'emploi de ce monsieur en l'envoyant par le pays pour examiner les livres d'enregistrement dans différents comtés est un ridicule gaspillage d'argent, et on a dû le faire, non pas pour obtenir des statistiques, mais pour appuyer les prétentions qu'ont les honorables messieurs de la droite, d'être les sauveurs du pays. Quant à la valeur du blé, ou au prix de tout autre produit de la terre, personne ne prétend que ce gouvernement ou aucun autre ait rien à y voir. La valeur des terres à bois se mesure par la valeur du bois qu'elles produisent. Vous pouvez toujours obtenir ces statistiques sans employer un homme comme M. Washington pour voyager dans le pays et examiner les livres d'enregistrement. Lorsque des gens comme M. Washington commencent une affaire comme celle-là, ils savent toujours ce qu'on attend d'eux, et ils sont prêts à la continuer tant que le salaire est payé. Je crois réellement que le ministre de l'Agriculture devrait avoir honte de toute cette affaire.

M. INGRAM : Le 25 février on pose cette question à l'honorable monsieur :

M. BENNETT : L'honorable ministre dit que c'est lui-même qui a eu l'idée de nommer ce fonctionnaire. Alors il devait connaître M. Washington et l'endroit d'où venait ce dernier. Ce fonctionnaire habitait-il le comté que représente l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Je ne connaissais pas M. Washington, avant de l'avoir rencontré à Ottawa. J'ignore d'où il vient.

Puis le ministre dit plus loi :

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Washington est un monsieur qui s'est occupé, durant plusieurs années, de recherches et de statistique. Lors de notre première entrevue, nous discutâmes certains travaux de statistique. Je crois qu'il a déjà eu son siège dans la tribune des journalistes. Je n'ai pas recherché quels étaient ses antécédents.

Comment l'honorable monsieur peut-il dire cela s'il n'a jamais vu ce monsieur avant de l'avoir rencontré ici à Ottawa ? Puis mon honorable ami (M. Bennentt) demande :

M. BENNETT : Etait-il à l'emploi du Herald?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le crois pas. Je ne puis me rappeler qui me l'a présenté. Je le connaissais, cependant, depuis longtemps, et j'ai souvent parlé statistique avec lui.

Ces trois réponses ne concordent pas très bien les unes avec les autres. Eh bien ! voyez l'étonnant ouvrage qu'a fait ce monsieur. Lorsqu'on demande à l'honorable ministre où il a employé cet homme, il répond :

Je crois qu'il est allé dans trois comtés d'Ontario, dans un ou deux de Québec, dans un ou deux des provinces maritimes.

Je doute qu'il soit venu dans l'Ontario, avec ce peu de dépenses de $54.67. Le ministre continue :

Je sais qu'il s'est rendu à l'Ile du Prince-Edouard et je pense qu'il a visité un comté de la Nouvelle-Ecosse.

M. CLANCY : Dit-il cela ?

M. INGRAM : C'est ce que dit l'honorable ministre et cependant on nous dit que l'ouvrage précieux de cet homme accuse une étonnante diminution dans la valeur des propriétés foncières sous le régime conservateur et une étonnante augmentation depuis que ces honorables messieurs tiennent les rênes du pouvoir. Puis l'honorable ministre nous a dit ce soir que cet homme est payé sur ces $3,200. Il a reçu $722.31 d'appointements et $54.67 de frais de voyage. Je vois qu'il a été employé dans la division de la statistique, pour laquelle nous payons $4,000

dans un cas et $3,200 dans un autre. Nous avons le droit de faire inclure le rapport de ce monsieur dans l'annuaire.

M. CLANCY : Non ! non ! de grâce, non !

M. INGRAM : S'il a une valeur quelconque, il devrait y être placé, et l'honorable ministre devrait en assumer la responsabilité et non pas venir le déposer sur le bureau de cette Chambre. Un très petit nombre des membres de cette Chambre ont la chance de le lire. S'il fait un travail de statistique, ce travail devrait être mis dans ce rapport, et si son emploi n'est pas justifiable, alors le plus tôt on renverra cet homme, le mieux ce sera.

M. SPROULE : Il a évidemment préparé son document pour la campagne électorale.

M. INGRAM : Je le crois. L'autre soir, l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) a présenté un livre, et il est probable que si on en parcourait les pages avec soin, on y trouverait le rapport de M. Washington. Quant à la valeur de la propriété foncière, ce monsieur semble relever une augmentation de valeur depuis que la présente administration est au pouvoir. Dans mon district, la valeur de la propriété a monté considérablement mais ce n'est qu'à un ou deux endroits où le gouvernement a construit des édifices, et où les amis du gouvernement ont obtenu un plus grand profit. Je n'ai aucun doute que mon honorable ami de London (M. Hyman) trouve que la valeur a un peu augmenté. Dans le comté d'Elgin, la valeur des terrains, dans les cas d'achat de la part du gouvernement, a monté d'environ $80 à $300, de sorte que depuis que le présent gouvernement est au pouvoir, il y a eu une augmentation d'environ 200 pour 100.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais dire que si ce M. Washington, dont je ne connais rien, a suivi la méthode d'enquête mentionnée par l'honorable ministre de l'Agriculture, les résultats doivent certainement être très précieux. Il a parcouru les bureaux d'enregistrement, dit le ministre, et il s'est enquis de la valeur des propriétés foncières. Je crois qu'une enquête semblable a eu lieu dans la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans l'Ile du Prince-Edouard et dans l'Ontario.

M. BORDEN (Halifax) : Je pensais qu'on avait dit qu'il avait fait une enquête dans la Nouvelle-Ecosse aussi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi a-t-on privé ma province des services de cet homme ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne l'avons pas eu assez longtemps pour l'envoyer là.

M. BORDEN (Halifax) : Eh bien ! je demande une explication complète de la raison pour laquelle ma province a été privée des services de ce monsieur, avant que cet item soit voté. C'est une des tentatives les plus scandaleuses de tromper la Nouvelle-Ecosse, dont j'aie encore ouï dire. Cependant, pour les besoins de ma cause actuelle, cela ne fait pas grande différence pour la Nouvelle-Ecosse. Je ne suppose pas que dans l'Ile du Prince-Edouard, on prépare les actes d'une manière différente de celle de la Nouvelle-Ecosse. Je ne sais pas si dans l'Ontario, il y a ou non une manière différente. Je sais que dans la Nouvelle-Ecosse, dans 50 pour 100 des actes de vente, on ne mentionne pas exactement le prix de vente.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On le mentionne dans Québec.

M. BORDEN (Halifax) : Eh bien ! l'honorable ministre aurait dû se renseigner dans les autres provinces avant de parler de la méthode d'enquête de cet homme. Dans des milliers de cas, à ma connaissance, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, où il s'est fait des opérations importantes, on mentionne la somme d'un dollar comme considération.

M. McCARTHY : Ferait-on cela dans le cas de ventes de terres agricoles ? Cela se ferait simplement dans la vente de terres à quelque corporation ou de mutation entre parents.

M. BORDEN (Halifax) : Et aussi dans le cas de ventes de terres agricoles dans la Nouvelle-Ecosse. Personnellement, lorsque j'ai acheté une propriété que je possède là-bas, la considération mentionnée a été d'un dollar.

M. McCARTHY : C'en était peut-être la véritable valeur ?

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (M. McCarthy) est libre de croire cela si ça lui fait plaisir.

M. McCARTHY : Cela montre l'augmentation dans la propriété foncière.

M. BORDEN (Halifax) : Depuis que le gouvernement est au pouvoir.

M. HYMAN : Cela ne prouve pas qu'elle n'a pas augmenté en valeur.

M. BORDEN (Halifax) : Dans un grand nombre de cas, la considération mentionnée dans la Nouvelle-Ecosse est un dollar. Or, ce monsieur obtient-il des renseignements précis, en consultant des actes de cette nature ? Cependant, d'après le ministre de l'Agriculture, la seule manière dont il a fait son enquête est en ayant recours aux bureaux d'enregistrement. L'honorable ministre voudrait-il dire si dans les différents comtés il a examiné à fond la valeur des terres agricoles ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, dans chaque cas il y avait eu deux ventes de la même propriété.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas répondre à ma question. Prend-il toutes les terres agricoles dans un comté en particulier pour faire ses recherches ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il prend tous les cas où il y a eu deux ventes de la même propriété pendant la période pour laquelle il fait un relevé, afin de s'assumer s'il y a eu augmentation ou diminution dans la valeur de cette propriété.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami dit-il qu'il prend une période, disons de vingt ou vingt-cinq ans, et fait une enquête sur chaque vente de propriété agricole dans un comité en particulier pendant cette période ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. SPROULE : Une grande partie des ventes qui ont lieu dans la province de l'Ontario à présent sont des ventes de terres hypothéquées. Une partie de l'hypothèque est acquittée et l'acheteur convient de payer une certaine considération et se charge de l'hypothèque.

M. McCARTHY : Cela est déclaré dans l'acte.

M. SPROULE : Comment une personne peut-elle savoir quelle partie de l'hypothèque est impayée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est consigné au registre.

M. SPROULE : Pas du tout.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Toutes les hypothèques sont enregistrées.

M. SPROULE : Oui, l'hypothèque est enregistrée, mais tant que l'hypothèque n'est pas entièrement rachetée, il n'y a rien dans le bureau d'enregistrement qui montre combien il reste à payer. Ordinairment une partie de l'hypothèque est payée avant que la propriété soit vendue, et lorsqu'elle l'est, parce que les compagnies pressent le paiement, la personne qui achète la propriété convient de se charger de l'hypothèque. Vous allez au bureau d'enregistrement et vous ne pouvez y trouver aucune trace de la valeur réelle de cette terre et pour quelle raison elle a changé de propriétaire, excepté pour celle-là.

M. ERB : Comme les honorables députés de la gauche paraissent avoir des doutes quant à l'augmentation dans la valeur des fermes dans ces dernières années, je désire dire que je connais deux fermes, dans mon voisinage, qui ont été vendues il y a huit ou dix ans et vendues de nouveau il y a moins de six mois. Il y a environ dix ans l'une d'elle a été vendue pour $10,000, et l'acheteur a bâti dessus une nouvelle grange coûtant environ $1,500. Cette ferme a été vendue dans ces derniers six mois pour $13,500. Une autre ferme a été vendue il y a huit ou dix ans pour $6,500, et a été revendue, il y a environ quatre mois, pour $7,500, ou $1,000 de plus sans qu'on y ait fait aucune amélioration. Voilà deux cas que je connais par expérience.

M. TALBOT : J'ai été surpris d'entendre dire qu'il était étrange d'employer un homme compétent, ayant des connaissances techniques, afin de constater la valeur des propriétés foncières des diverses provinces du pays. Dans la province de Québec, et dans mon comté, par exemple, où la classe agricole ne cultive pas le blé, dont le revenu dépend principalement de l'industrie laitière, j'aimerais bien savoir de l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock), comment il s'y prendrait pour connaître la valeur des terres dans mon comté si le marché de Londres seul fixe la valeur des terres de ce pays.

M. HUGHES (Victoria) : Je regrette de voir des honorables députés de la droite mettre des obstacles à l'adoption de ces crédits, et dans les deux langues. Le ministre a-t-il intention d'employer M. Washington pendant le prochain exercice financier?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai formé aucun projet.

M. HUGHES (Victoria) : Si telle est son intention, je proposerais de réduire ce crédit du montant de ses appointements. Qui a payé ses frais de voyage de $52 pour parcourir toute la distance de l'Ile du Prince-Edouard jusqu'à la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, Québec et Ontario?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le ministère lui a payé les frais de voyage qu'il a exigés.

M. HUGHES (Victoria) : Quels étaient ces frais?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne peux vous le dire sur le champ.

M. CLANCY : La question qui nous occupe est que les services rendus par cet homme étaient absolument inutiles pour le pays. Afin de montrer quelle espèce d'homme c'est, je peux dire qu'il a déclaré sans rougir, sous serment solennel, qu'il avait travaillé le dimanche et, naturellement, on l'a payé pour cela. Combien a-t-on payé à M. Washington depuis qu'il a commencé, et depuis combien de temps travaille-t-il pour le ministère?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je trouve dans le rapport de l'auditeur général de l'an dernier qu'il a reçu $285. Autant que je puis voir, on lui a payé environ $1,000 en tout. Il a commencé, je crois, en 1897 ou 1898.

M. CLANCY : Il vaut mieux laisser ce crédit en suspens jusqu'à ce que nous ayons des renseignements plus complets.

Quelques VOIX : Non.

M. SPROULE : Si on avait employé cet homme pour recueillir des précieuses statistiques, je comprendrais cette dépense, mais lorsqu'il est venu dans la province de l'Ontario il avait dans le rapport du Bureau des Industries, la valeur des propriétés foncières d'année en année telle que publiée par les amis du présent gouvernement. S'il désirait avoir sous la main les seuls renseignements dignes de foi, il aurait pu les trouver dans ce rapport, mais il ne lui a accordé aucune attention et ses statistiques ne valent rien. Qu'a donc l'honorable député de Simcoe-nord? Il paraît s'amuser, comme il le fait toujours, de quelque chose qui n'a aucune importance pour d'autres que pour lui-même.

M. McCARTHY : Ne vous faites pas de mauvais sang à son sujet.

M. SPROULE : L'honorable député devrait savoir qu'il est dans la Chambre des communes. Nous avons droit de remplir notre devoir sans ces interruptions qui n'ont pas de sens. Le plus tôt ses commettants sauront de quelle manière il se conduit, le mieux ce sera. Je dis que ces statistiques vont à peu près de pair avec les prétendues statistiques que M. Côté et ses amis sont censés avoir fait relativement au recensement de 1891. Elles sont préparées pour des fins politiques et pour rien autre, et les deniers publics ainsi dépensés sont mal appropriés.

M. ROSS (Ontario) : L'honorable député (M. Clancy) a dit que cet homme avait travaillé le dimanche. On a demandé à M. Washington si on l'avait autorisé à travailler le dimanche et il a répondu : "Non". Puis-je demander à l'honorable ministre si cet homme est employé dans son ministère maintenant?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. McCARTHY : Je peux dire à l'honorable député de Grey (M. Sproule) que ce qui m'amusait, c'était de l'entendre dire que les renseignements publiés par le Bureau de la Statistique de l'Ontario étaient authentiques. Cette affirmation de sa part nous a amusés. Il a essayé de sortir de cette position, et il a dit qu'ils étaient authentiques, du moins, autant que les renseignements de l'état pouvaient être exacts. Dit-il maintenant que les renseignements publiés par le Bureau des Industries dans l'Ontario, sont, à son avis, exacts?

M. SPROULE : Je veux que l'honorable député comprenne qu'il n'est pas au tribunal, et que je ne suis pas ici pour me faire interroger contradictoirement. Il peut afficher beaucoup de présomptions, comme le fait une certaine catégorie d'avocats, mais heureusement je ne suis pas sous son autorité en ce moment.

M. CLANCY.

M. HUGHES (Victoria) : Ce M. Washington est ici depuis 1897. Quels autres rapports a-t-il fait ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'a fait qu'un seul rapport.

M. HUGHES (Victoria) : Je m'oppose à ce que le ministre reste assis à sa place lorsqu'il répond à une question.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député aimerait-il me voir assis ailleurs?

M. HUGHES (Victoria) : Je voudrais demander maintenant au ministre, comment il se fait que ce fonctionnaire n'a fait qu'un seul rapport dans tant d'années. Qu'a-t-il fait dans le cours de la dernière année? S'est-il occupé des élections?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député pose une question et y répond lui-même. M. Washington n'a présenté son rapport qu'après avoir terminé son travail. Lorsque l'ouvrage a été fini, il a présenté son rapport.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne nous a pas donné le renseignement que je lui ai demandé il y a un moment, savoir, quand M. Washington est entré en fonctions et combien on lui a payé chaque année jusqu'à l'époque où il a terminé son rapport.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Whasington a commencé son travail en 1897, je crois, et il y a travaillé de temps à autre depuis ce temps. Je ne peux pas dire à l'honorable député combien on lui a payé chaque année. Je pourrais envoyer à la bibliothèque chercher le rapport de l'auditeur pour chaque année, dans lequel ces renseignements sont publiés ainsi qu'on le sait, et l'honorable député pourra les trouver facilement.

M. SPROULE : J'avais compris que le ministre ne l'avait pas eu à son emploi. Est- il au service de quelque autre département ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas que je sache.

M. SPROULE : N'était-il pas récemment employé au recensement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il l'était ; mais il a démissionné il y a environ deux mois.

M. INGRAM : Je voudrais que l'honorable ministre me dit si les personnes dont les noms suivent sont encore à son emploi : M. Watts, M. Munroe, Melle Ross et M. Lepage.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE ; Elles le sont encore ; elle l'ont toujours été depuis que j'ai pris la direction du ministère.

M. INGRAM : En emploie-t-il d'autres dans ce département ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas.

M. INGRAM : L'honorable ministre nous a dit l'an dernier qu'il en employait deux autres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En feuilletant le rapport de l'auditeur général, l'honorable député trouvera le chiffre des appointements à la page D—4, et le montant total des dépenses relatives à la statistique générale, etc., à la page D—13, où il verra également quelles sommes ont été versées à M. Washington.

M. INGRAM : On n'a pas pu payer M. Washington à même le crédit de $3,200 voté l'année dernière, parce que le ministre a déjà établi autrement l'application de ce crédit-là.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudra-t-il faire savoir au comité à quelle date M. Washington est entré en fonctions et où ce monsieur est allé faire ses recherches en 1899, en 1900 et pendant la partie de l'exercice de 1901 qui ne figure pas au rapport ? Je demande ces explications parce que le rapport de M. Washington, qui a été déposé sur le bureau, ne donne pas ces renseignements.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je me ferai un plaisir de fournir à l'honorable député tous les chiffres et tableaux. Je ne les ai pas déposés, mais ils sont au ministère, et si l'honorable député y tient absolument, je les lui apporterai, bien que je sois certain qu'il n'entreprendra pas plus que moi de les parcourir en entier.

M. CLANCY : L'attitude du ministre, je le crains, va nous obliger à insister sur ce point, quelque désagréable que cela puisse être au comité. Puisque le ministre s'est mis en assez mauvaise situation pour qu'on soit obligé d'exiger qu'il donne communication des renseignements qui devront nous donner une idée du travail gigantesque qu'il prétend faire faire, il ne trouvera pas mauvais, j'espère, qu'on nous donne un peu plus de lumière sur ce point. Il ne manquera pas de reconnaître, j'en suis sûr, que nous avons parfaitement raison d'exiger que le comité prenne connaissance de ces renseignements ; et tant qu'il ne les aura pas communiqués, il ne devra pas s'attendre à ce que le présent crédit soit adopté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'est pas raisonnable d'exiger que l'on soumette à la Chambre tous et chacun des chiffres d'après lesquels on a tiré certaines conclusions. L'honorable député ferait aussi bien de demander qu'on dépose sur le bureau de la Chambre tous les documents du service douanier qui servent à l'élaboration des rapports du commerce et de la navigation. Il n'ignore cependant pas que chaque rapport repose sur des millions de chiffres et de données que nous fournissent les fonctionnaires de toutes les parties du pays.

M. CLANCY : Les deux cas sont absolument dissemblables ; dans l'un, il s'agit des calculs d'un monsieur qui a réussi à capter l'affection du ministre de l'Agriculture ; dans l'autre, de chiffres puisés à des sources officielles. L'honorable ministre se propose-t-il de continuer M. Washington dans ses fonctions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déjà dit que je n'ai pas encore pris de décision à ce sujet.

M. CLANCY : Il est à peu près temps que l'honorable ministre se décide.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le ferai quand bon me semblera.

M. CLANCY : L'honorable ministre aura bientôt l'occasion de prendre une décision. Mieux vaudrait laisser le crédit en suspens jusqu'à ce qu'on soit renseigné. Le ministre refuse-t-il de nous communiquer le détail des renseignements que M. Washington lui a fournis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si la Chambre tient à prendre communication de chacun des chiffres que M. Washington a recueillis, je me rendrai à son désir ; mais je ne crois pas qu'il soit sage d'agir ainsi. Le rapport de M. Washington repose sur une masse de renseignements détaillés qu'il a recueillis au cours de ses recherches. Ce rapport est devant la Chambre. Je trouve qu'il est absolument déraisonnable d'exiger tous les chiffres et toutes les données qui ont servi à la compilation de ce rapport.

M. SPROULE : Le ministre du Commerce a fait la même chose en déposant le résumé du recensement sans qu'on le lui eût demandé. Qu'a-t-on payé à M. Washington ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour chaque jour de travail, il a reçu $5 l'année précédente. Depuis, on lui a versé $5 par jour, et parfois $3.

M. SPROULE : On lui a versé une somme assez rondelette en échange d'un travail et de renseignements qui, en somme, ne sont d'aucune valeur. Pour que la Chambre se formât une opinion sur ce point, il faudrait qu'on lui communiquât toutes les données.

M. BORDEN (Halifax) : Bien que les rapports des commissions reposent souvent sur une preuve volumineuse, on ne manque jamais de communiquer cette preuve au comité. Un rapport n'est que la conclusion que l'on tire d'une masse de témoignages que la Chambre n'est d'ordinaire pas plus disposée à parcourir qu'elle ne se propose d'analyser les détails qu'on demande en ce moment. Il se peut que peu de députés désirent en prendre connaissance, mais n'y en eût-il qu'un seul, il n'y a pas de raison pour qu'on refuse de les lui communiquer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'en coûterait pas cher de déposer les originaux, mais la copie va occasionner des frais considérables.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas pourquoi on ne déposerait pas les originaux que l'on confierait aux soins de la Chambre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami de Bothwell peut fort bien les aller étudier au ministère, ce qui, à mon sens, est le plus simple moyen de trancher la question. Je me ferai un plaisir de me mettre à sa disposition.

M. CLANCY : Mon honorable ami est par trop généreux. Il est de son devoir de renseigner la Chambre. Jamais demande ne fut plus raisonnable que la mienne. J'espère que l'honorable ministre voudra bien dire à la Chambre dans quel but le ministère maintient ce monsieur dans ses fonctions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est dans le but de rechercher si la valeur marchande des terrains suit, d'une époque à une autre, quelque règle déterminée par le progrès. Le rapport de M. Washington établit cela jusqu'à un certain point. Mais ce rapport n'est, pour ainsi dire, qu'une ébauche qui fera voir ce qui s'est produit en certains points du pays. Les recherches, l'honorable député ne l'ignore pas, se sont faites dans l'Ile du Prince-Edouard, et, pour la province d'Ontario, dans les comtés de Carleton, de Durham et d'Elgin. Les faits relevés conduisent à certaines conclusions, mais si on juge la question assez importante pour que les recherches se continuent, force me sera de demander un crédit à cet effet ; les membres de la gauche auront alors l'avantage de discuter librement l'à-propos de ces recherches. Le travail accompli grâce à ce crédit ne permet pas de tirer de conclusion définitive, et c'est ce que je me garderai de faire. D'un autre côté, je n'entends pas me lier pour l'avenir.

M. CLANCY : Et cependant le ministre nous a dit que ces recherches étaient pratiquées dans le but de recueillir des renseignements sur les causes de la hausse et de la baisse de la valeur des terres. A quoi serviront ces rensignements ? Je ne veux prêter aucun motif à l'honorable ministre ; il est capable de s'expliquer. Mais, force m'est de l'avouer, je ne comprends rien à tout cela.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est très important que les cultivateurs sachent si la valeur des terres augmente ou diminue, parce que, de cette façon, ils peuvent se rendre compte, jusqu'à un certain point, si l'industrie agricole prospère ou périclite. Comme en toute autre question d'ordre économique, c'est la statistique seule qui peut donner de tels renseignements.

M. CLANCY : Je présume que dans le cas où la valeur des terres aurait une tendance à baisser, l'honorable ministre, qui a si grande confiance en sa propre administration, verrait à remédier à l'inconvénient ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : S'il y avait quelque moyen de le faire, j'essaierais. Mais la valeur des terres augmente.

M. CLANCY : Oui, malgré le ministre. Je m'étonne que mon honorable ami, qui a vu tant de choses, n'ait pas remarqué le vilain tour qu'on lui joue. Que mon honorable ami reprenne ses sens——

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous parlerons du recensement tout à l'heure.

M. CLANCY : D'ordinaire, le ministre des Finances est fort prudent ; et je remarque que, pour ne pas exposer sa bonne renommée, il n'a pas ouvert la bouche pour appuyer ce projet. Je suis certain qu'il ne l'approuve pas—il a des vues trop élevées pour cela.

Le ministre de l'Agriculture affirme que le présent crédit n'est pas destiné à compléter les recherches de cette nature. Or, s'il veut promettre de laisser la session se passer sans venir demander de nouveaux crédits destinés à la continuation de ces recherches, je consentirai volontiers à ce que le présent crédit soit voté. S'il ne le veut pas, nous exigerons tous les renseignements qui pourront nous éclairer, car l'attitude du ministre indiquerait qu'il entend nous demander des fonds pour faire continuer le travail en question.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crains fort de ne pouvoir rien promettre.

M. SPROULE : La demande de ce crédit est la preuve évidente que le ministre entend faire continuer ces recherches, parce qu'il nous a dit que cette dépense est au nombre de celles que le crédit devra servir à solder.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. SPROULE : Le ministre a déclaré, lorsqu'on lui a demandé dans quel but il demandait ce crédit——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai fait connaître le chiffre de la dépense que ce service avait occasionnée l'an dernier.

M. SPROULE : A quoi bon, si on ne nous dit pas de quelle manière on dépensera cet argent ? On a dit que M. Washington était de ceux qui devaient toucher une partie de cette somme.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. SPROULE : Ou qu'on devait la verser à quelque autre personne chargée d'exécuter ce travail.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : N'importe quel travail qu'il y aurait à faire.

M. SPROULE : Mais on ne vote pas les crédits à telle fin pour qu'on les emploie à telle autre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je voulais parler de travail statistique.

M. SPROULE : J'allais dire à ce propos que l'honorable ministre se trompe grandement s'il pense que les gens feront grand cas des renseignements ainsi fournis par un particulier que l'on envoie ici et là faire l'estimation de la valeur des terres, et s'il croit recueillir ainsi des faits concluants, parce que, en somme il n'aura que des estimations, les bureaux d'enregistrement ne pouvant pas fournir de renseignements précis. Bien peu y ajouteront foi. Je l'ai déjà dit, ce n'est qu'au bureau des industries qu'on pourrait puiser ces renseignements, encore manqueraient-ils de précision. Lorsque l'honorable représentant de Simcoe-nord (M. McCarthy) m'a interrompu, j'allais dire que les estimations données par le bureau, pour n'être pas d'une exactitude absolue, n'en sont pas moins des renseignements assez précis. Mais il est plus qu'absurde de prétendre, comme fait l'honorable ministre, qu'on peut arriver à se faire une idée exacte de la valeur des terres au moyen de données comme celles qu'on a recueillies dans ces trois comtés de la province d'Ontario.

M. CLANCY : Page D—13 du rapport de l'auditeur général, se trouve un item de $2,284.20 pour salaires. Le ministre voudrait-il nous dire entre combien d'employés on a réparti ce montant ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet item est placé sous la rubrique de la statistique générale. En jetant un coup d'œil sur la page D—4, l'honorable député trouvera le renseignement qu'il lui faut—c'est-à-dire les noms des quatre commis auxquels l'honorable représentant d'Elgin-est a fait allusion.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre ne pourrait-il pas se résoudre à déposer ces documents sur le bureau de la Chambre? Il n'est pas si difficile, après tout, de déposer l'original ou une copie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable leader de l'opposition insiste pour que je dépose une telle masse de documents, j'acquiescerai à sa demande ; mais c'est exiger des détails dont la Chambre n'aura que faire.

M. BORDEN (Halifax) : J'accepte la promesse que vient de faire l'honorable ministre de les déposer si on en a besoin, ce que je lui ferai savoir après m'être entendu à ce propos avec mon honorable ami de Bothwelle. Il va sans dire que l'on pourra, si on le désire, rouvrir le débat à l'occasion d'un autre crédit.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En dernière épreuve.

M. BORDEN (Halifax) : Non, pas en dernière épreuve : ce n'est pas ce qui est convenu.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'est pas possible que je permette la reprise de ce débat chaque fois qu'on discutera un crédit de mes prévisions.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que lorsqu'on a discuté le crédit concernant l'annuaire statistique, il a été convenu entre l'honorable ministre et moi que l'on pourrait discuter cette matière à l'occasion de quelque crédit subséquent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est vrai. L'honorable député pourra reprendre le débat lorsqu'on étudiera le crédit suivant.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Adopté.

M. BORDEN (Halifax) : Non pas ; il faut que l'entente soit bien définie. De ce que l'honorable ministre a dit ce soir, il ressort clairement, ce me semble, que tout débat soulevé au sujet du crédit concernant l'annuaire statistique pourrait se reprendre lors de la discussion de quelque crédit subséquent. Fais-je erreur sur ce point ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BORDEN (Halifax) : En ce cas, vu que ce crédit se rattache au précédent, je veux, lorsque les documents en question seront déposés, si nous en avons besoin, et que nous en aurons pris connaissance, je veux, dis-je, qu'il nous soit loisible de débattre cette question particulière.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Très bien !

M. BORDEN (Halifax) : Nous comprenons-nous bien ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois avoir compris l'honorable député.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai encore une observation à faire. Je voudrais, avant que l'on termine l'étude des crédits relatifs au recensement, que le ministre de l'Agriculture fût en mesure de nous apprendre quelles recherches on a faites au sujet des prétendues manœuvres frauduleuses dont se seraient rendus coupables certains énumérateurs. Je ne veux pas parler de ce qui s'est pratiqué dans le passé. Mon honorable ami doit se rappeler qu'il m'a dit qu'il espérait être bientôt en mesure de me renseigner sur ce point. Je voudrais savoir les noms des énumérateurs auxquels on a écrit, connaître la teneur des lettres qu'on leur a adressées et des réponses qu'on a reçues de chacun d'eux. Il me semble qu'on devrait nous fournir ce renseignement avant l'adoption des crédits affectés au recensement, et cela assez tôt pour que l'on puisse en prendre connaissance en même temps que l'on étudiera les documents qui sont déjà sur le bureau de la Chambre ; de cette façon, nous serons en mesure de discuter l'attitude du gouvernement en ce qui concerne les recherches auxquelles il s'est livré par rapport au recensement de 1891.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est compris.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais aussi laisser savoir au ministre de l'Agriculture que lorsqu'il le jugera opportun, j'appellerai son attention sur certains faits qui se rapportent à la démission du capitaine D. C. Stewart, d'Halifax, qui était attaché, je crois, au service de la quarantaine. Je voudrais que l'honorable ministre fût en mesure de discuter cette affaire, soit à l'occasion de ses crédits, soit à une date quelconque que nous pourrons déterminer tous deux.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'en serai enchanté. Peut-être conviendra-t-il à l'honorable député de débattre cette question lorsqu'on en sera rendu aux crédits destinés au service de la quarantaine ?

On rapporte un certain nombre de résolutions.

Sur proposition du ministre des Finances, la Chambre lève sa séance à 2.05 du matin, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 16 avril 1902.

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

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET MANUFACTURIERE ALEXANDER GIBSON.

M. D. C. FRASER (Guysborough) :

Je propose que la requête de l' Alexander Gibson Railway and Manufacturing Company, présentée ce jour, et demandant qu'il lui soit permis de présenter une pétition pour un acte, soit lue et reçue et référée au comité des ordres permanents.

Il est à propos que j'explique à la Chambre la raison d'être de cette motion. Cette compagnie, qui fait commerce dans la province du Nouveau-Brunswick, exploite un chemin de fer dont ce parlement lui a donné en 1898 le pouvoir de prendre possession. Comme c'est une corporation provinciale elle a cru que la législation du Nouveau-Brunswick avait le pouvoir de l'autoriser à séparer ses intérêts de chemins de fer de ses intérêts manufacturiers, et qu'elle pouvait obtenir de cette législature une loi à cet effet ; mais on lui a récemment donné avis d'obtenir une loi du parlement du Canada à cette fin. La compagnie constata qu'elle ne peut avantageusement faire marcher ses deux intérêts de front, et lorsqu'elle a appris qu'il lui faudrait s'adresser à ce parlement, le temps des pétitions était expiré. Tout ce que la compagnie demande maintenant, avec le plein consentement des actionnaires, est une loi en vertu de laquelle les affaires du chemin de fer seront conduites par une compagnie distincte de celle qui sera chargée des affaires manufacturières. Vu les circonstances exceptionnelles, j'espère que la Chambre accordera à cette compagnie le privilège de présenter cette pétition et de la référer au comité.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le nom du chemin de fer ?

M. FRASER : Le Canada-Eastern.

L'honorable M. HAGGART : Tous les intéressés ont donné leur consentement ?

M. FRASER : Tous ont signé la pétition et tout le monde est d'accord.

M. BORDEN (Halifax) : Il ne s'agit que de diviser les affaires, si je comprends bien ?

M. FRASER : Oui. Une simple affaire d'intérêt privé.

La motion est adoptée.

CONSTITUTION LEGALE DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

M. H. GUTHRIE (Wellington-sud) : Je présente le bill (n° 110) concernant la constitution légale des chemins de fer.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député voudra-t-il expliquer brièvement ce bill ?

M. GUTHRIE : L'objet de ce bill est de restreindre la présente pratique de donner des chartes de chemins de fer, la pratique qu'on suit en cette Chambre depuis un grand nombre d'années, je crois. Il n'est pas question de limiter le nombre des chartes ni d'imposer aux organisateurs d'entreprises de chemins de fer des conditions déraisonnables ou non nécessaires. Le bill vise surtout les chartes de spéculation, ou les chartes qu'obtiennent des individus dans le but d'embarrasser des compagnies en possession de voies construites. Bref, le bill porte que les personnes qui demandent des chartes de chemins de fer accompagneront leur demande d'une somme équivalant à $200 par mille du chemin projeté, laquelle somme sera déposée au crédit du gouvernement et à l'achèvement de l'entreprise, sera remboursée à la compagnie avec les intérêts accumulés ; mais si l'entreprise n'est pas menée à fin, les $200 par mille seront déchus au profit du gouvernement du Canada. Le bill n'est peut-être pas aussi complet qu'il pourrait être, et je n'ignore pas qu'à cette époque avancée de la session il n'est guère à espérer qu'un pareil bill présenté par un simple membre de la Chambre puisse être mené à bonne fin.

Quoi qu'il en soit, mon intention, en présentant ce bill même si tard, est d'attirer sur son objet l'attention du ministre des Chemins de fer, des membres de cette Chambre et du public en général, afin qu'on puisse remédier par quelque disposition au mal qu'il vise, que ce soit un bill comme celui-ci ou quelque autre bill ou quelque disposi-

tion générale qui pourrait être insérée dans les bills présentés par le ministre des Chemins de fer. Quand on songe que nous avons aujourd'hui au Canada environ 18,500 milles de chemins de fer, et qu'à chaque session nous accordons des chartes pour des 10,000 ou 15,000 milles de nouveaux chemins de fer—je crois que la part de la présente session est d'environ 12,000 milles ; quand on songe qu'environ le tiers du temps de cette Chambre, de même qu'une grande quantité de travail en comité se consume dans l'étude et la discussion de ces entreprises, et que 75 ou 80 pour 100 de ces dernières n'aboutissent à rien ; il faut arriver à la conclusion qu'un grand nombre de ces chartes se prennent pour des fins de spéculation, pour être colportées et vendues quand l'occasion se présente, ou bien dans le but d'embarrasser quelques intéressés. Il se pourrait que le vrai moyen de remédier au mal serait la pleine liberté en matière de chartes. telle qu'elle existe, je crois, dans certains Etats de l'union américaine où il n'y a qu'à faire préparer et présenter des plans et profils et pousser l'entreprise. Je crois moi-même que ce système a beaucoup de bon, pourvu qu'on prenne des garanties pécuniaires suffisantes pour assurer la construction du chemin de fer. Comme je discutais la chose hier avec un honorable député, il émit l'idée que ce bill serait dans l'intérêt des grandes corporations et qu'il nuirait à des personnes de fortune modérée. Je crois cependant, que mon honorable ami, en y réfléchissant, s'apercevra que cet argument n'a pas de valeur. Les hommes de fortune modérée ne devraient pas demander des chartes pour la construction de 500, de 1,000 ou de 1,500 milles de chemins de fer, car en toute probabilité ils ne sont pas en état de pousser pareille entreprise à bonne fin. Mais s'ils demandent des chartes d'importance modérée, il n'y a pas de raison pour laquelle ils ne pourraient pas déposer $200 du mille, quand ils savent que si leur entreprise est sérieuse la somme leur sera remboursée.

Je crois que le temps est bien choisi de présenter la question à la Chambre, afin qu'on la règle s'il est possible par la nouvelle loi. Sans doute le bill n'est pas parfait dans tous ses détails, mais on peut remédier à ses imperfections. On ne devra pas insister sur la déchéance du dépôt lorsque l'entreprise aura été poussée dans une mesure considérable, ou lorsque l'insuccès aura été causé par quelque difficulté d'une nature imprévue, telle qu'une crise dans le marché monétaire ou une rareté inattendue des matériaux ; lorsque les travaux n'auront été exécutés qu'en partie, le dépôt pourra être remboursé au *pro rata*. Mais lorsque rien n'aura été fait, quand on ne se sera pas occupé de mettre l'entretien à exécution, alors le dépôt devra tomber en déchéance absolument.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je crois que mon honorable ami va s'apercevoir que son bill n'aura pas l'effet qu'il en attend, si l'histoire du passé peut nous éclairer sur l'avenir. On sait avec quelle facilité se remboursent les dépôts de garantie. Prenons, par exemple, l'affaire de l'élévateur à Montréal, dans laquelle on avait fait un dépôt ; après quelque temps le gouvernement a remboursé l'argent. Il y a d'autres exemples de la chose. Il y a deux ou trois ans, quand un bill était devant le comité des chemins de fer pour autoriser une compagnie à construire un chemin de fer dans le Yukon, la compagnie offrit de faire un dépôt, mais les membres du comité des chemins de fer qui étaient des partisans du gouvernement—je ne sais si l'honorable député était du nombre—refusèrent absolument d'exiger un dépôt pour la raison que c'était établir un mauvais principe, et défirent une motion à l'effet de stipuler un dépôt en garantie de l'exécution du chemin. En face de cela, et sachant combien il est aisé pour les compagnies de trouver des excuses pour la non exécution de ce qu'elles se sont engagées à accomplir, et combien il leur sera facile de tirer parti de la disposition du bill de l'honorable député qui pourvoit qu'en certains cas, il n'y aura pas déchéance du dépôt ou d'une partie du dépôt, je suis d'avis que le bill n'aura absolument aucun effet pratique.

La motion est adoptée et le bill subit la première lecture.

ACTE D'INSPECTION GENERALE.

M. LEIGHTON G. McCARTHY (Simcoe-nord) : Je présente le bill n° 111 à l'effet de modifier l'Acte d'inspection générale. Ce bill est destiné à modifier la loi d'inspection au sujet des peaux et du cuir, et n'est destiné à s'appliquer qu'aux villes qui y sont mentionnées, savoir : Québec, Montréal, Ottawa, Kingston, Toronto, Hamilton et London. Je n'ai pas d'objection à étendre davantage sa portée ; mais je l'ai restreint à ces endroits, parce que ce sont les centres du commerce des peaux dans ce pays. L'objet du bill est de prescrire que, lorsque la chose sera praticable, on inspectera les peaux à l'état cru, parce que, me dit-on, on ne saurait faire une inspection parfaite d'une peau après qu'elle a été salée ou qu'elle a été préparée. Le bill pourvoit aussi à l'inspection des peaux vertes ou non préparées pour forcer les bouchers à faire l'écorchement comme il faut. On me dit qu'aujourd'hui, par suite de l'incurie avec laquelle on abat et on écorche les animaux, il reste beaucoup de déchet avec les peaux, et si l'inspecteur avait mission de déprécier les peaux lorsque l'écorchement a été mal fait, celui-ci se ferait bientôt avec plus de soin et les peaux gagneraient en valeur. Le bill a aussi pour objet de prévenir les fraudes qui se pratiquent à l'inspection, telle que le resalage, le trempage des peaux, pour en augmenter le poids, les peaux se vendant au poids. L'effet du bill sera aussi de mettre de l'uniformité dans l'inspection dans les endroits où il s'appli-

quera. L'exemple que nous ont donné d'autres endroits engagera la Chambre à adopter pareille mesure.

On m'apprend que par suite du perfectionnement du système d'inspection à Liverpool, la qualité et le prix des peaux sont aujourd'hui beaucoup meilleurs, et il n'y a pas de doute que pareille cause aura pareil effet en ce pays. Comme celui de mon honorable ami de Wellington (M. Guthrie), ce bill arrive un peu tard dans la session et si les honorables membres de la Chambre désirent le faire circuler parmi leurs commettants pour apprendre leur opinion à son sujet, il ne me siérait pas d'insister pour le faire adopter, cette session même. Je n'ai pas consulté le ministre du Revenu de l'Intérieur, et cette observation s'applique également à lui ; mais je me suis efforcé de donner corps dans ce bill aux idées que je viens d'exprimer, et je crois que l'effet en serait de hausser la qualité et le prix des peaux qui s'achètent et se vendent en ce pays.

La motion est adoptée et le bill subit la première lecture.

L'ACTE D'IMMIGRATION.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je présente le bill (n° 112) à l'effet de modifier l'Acte d'immigration. Mon but est de donner au gouvernement le pouvoir de déporter les immigrés qui nous arrivent atteints de maladies dangereuses ou contagieuses. Tandis qu'il n'y a pas de vérité dans certaines rumeurs alarmantes au sujet du nombre des personnes malades qui entrent dans le pays, néanmoins, il est bon que les officiers de l'administration de l'immigration soient armés de l'autorité nécessaire pour agir comme il convient. Je ne saurais mieux expliquer l'objet du bill que par la simple lecture de l'article qui fait le fond du bill.

Le gouverneur en conseil pourra, par proclamation ou ordre, suivant qu'il jugera le plus à propos, défendre le débarquement au Canada de tout immigrant ou passager atteint de quelque maladie dangereuse ou contagieuse, que cet immigrant se propose de s'établir au Canada ou qu'il ait seulement l'intention d'y passer pour aller s'établir dans un autre pays.

En sus de ce que les officiers du département ont constaté la nécessité de prendre pareille mesure, les compagnies de transport et autres intéressés dans le transport des immigrés, particulièrement à Montréal, à Québec et à Halifax, demandent avec instance que le parlement adopte une pareille loi.

La motion est adoptée et le bill subit la première lecture.

TERRITOIRE DU YUKON—ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je présente un bill à l'effet de modifier le chapitre 41 des statuts de 1901 concernant l'administration de la justice dans le Territoire du Yukon. Ce bill est de très peu d'importance. Son objet est simplement de modifier l'article 3 de la loi en question de façon à nous permettre de porter le traitement des magistrats stipendiaires de $2,400 qu'il est aujourd'hui à $4,000. Il y a aujourd'hui deux magistrats stipendiaires, l'un à White-Horse et l'autre à Dawson. En sus de leur traitement ils ont une allocation de subsistance de $3,000. Ce qu'on a en vue, c'est de porter le traitement à $4,000, et de réduire à $1,800 l'allocation de subsistance.

L'honorable M. HAGGART : Il n'est pas nécessaire de baser ce bill sur une résolution.

La motion est retirée.

TERRITOIRE DU YUKON—MODIFICATION DE L'ACTE TERRITORIAL.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je présente le bill (n° 113) à l'effet de modifier de nouveau l'Acte du territoire du Yukon et ses amendements. Les honorables membres de cette Chambre savent qu'à l'heure qu'il est les appels des décisions de la cour du territoire du Yukon sont portés à la cour de la Colombie-Britannique. L'objet du bill est de constituer une cour d'appel pour le territoire du Yukon et de pourvoir que l'appel de la cour constituée se fera d'un seul juge à la cour d'Appel et de cette cour d'Appel à la cour Suprême du Canada, dans les causes où la somme en litige dépassera $2,000. Le bill établit aussi que dans les causes minières il y aura droit d'appel de la décision du commissaire de l'or.

La motion est adoptée et le bill subit la première lecture.

MODIFICATION DE L'ACTE DE LA COUR DE L'ECHIQUIER.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je présente le bill (n° 114) à l'effet de modifier l'acte de la cour de l'Echiquier.

Il s'agit simplement d'une question de procédure. Le bill autorise en premier lieu un appel d'un jugement sur exception péremptoire. Comme le savent les honorables députés qui sont hommes de loi, il n'y a pas aujourd'hui d'appel d'un jugement de la cour de l'Echiquier, si ce n'est un jugement final. Mais il peut se présenter un cas où une décision rendue sur une exception péremptoire ne soit pas une décision finale, et qu'un jugement sur appel de cette décision décide de la cause et cela sans qu'on ait encouru les frais des procédures subséquentes et de l'audition des témoins. Un autre article autorise la signification d'une sommation en cour de l'Echiquier à des individus résidant à l'étranger, qu'ils soient sujets britanniques ou étrangers. Un autre article encore prescrit qu'il pourra y avoir appel de la cour de

l'Echiquier à la cour Suprême quand la somme en litige ne dépassera pas $500. Aujourd'hui, il faut que la somme dépasse $500. Cette modification vise certains cas nés de l'Acte d'expropriation. L'appel est subordonné à la permission du tribunal auquel l'appel doit être porté.

M. BORDEN (Halifax) : N'y a-t-il pas appel du jugement de la cour de l'Echiquier sur exception péremptoire lorsque le jugement dispose finalement de la cause.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, car alors c'est un jugement final. Mais il s'agit ici des cas où le jugement ne dispose pas finalement de la cause. Par exemple. Supposons une cause contre la Couronne; nous faisons une exception péremptoire ; l'exception est renvoyée. Il n'y a pas d'appel et nous sommes obligés de subir le procès et de dépenser beaucoup d'argent pour produire des témoins. Mais si l'on peut appeler à la cour Suprême, toute la cause peut se trouver décidée sur l'exception prise à la cour de première instance.

La motion est adoptée et le bill subit la première lecture.

MODIFICATION DE L'ACTE DE LA PREUVE AU CANADA.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je présente le bill (n° 115) à l'effet de modifier de nouveau l'Acte de la preuve en Canada, de 1893, je présente ce bill à la demande de quelques juges de l'Ontario. Il a pour objet de limiter à cinq le nombre d'experts qui peuvent être entendus de chaque côté, à moins que la cour ne croie qu'il serait bon d'en entendre davantage. On m'informe qu'il s'est produit de grands abus sous ce rapport dans la province d'Ontario, où l'on appelle des douzaines d'experts, ce qui entraîne des frais énormes.

M. McCARTHY : Le bill s'applique-il seulement à la province d'Ontario ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A tout le pays ; mais on m'informe que le mal s'est fait remarquer principalement dans l'Ontario.

La motion est adoptée et le bill subit la première lecture.

INTERPELLATIONS.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—ACHATS DE MATERIEL ROULANT.

M. HAGGART :

1. Combien de traverses de trucks et de caisse Simplex (Simplex trucks and body bolster) ont été achetées entre le 30 juin 1900 et le 15 mars 1902 ?
2. Quel en a été le coût ?
3. Quel montant d'armatures de wagons (car forgings) ou de parties de trucks de wagons a été acheté de la Compagnie manufacturière Crossen ou d'autres personnes entre les dites dates, et à quel prix ?
4. Combien de trucks en acier brevetés, connus sous le nom de trucks de Joughin, ont été achetés entre les dites dates, et de qui ?
5. Combien de ces trucks ou parties de trucks était en magasin le 15 mars 1902, et quelle en est la valeur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. Dix mille cent quarante traverses de trucks et de caisse Simplex ont été achetés du 30 juin 1900 au 15 mars 1902.
2. Ils ont coûté $264,440.
3. Quatre cent cinquante-cinq mille cent trente livres d'armature de wagons et 480 tourniquets en fer pressé ont été achetés de la Crossen Manufacturing Company, du 30 juin 1900 au 15 mars 1902. Ces ferrures ont coûté $14,229.20.
4. Deux cent quarante trucks en acier brevetés, connus sous le nom de trucks Joughin, ont été achetés de la Record Foundry and Machine Company, de Moncton, et 805 de A. E. Peters, de Moncton, du 30 juin 1900 au 15 mars 1902.
5. Le 15 mars 1902, il y avait en magasin 761 trucks Joughin d'une valeur de $63,924 ; 822 traverses de trucks et de caisse Simplex, d'une valeur de $22,932 ; 332,910 livres de ferrures de wagons d'une valeur de $10,-253.63.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—CHEF DE CANTONNIERS JOHN BARBOUR.

M. BORDEN (Halifax) :

1. Le chef de cantonniers de l'Intercolonial, John Barbour, a-t-il été destitué ? Dans l'affirmative, quand et pour quelle raison ?
2. Des accusations ont-elles été portées contre lui ? Dans l'affirmative, quelles étaient-elles, et a-t-il été fait une enquête ? Dans la négative, pourquoi a-t-on refusé de faire une enquête ?
3. Depuis combien d'années contribuait-il à la caisse d'assurance et quel montant y versait-il chaque année ?
4. Le gouvernement se propose-t-il de rembourser le montant ainsi versé avec les intérêts ? Sinon, pour quelle raison ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. Il a été démis le 30 novembre 1901 pour avoir fait œuvre de partisan politique, sur la représentation de M. O. Turgeon, membre du parlement.
2. Il n'y a pas eu d'autre accusation de portée contre lui que celle d'avoir fait œuvre de partisan politique. Il n'a pas été fait d'enquête. Il n'est pas ordinaire de faire enquête, à moins qu'elle ne soit ordonnée par le département.
3. Il a contribué à la caisse d'assurance pendant onze ans et sept mois, du 1er mai 1890 au 30 novembre 1901. Il y a versé les montants suivants :

1890, mai et juin	$ 1 40
1891	9 40
1892	10 46
1893	9 00
1894	8 25
1895	8 50
1896	18 00
1897	22 50
1898	23 80
1899	25 50
1900	23 10
1901	23 60
1901, de juillet à novembre	10 00
	$193 51

4. Le montant contribué à la caisse d'assurance ne saurait être remboursé, mais tout membre de l'association de la caisse d'assurance qui a contribué à cette caisse pendant qu'il appartenait au service peut, d'après les règlements, continuer à être membre de l'association après qu'il a quitté le service.

BUREAU DE POSTE DE MAPLE-CREEK.

M. BOYD :

Le ministre des Postes a-t-il reçu quelque requête des habitants de Maple-Creek, T.N.-O., demandant de transférer le bureau de poste dans quelque local séparé de tout autre bureau d'affaires ? Quelle réponse a été faite aux dits requérants, et quelle décision, s'il en est, a été prise par le ministère ? Quand un bureau de poste est assez important au point de vue des recettes, le ministère a-t-il l'habitude de le placer dans un local séparé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1. Oui.

2 et 3. On est arrivé à aucune conclusion, mais si les recettes du bureau continuent à augmenter il pourra être nécessaire de faire un changement, dans l'intérêt public. Bien qu'il n'y ait pas de règle absolue à ce sujet, néanmoins, quand les recettes d'un bureau de poste atteignent une somme sur laquelle le directeur de poste peut raisonnablement vivre, le département considère que l'intérêt public demande qu'il consacre tout son temps aux affaires du bureau. D'ordinaire un changement de directeur de poste dans de pareilles circonstances entraînerait la décision d'isoler le bureau de poste.

UNITE DE REPRESENTATION—RECENSEMENT DE 1901.

M. FOWLER (par M. Hughes) :

1. Quelle est l'unité de représentation, telle qu'indiquée par le recensement de 1901 ?

2. La représentation dans la Chambre des communes des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard sera-t-elle réduite en conséquence du peu d'augmentation relative de leur population depuis 1891 comparée à celle de la province de Québec telle qu'indiquée par le dit recensement ?

3. Dans l'affirmative, de combien de députés la représentation sera-t-elle réduite dans chacune des dites provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le PREMIER MINISTRE : La question est tout à fait prématurée. On ne saurait y répondre en ce moment.

LE DOCTEUR ALFRED BOUILLON, MATANE.

M. CASGRAIN (par M. Borden, Halifax) :

1. Le Dr Alfred Bouillon, de Matane, a-t-il été destitué comme médecin du port de Matane en 1896 ?

2. Dans l'affirmative, pour quelles raisons ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le Dr Alfred Bouillon n'a jamais été employé comme médecin du port de Matane par le ministère de l'Agriculture et n'a conséquemment jamais été destitué.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE.

M. CASGRAIN (par M. Borden, Halifax) :

1. Les locomotives, le matériel roulant ou les édifices (gares, remises à wagons, ateliers et élévateurs de l'Intercolonial) sont-ils assurés contre le feu ?

2. Dans l'affirmative, pour quel montant, dans quelles compagnies et par qui les assurances ont-elles été prises ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les locomotives, le matériel roulant et les édifices, etc., du chemin de fer Intercolonial ne sont pas assurés.

DESTITUTION DU DIRECTEUR DE POSTE A JOLIETTE.

M. CASGRAIN (par M. Borden, Halifax) :

1. Avant de décider de destituer le sieur John Sheppard de ses fonctions de directeur de la poste à Joliette, le gouvernement a-t-il fait tenir une enquête au sujet de la conduite de cet employé ?

2. Le gouvernement a-t-il, avant de décider cette destitution, informé le dit sieur Sheppard que sa destitution était demandée ? et le sieur Sheppard a-t-il eu l'occasion d'être entendu ou de faire valoir ses raisons à l'encontre de la plainte formulée contre lui ?

3. Le sieur Sheppard a-t-il lui-même écrit au gouvernement, ou à l'un de ses membres, qu'il voulait une enquête avant d'"être destitué ?

4. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas accordé une enquête a Sheppard ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le directeur de poste à Joliette a été destitué sur les renseignements contenus dans la lettre suivante :

Chambre des communes,
Ottawa, 7 mars 1902.

Monsieur,—Je vous ai déjà demandé plusieurs fois la destitution du maître de poste de Joliette, le Dr J. J. Sheppard. Nos amis se plaignent avec raison de la conduite du Dr Sheppard. C'est un conservateur ardent qui a continué à combattre nos amis. Malgré sa position, il exerce son influence dans la ville de Joliette, où il demeure, et en dehors auprès de ses clients et amis.

Aux élections de 1896, il a contraint deux personnes à voter pour le candidat conservateur: M. Belisle, dont la femme était employée au bureau de poste, et M. Mirault, conducteur de malle de Joliette.

Aux élections de 1900, il a exercé la même influence sur M. Mireault et deux de ses fils qui demeurent avec lui. Aux mêmes élections encore, dans le but de nuire aux libéraux et d'aider aux conservateurs, le Dr. Sheppard retenait illégalement à son bureau des lettres que le comité d'organisation du parti libéral adressait aux chefs politiques libéraux de chaque paroisse, entre autres deux lettres adressées à des amis politiques dans deux paroisses les priant d'annoncer le dimanche après l'office du matin des assemblées politiques que le parti libéral devait tenir dans ces deux paroisses un jour de la semaine suivante. La conséquence a été que je me suis rendu dans ces deux paroisses pour faire la discussion et que je n'y ai trouvé personne, attendu que les assemblées n'avaient pas été convoquées ; les amis à qui j'avais adressé des lettres les priant de convoquer les assemblées n'avaient pu les convoquer n'ayant pas reçu leurs lettres.

Je pourrais signaler quantité de fautes dans l'administration du bureau de poste. Le Dr Sheppard s'occupe plutôt de sa clientèle comme médecin que de son bureau où il se fait remplacer par des jeunes filles tout à fait incompétentes.

Ainsi donc, dans l'intérêt du public, la destitution du Dr Sheppard, comme maître de poste de Joliette, devrait être faite et je la sollicite avec pleine confiance.

J'ai l'honneur, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) CHS BASINET.
(Contresigné) F. O. DUGAS, M.P.

L'honorable M. Mulock,
Directeur général des Postes,
Ottawa.

Ces témoignages ont été regardés comme concluants et une enquête a paru inutile. C'est pourquoi il n'y a pas eu d'enquête formelle. Depuis sa destitution, le directeur de poste a écrit une lettre niant les accusations portées contre lui et demandant une enquête.

DIRECTEURS DE POSTES—COMTE DE JOLIETTE.

M. CASGRAIN (par M. Borden, Halifax) :

1. Quels sont les maîtres de poste du comté de Joliette dont la commission a été révoquée depuis le mois de juin 1896 jusqu'à ce jour ?
2. Quel a été, dans chaque cas, le remplaçant ?
3. Quelle a été la cause de chaque changement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je demanderai à l'honorable député de faire une motion.

ECHOUEMENT DU STEAMER TIVERTON.

M. BENNETT :

1. Le steamer Tiverton s'est-il échoué dans le mois d'avril 1901, entre Montréal et Québec?
2. Si un pilote était en charge de ce navire, avait-il une commission régulière des commissaires du havre de Montréal ?
3. A-t-on fait une enquête sur les circonstances dans lesquelles cet accident s'est produit ?
4. Le bureau d'enquête a-t-il blâmé le pilote ou l'a-t-il exonéré ?
5. Si le bureau d'enquête a constaté que le pilote était responsable de l'accident, le ministère de la Marine est-il d'avis que ce pilote devrait être révoqué et sa commission annulée ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : 1. Oui. 2. Oui. 3. Oui. 4. La cour a refusé de le censurer. 5. La cour n'a pas constaté que le pilote fût en faute, mais le ministre a appris que depuis l'accident survenu au steamer au mois de mai dernier, ce pilote a été mis à la retraite par la commission du pilotage de Montréal. Je voudrais ajouter que cette réponse m'a été fournie par le ministère ; mais à la lecture du jugement de la cour, je suis porté à croire qu'on pourrait l'interpréter autrement qu'il ne l'est dans la réponse qui précède, car il n'appartenait pas à la cour de censurer le pilote. On concluait que celuici n'était pas à blâmer, bien que peut-être il le fût, dans une certaine mesure ; mais c'était la commission du pilotage qui était à blâmer pour l'avoir maintenu dans le service après qu'il eût donné avis formel de son incapacité de s'acquitter de ses fonctions.

INSPECTION DES GRAINS DU MANITOBA.

M. DOUGLAS :

Quelles modifications ont été apportées dans la classification officielle des grains du district d'inspection des grains du Manitoba, depuis l'année 1899 ? Si des modifications ont été faites, par qui l'ont-elles été ? Par l'entremise de qui ? Et de quelle nature sont ces modifications ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le blé n° 2 " dur " et le blé n° 1 " northern " du Manitoba ont été réunis sous la classification n° 1 " northern " du Manitoba ; on a aussi établi une nouvelle qualité désignée sous le nom n° 3 " northern " du Manitoba. La classification de l'avoine au point de vue commercial comprend deux nouvelles qualités, l'avoine n° 1 et l'avoine n° 2 d'Alberta.

Quant au blé, ces changements ont été faits en vertu d'une loi du parlement, 1 Edouard VII, chap. 24, amendant la loi 62-63 Victoria, chap. 25. Les raisons de ces modifications ont été données lors de la discussion sur ce projet de loi, voir les "Débats" du 16 avril 1901, page 3156-57-58.

Quant à l'avoine, ces changements ont été faits par le " Western Grain Standards Board " établi en vertu de la loi 55-56 Victoria, chap. 23 acticle 15. Cette Chambre a le droit de changer le type dans certaines circonstances, tel qu'indiqué par l'article 4 de l'amendement à la loi 62-63 Victoria, chap. 25.

M. MARCIL (Bonaventure) :

Le gouvernement a-t-il reçu la résolution suivante adoptée par la société Saint-Jean-Baptiste d'Ottawa ? Si oui, quelle réponse a-t-il donnée :—

" Société Saint-Jean-Baptiste d'Ottawa.

" Copie d'une résolution, passée, dimanche, le 13 avril 1902, dans une assemblée spéciale convoquée par M. J.-U. Vincent, président :

" Attendu que Mme Joseph Roy, rue Duke, Ottawa, ayant porté une plainte en justice contre un nommé Larochelle, comparaissait, le 8 avril dernier, devant le magistrat O'Keefe, d'Ottawa, pour rendre son témoignage :

" Et attendu que cette dame demanda le privilège de donner son témoignage dans sa langue maternelle, parce que ne parlant l'anglais qu'imparfaitement elle craignait de mal s'exprimer et d'être mal comprise ;

" Et attendu que le magistrat O'Keefe, méprisant cette légitime demande, lui enjoignit d'avoir à s'exprimer en anglais, puis renvoya sa plainte, la condamnant en même temps à payer $2 d'amende pour injure au tribunal, parce qu'elle osa persister dans sa demande ;

" Résolu, que la société Saint-Jean-Baptiste d'Ottawa, au nom des Canadiens-français de la capitale, protestent énergiquement contre la décision injuste et arbitraire du magistrat O'Keefe en cette circonstance ;

" Résolu, que cet incident soit porté à la connaissance du ministre de la Justice et que les Canadiens-français de la capitale prient l'honorable ministre de vouloir bien prendre les mesures nécessaires pour qu'à l'avenir une telle injustice ne soit pas répétée, dans un pays où l'équité doit être appliquée sans distinction de nationalité."

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En réponse à cette question, je dois dire que la résolution dont il s'agit a été reçue au ministère de la Justice et que le gouvernement n'a aucune autorité à exercer sur ce magistrat ni sur les procédures qui se sont faites dans cette cour-là.

TRAVAUX DE LA RIVIERE SAINTE-ANNE.

M. CASGRAIN (par M. Monk) :

1. Quel prix le pied courant a été payé pour le bois employé pour les travaux de protection du côté est de la rivière Sainte-Anne-de-la-Pérade, durant les années 1900 et 1901 ?

2. Quel prix a été payé pour chaque toise de pierre employée dans les dits travaux ?

3. Quel prix le fer a-t-il été payé, chez qui a-t-il été acheté et quel est le montant total payé pour ce fer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. 4 cents.
2. $7.00.
3. 3 cents la livre.

Montant total payé, $86.29.

M. CASGRAIN (par M. Monk) :

1. Quel montant a été dépensé pour faire les travaux de protection du côté est de la rivière Sainte-Anne, à Sainte-Anne-de-la-Pérade, durant les années 1900 et 1901 ?

2. Sous la surveillance de qui ces travaux ont-ils été faits ?

3. Qui a payé les ouvriers qui ont été employés à ces travaux ?

4. Le paiemaître du gouvernement a-t-il payé lui-même chacun des dits ouvriers, ou l'argent destiné à payer ces mêmes ouvriers a-t-il été remis soit à Herménégilde Leduc, soit à Ernest Vallée, soit à Joseph Hivon, pour être payé aux ouvriers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. $3,289.44.

2. Sous la surveillance du sieur J.-E. Vallée.

3 et 4. Le paiemaître du ministère a payé tous les ouvriers qui se sont présentés à lui, lorsqu'il s'est rendu à Sainte-Anne-de-la-Pérade. Quelques-uns de ces ouvriers étaient partis pour les chantiers, après avoir reçu de l'argent du sieur J.-H. Leduc, à qui ils avaient donné des reçus. Le paiemaître a remboursé cet argent au sieur Leduc.

M. CASGRAIN (par M. Borden, Halifax):

1. Les nommés Ernest Vallée, Herménégilde Leduc, Jimmy Rivard, Joseph Hivon, Napoléon Marceau, Jeffrey Jolin et Félix Laflèche, ont-ils été à l'emploi du gouvernement durant les années 1900 et 1901 ?

2. Dans l'affirmative, quel était l'emploi de chacun d'eux, le salaire de chacun par jour, le nombre de jours pendant lesquels ils ont été employés et le montant total reçu par chacun d'eux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Oui.

2.

J. E. Vallée, inspecteur, 34 jours à $3..	$102 00
H. Leduc, charpentier, 25 jours à $2....	50 00
J. Rivard, charpentier, 6 jours à $2.. ..	12 00
J. Hivon, journalier, 17 jours à 90 cents.	15 30
N. Marceau, charpentier, 14½ jours à $2.	29 00
J. Jolin, charpentier, 13 jours à $1.25 ..	16 25
F. Laflèche, journalier, 8 jours à 90 cents....	7 20

YUKON—LIGNE TELEGRAPHIQUE.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria) : Avant que nous nous formions en comité, je désire, M. l'Orateur, appeler l'attention de la Chambre sur le fait que, lors de l'absence du ministre des Travaux publics, le feuilleton de la Chambre mentionnait une interpellation au sujet du coût de la ligne télégraphique du Yukon. L'honorable gentleman m'a fait remarquer incidemment, en me rencontrant dans le couloir de la Chambre, qu'il avait et qu'il me fournirait tous les renseignements demandés. Cela se passait un jour ou deux avant que la question fût posée ; l'honorable ministre se trouvant absent, un de ces collègues a répondu à cette interpellation en disant qu'on ne pouvait fournir ces renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (l'honorable J. I. Tarte) : Je ne me rappelle pas la question posée. Si l'honorable gentleman (M. Hughes, Victoria) est assez bon de m'indiquer ce qu'il veut savoir, je serai heureux de lui fournir tous les renseignements possibles.

SUBSIDES—GREVE DES DEBARDEURS DU PORT D'HALIFAX.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. B. RUSSELL (Hants) : Avant que cette motion soit adoptée, on me permettra de faire allusion à une question qui concerne spécialement la division électorale représentée ici par l'honorable chef de l'opposition. Il paraît qu'une grève a éclaté à Halifax, parmi un certain nombre de personnes employées par les expéditeurs et que cette grève a pris des proportions très sérieuses. J'ai lu dans les journaux de la capitale de la Nouvelle-Ecosse les détails sur cette affaire; on dit encore que 1,000 ou 1,400 hommes ont abandonné l'ouvrage comme marque de sympathie à l'endroit des grévistes. Je veux savoir si le gouvernement a jugé à propos d'intervenir, comme je crois qu'il aurait dû le faire. Cette matière est d'un extrême intérêt pour le port d'Halifax, qu'on considère généralement comme un des havres les plus importants du Canada, j'oserais même dire le plus important, parce qu'il est ouvert à la navigation durant toute l'année. C'est là un grand avantage que ne possèdent pas d'autres ports même plus importants, à un point de vue différent. La question se généralise donc : elle n'intéresse pas simplement la ville d'Halifax, mais encore le Canada tout entier. J'aimerais savoir si le gouvernement peut nous fournir quelques renseignements concernant cette grève, et s'il a pris des mesures pour faire cesser cette difficulté. Il devrait nous indiquer aussi en quoi consiste son intervention, s'il a cru devoir agir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (l'honorable Wm Mulock) : M. l'Orateur, en réponse à ce que vient de dire l'honorable gentleman (M. Russell), je dirai qu'on a appelé l'attention du ministère du Travail sur cette question ; celui-ci a reçu un télégramme des débardeurs en grève, la semaine dernière. Le même jour, le sous-ministre du Travail partait d'Ottawa pour Halifax, afin d'offrir ses bons offices aux intéressés, de les amener à signer un arrangement. Après une journée de pas et de démarches, ce fonctionnaire, je suis heureux de le dire, a réussi dans son entreprise, et, le samedi suivant, les hommes retournaient à l'ouvrage. La grève avait duré une semaine ou dix jours, 600 ou 700 débardeurs avaient quitté l'ouvrage, et leur exemple avait été suivi par plusieurs centaines d'ouvriers qui sympathisaient avec les grévistes. Je puis ajouter qu'on avait raison de craindre que la grève ne se propageât et ne devînt générale. La convention acceptée satisfait les ouvriers, les compagnies et les marchands intéressés ; elle est écrite et signée par les compagnies et par les employés. Le sous-ministre du Travail m'a envoyé un rapport sur ce sujet, et je vais prendre quelques minutes pour lire la conclusion de cet écrit ; de cette façon, on connaîtra plus exactement tout ce qui se rapporte à cette question. Après avoir préparé un arrangement entre les parties, ce fonctionnaire a dû le faire connaître aux grévistes réunis en assemblée, et aux directeurs des compagnies intéressées. Voici ce qu'il dit à ce sujet :

> Après la lecture des deux arrangements, on proposa l'adoption de cette convention, et cette motion fut votée à l'unanimité ; le président et le secrétaire de l'association des débardeurs reçurent le pouvoir de signer ces arrangements au nom de l'association. Au delà de 1,000 grévistes assistaient à cette réunion. On adopta une proposition déclarant que la grève des portefaix et celle des autres ouvriers qui sympathisaient avec les premiers, était terminée ; tous consentirent à reprendre l'ouvrage, le lendemain matin. Cette assemblée fut surtout remarquable par l'ordre parfait qui y régna tout le temps, et par l'unanimité avec laquelle on a adopté toutes les résolutions soumises. Comme preuve de cette bonne entente, résultat probable des dispositions de la part des patrons à négocier avec leurs employés dans des conditions amicales, je pourrais peut-être citer le fait que les grévistes ont poussé des acclamations enthousiastes en l'honneur des agents et des autres employés des compagnies de navigation. On a aussi adopté au milieu d'applaudissements très nourris toutes les propositions qui ont terminé cette assemblée.
>
> L'arrangement lui-même est un document un peu long ; il contient certaines dispositions quant à la moyenne des salaires et des heures de travail, quant au travail du dimanche et des jours de fêtes, quant à l'ouvrage que les ouvriers ont à faire dans le cas de navires jetés à la côte ou échoués. Cette convention contient aussi une clause dont le but est de prévenir le retour d'une grève semblable. En vertu de cette disposition, il faut donner, par écrit, un avis de trente jours, avant qu'on puisse, d'un côté comme de l'autre, changer les conditions de cet arrangement ; la grève ne peut être déclarée à moins qu'on en ait donné, par écrit, un avis de trente jours.
>
> Le samedi matin, c'est-à-dire le lendemain de la ratification de la convention à la grande assemblée des grévistes, les tonneliers, les déchargeurs de houille, les poissonniers qui, par sympathie, avaient abandonné l'ouvrage, sont retournés à leur besogne. Leur exemple fut suivi par les débardeurs et le travail recommença sur les quais, partout où il y avait des navires à charger ou à décharger.
>
> J'ai d'excellentes raisons de croire que le règlement opéré par cet arrangement, a donné satisfaction à toutes les parties intéressées ; il a rendu d'immenses services aux intérêts commerciaux et autres du port d'Halifax, parce qu'il s'est conclu promptement. De plus, si je tiens compte de tout ce que j'ai appris, au cours des nombreuses entrevues que j'ai eues avec différents patrons et nombre d'ouvriers, après le règlement de cette difficulté, au sujet de la possibilité du retour de grèves semblables, je suis porté à croire que le principe de la conciliation et de l'arbitrage est généralement mieux apprécié, et qu'il deviendra bientôt un facteur important dans le règlement des différentes grèves. Quant à l'appréciation des services rendus par ce département, dans cette circonstance particulière, je veux simplement

dire qu'à la grande assemblée des grévistes convoquée dans le but de ratifier la convention dont j'ai parlé, on a adopté, à l'unanimité, une motion de remerciements envers notre département ; cette proposition a été reçue au milieu des applaudissements les plus enthousiastes. La lettre ci-jointe que m'a adressée le président du comité des agents des compagnies de navigation et des marchands intéressées, indique suffisamment quels sont les sentiments de ces gentlemen :

Chambre de commerce,
Halifax, 12 avril 1902.

M. W. L. McKenzie King,
Sous-ministre du Travail.

Cher monsieur,—Les agents des compagnies de navigation et les marchands d'Halifax intéressés dans la récente grève des débardeurs du port, désirent faire connaître leur appréciation de vos services en opérant un arrangement que les parties intéressées ont accepté. Ils considèrent que cette difficulté a pris fin, grâce surtout au tact, au jugement sain et à l'impartialité que vous avez montrés. En reconnaissant ce fait, ils croient encore exprimer le sentiment des débardeurs eux-mêmes.

Bien à vous,
(Signé) G. S. CAMPBELL,
Président.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
(Signé) W. L. McKENZIE KING,
Sous-ministre du Travail.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Les membres de l'autre côté de la Chambre viennent de nous donner une exhibition bien touchante de cette adoration mutuelle si charmante qu'ils entretiennent avec tant de soin. La seule chose qui manque au tableau c'est la présence d'une gracieuse fillette, qui présenterait au ministre du Travail un superbe bouquet de roses, acheté par lui, en témoignage de reconnaissance pour ce que l'honorable gentleman a fait. Le peuple du Canada et les membres de cette Chambre seront très obligés à l'honorable représentant de Hants (M. Russell), qui a soulevé cette question importante, et qui a fourni au ministre du Travail une occasion aussi favorable de nous raconter ce que, du reste nous avons tous lu dans les journaux, il y a déjà plusieurs jours. Cette petite comédie me rappelle ce que nous lisons quelquefois, dans nos journaux de campagne ; on présente à un gentleman son portrait peint à l'huile, et infailliblement, le héros de cette démonstration déclare avoir été complètement pris par surprise ; cependant d'après les gazettes, il a fait une réponse des plus opportunes, des mieux appropriées. Le ministre du Travail nous est arrivé, ayant dans les mains un document superbe rédigé et préparé depuis quelque temps. Evidemment, il est pris par surprise. Dans le but de faire connaître ce document à la Chambre et au pays, il se fait poser une question par ce membre de la droite qui est toujours prêt à faire la besogne du ministre.

M. D. C. FRASER (Guysborough) : Je veux communiquer à la Chambre quelque chose de nouveau.

Quelques VOIX : Non ! non !

M. FRASER : Fait assez curieux à noter, le " Herald ", d'Halifax, qui vient justement de me parvenir, contient un article qui mérite d'être lu parce qu'il se rapporte à cette question. On remarquera que je vais citer l'organe de l'honorable chef de l'opposition.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je demande pardon à l'honorable député. Il avance une chose qui n'est pas exacte.

M. FRASER : Je ne veux pas dire que l'honorable gentleman exerce la haute main sur le " Herald ", ou que ce journal est son organe particulier. Mais j'affirme que cette gazette est l'organe du parti dont mon honorable ami est le chef respecté. Voici ce que le " Herald ", d'Halifax, dit, et l'on pourra constater que cela vaut mieux que les compliments ironiques de l'honorable député de Grey (M. Sproule) :

La grève des ouvriers du port est terminée, pour le plus grand avantage de tous les intéressés. On ne saurait trop rendre hommages à M. W. L. McKenzie King, sous-ministre du Travail, qui a obtenu ce résultat désiré. Il est arrivé d'Ottawa jeudi soir, et vingt-cinq heures après, il avait réglé toute cette difficulté. Un rédacteur du "Herald" a eu une entrevue avec M. King, à l'hôtel Halifax, hier soir, après l'assemblée des débardeurs. M. King était littéralement assiégé par les personnes qui désiraient lui présenter leurs félicitations. Au nombre de ces personnes, nous avons remarqué plusieurs hommes éminents parmi les patrons comme parmi les ouvriers.

C'est là l'opinion du grand organe du parti conservateur sur M. King et sur le travail que ce dernier a fait. Le " Herald " continue :

Impression que crée le sous-ministre du Travail.

M. King est bien jeune pour remplir avec autant de succès, l'importante position qu'il occupé. Il peut avoir être agé de trente ans, mais il ne paraît pas cet âge. Il a plutôt l'apparence d'un adolescent ; il est toujours frais rasé et ses mouvements sont vifs et alertes. Il est rempli d'énergie et d'enthousiasme. Mais cette impression quant à son âge se dissipe après quelques minutes de conversation avec ce gentleman, car même à celui qui ne l'observe qu'en passant, il se révèle homme d'affaires, esprit pondéré et résolu.

C'est là l'impression que M. King a laissée dans l'esprit des principaux conservateurs d'Halifax.

M. King croit que la question du travail est le problème du siècle, aussi s'est-il dévoué corps et âme à son étude.

Je demande à nos adversaires d'écouter attentivement ce qui suit :

Il laisse l'impression de quelqu'un réunissant en lui l'esprit, l'énergie, le caractère et l'optimisme ; c'est aux hommes de cette trempe que le Seigneur demande d'accomplir ce qui doit être fait promptement. C'est à de telle nature qu'il appartient de travailler dans l'intérêt de l'humanité.

J'ai lu ces extraits pour démontrer, d'abord, l'appréciation que cet organe du grand parti conservateur fait de l'œuvre accomplie par M. King, et en second lieu, pour féliciter le ministre du règlement de cette grève, sans m'occuper de la petite comédie que le député de Grey-est croit voir dans tout cela. Je félicite le ministre qui a mis fin aussi promptement à une difficulté aussi sérieuse. 25 heures ne font pas un temps bien long pour opérer un arrangement semblable. La population de la Nouvelle-Ecosse a été amplement récompensée des dépenses qu'elle a faites pour l'institution de ce département. Nous devrions tous être reconnaissants au ministre. A mon sens, très souvent, il y a quelques torts du côté des patrons comme du côté des ouvriers, dans toutes ces difficultés. Nous devons donc nous féliciter de pouvoir trouver le moyen d'allier le capital au travail et de les faire marcher ensemble dans la paix et l'harmonie.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Nous sommes tous heureux de savoir que cette grève est terminée ; cependant, qui nous affirme que des difficultés semblables ne surgiront point dans d'autres parties du Canada ? Ne serait-il pas avantageux pour nous d'adopter la loi d'arbitrage obligatoire en vigueur à la Nouvelle-Zélande, et qui établit une cour de conciliation présidée par un juge de la cour Suprême ? Cette loi a été adoptée par la confédération australienne. Ces deux pays ont donc une loi pour le règlement obligatoire des grèves qui peuvent surgir.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : Il me fait plaisir de constater que le ministre du Travail n'a pas été pris par surprise, quand cette question a été soulevée. A mon sens, le règlement de cette difficulté revêt une telle importance qu'il mérite d'avoir la publicité d'une courte discussion ici. Une querelle très sérieuse a été régle, mais une autre plus terrible encore a été prévenue et détournée. Je veux profiter de cette circonstance pour signaler à l'attention du ministre du Travail certains amendements à la loi de conciliation que j'ai inscrits sur le feuilleton de la Chambre ; j'espère qu'il les étudiera sérieusement, parce qu'ils sont rédigés dans le but d'étendre l'application de cette loi. Dans le cas qui nous occupe, le premier mérite de ce règlement revient à l'union des ouvriers du port qui, par télégramme, a demandé au gouvernement fédéral de lui envoyer un conciliateur. On considère d'ordinaire comme un signe de faiblesse une démarche semblable de la part, soit des grévistes, soit des patrons. C'est là ce qui empêche les intéressés de demander l'intervention du gouvernement fédéral. Les amendements que j'ai préparés feront disparaître cet obstacle. Si une querelle aussi sérieuse a été réglée, on a raison d'espérer que d'autres difficultés seront aussi aplanies de la même façon. Certaines grèves sérieuses que nous avons eues, l'an dernier, ont duré longtemps, en dépit de cette loi de conciliation. C'est pour rendre celle-ci plus efficace, que je demande au ministre du Travail de m'aider à faire adopter les amendements en question, maintenant surtout qu'il a la preuve du grand bien qui peut être accompli dans le règlement de ces difficultés, par une législation de ce parlement.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Il est du devoir du département du Travail, non seulement de régler ces différends mais encore de s'efforcer de les prévenir. Dernièrement, j'ai entendu parler de la possibilité d'une grève considérable parmi les employés des scieries échelonnées le long de la baie Georgienne. Ces hommes sont obligés de travailler depuis six heures et demie du matin jusqu'à six heures du soir. Ils ont une heure pour dîner. Il se trouve donc à travailler dix heures et demie, au lieu de dix heures, par jour. Avant que cette grève soit déclarée, le ministre fera bien d'envoyer immédiatement le sous-ministre pour avoir une entrevue avec les patrons, dans le but d'obtenir de ces derniers qu'ils ne fassent travailler les ouvriers que dix heures par jour. Comme ce fonctionnaire est très occupé par le temps qui court, peut-être ferait-il mieux de commencer son travail dans les environs d'Ottawa, parmi les propriétaires de scieries. Il devrait amener ces derniers à n'imposer à leurs ouvriers que les heures de travail auxquelles sont tenus les ouvriers de toutes les autres industries. Cette loi devrait s'appliquer à toute la province.

M. W. C. EDWARDS : L'honorable gentleman peut-il me dire combien d'heures de travail par jour on exige des ouvriers qui travaillent dans les scieries d'Ottawa ?

M. HUGHES (Victoria) : Peut-être que l'honorable député de Russell pourrait nous fournir ce renseignement ?

M. BENNETT : Je crois que ces ouvriers travaillent depuis 6 heures et demie du matin, jusqu'à 6 heures du soir. S'ils commencent leur journée à sept heures, je serais bien content de le savoir.

M. EDWARDS : Ce sont là les heures de travail, de sept heures du matin à six heures du soir.

M. BENNETT : Dans ce cas, il serait bien facile au sous-ministre du Travail de se rendre à la baie Georgienne et d'insister auprès des propriétaires des scieries des environs sur la nécessité d'adopter ces heures de travail, pour empêcher une grève imminente. De nouveau, je rappellerai au ministre du Travail, et en ceci je puis compter sur le témoignage du ministre des Travaux publics, que le ministère des Douanes ou celui du Commerce, je ne sais trop lequel des deux, a cru convenable, au cours de la dernière saison, de permettre aux remorqueurs américains de travailler dans les eaux de la baie Georgienne, et cela contrairement aux lois de cabotage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai rien à voir là dedans.

M. BENNETT : Quand le ministre des Travaux publics nous a fait l'honneur d'une visite à la baie Georgienne, au cours de la dernière saison, on lui a fait voir les remorqueurs américains qui se trouvaient occupés, tandis que les remorqueurs canadiens étaient amarrés au quai. Il peut surgir une grève parmi nos marins, parce qu'on emploie ces navires américains. J'espère que le ministre du Travail décidera ses collègues à ne pas permettre aux remorqueurs américains de travailler dans la baie Georgienne, contrairement à nos lois de cabotage, vu surtout le fait que les Etats-Unis ne permettront pas à nos remorqueurs d'aller travailler dans les eaux américaines. J'espère que l'honorable ministre étudiera cette question et que, bientôt, nous apprendrons que le sous-ministre a fait son apparition à la baie Georgienne, et a décidé les propriétaires de scieries d'agir dans le sens du devoir et de l'équité, en limitant autant que possible la durée de la journée du travail.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne veux diminuer en rien le mérite de M. King, le sous-ministre du Travail. Cependant, je ferai remarquer que ce n'est pas la première fois qu'une grève est réglée rapidement, à Halifax. Dans le passé, nous avons eu de ces difficultés, et nous les avons réglées d'une manière toute aussi satisfaisante, et cela sans l'intervention du département du Travail qui n'était pas même établi alors. Je voudrais dire aussi, qu'à mon sens, nous avons obtenu ce résultat,—c'est aussi ce qui est arrivé pour la dernière grève—grâce au bon sens, au jugement sain des classes ouvrières et des patrons d'Halifax. Je suis heureux que le département du Travail ait pu faire quelque chose dans le cas qui nous occupe. Je reconnais que M. King est un gentleman de ressources ; c'est aussi un homme bien loyal, car, en dépit des affirmations des membres de la droite qui nous disent que l'émigration aux Etats-Unis a cessé depuis longtemps, l'éditeur de la " Gazette du Travail " nous affirme de temps à autre, dans ce journal, que l'exode de la population de certaines parties du Canada se continue toujours. Nous devons reconnaître la franchise de M. King sur ce point, et comprendre qu'il est plus au courant des détails de cette immigration, que ne le sont quelques-uns des membres de la droite. Je veux corriger une déclaration de mon honorable ami de Guysborough (M. Fraser) qui a dit, d'abord d'une manière absolue, que le " Herald," d'Halifax, était mon organe particulier.

M. FRASER : Je n'ai jamais dit cela.

M. BORDEN (Halifax) : Oui.

M. FRASER : En disant que ce journal était l'organe particulier de l'honorable gentleman, je parlais de cette gazette au point de vue politique. Je sais parfaitement que l'honorable gentleman n'a rien à voir dans la direction de ce journal dont il n'est pas le propriétaire.

M. BORDEN (Halifax) : Cette seconde déclaration ne vaut pas mieux que la première. Tout ce que je sais, et je crois pouvoir connaître quelque chose, c'est que le parti libéral-conservateur n'a rien à voir à tout ce que publie le " Herald," d'Halifax. Ce journal est la propriété d'une compagnie constituée civilement ; jamais, il ne s'est réclamé de la direction du parti conservateur, et jamais ce dernier n'a exercé ou n'a tenté d'exercer la moindre influence sur la rédaction de cette gazette.

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

Chemins de fer—Imputable sur le capital, $1,975,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis prêt à discuter cet item, mais j'ai reçu une demande d'un de mes honorables amis de la gauche, demande qu'appuie aussi l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Haggart). On veut que ces item restent en suspens, jusqu'à ce que nous ayons le rapport du comité des comptes publics qui doit, espère-t-on, terminer ses travaux, cette semaine. Je ne veux pas refuser cette faveur à l'honorable gentleman, s'il insiste pour l'obtenir. Autrement, je vais procéder à la discussion de ces crédits.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que l'honorable gentleman ferait la déclaration promise lorsque la Chambre se formerait en comité des subsides, car, d'après les règles de la Chambre, il ne pourrait la faire maintenant, vu que ses remarques devront se limiter à cet item particulier devant le comité. J'ai dit au premier ministre qui m'annonçait que le budget du ministre des Chemins de fer serait soumis, que, comme nous avions besoin du rapport du comité des comptes publics, et comme nous voulions examiner un témoin, ce que nous ferons dans le courant de la semaine, il vaudrait mieux faire cette déclaration au commencement de la semaine prochaine. J'ai compris que le premier ministre consentait à cet arrangement, et je suppose, que l'honorable ministre doit se rendre à cette entente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon très honorable collègue, le premier ministre m'a fait part de la demande qui lui avait été adressée ; il m'a demandé si je trouvais quelque raison pour la refuser. Je n'en avais aucune. A mon avis, si cela est agréable au comité, il vaudra peut-être mieux que je fasse cette déclaration générale et je désire en faire une avant qu'on discute les détails de ces estimations budgétaires—seulement lorsque le président sera à son siège. De cette façon, la discussion sera moins restreinte par les règlements ; elle sera plus libre. C'est ce que

nous avons fait dans une autre circonstance. Nous pourrons alors remettre à un autre jour l'étude des crédits se rapportant au ministère des Chemins de fer ; mais je veux savoir dès maintenant, si l'honorable gentleman se range à mon avis.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai aucune objection à accepter cette procédure, si toute la Chambre y consent. Le président se trouvant à son siège, nous aurons toute la latitude possible pour discuter chaque item se rapportant à l'Intercolonial, et nous ne serons point forcés de nous en tenir strictement aux règlements de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Très bien, dans ce cas, ces item vont rester en suspens, et il est bien entendu que cette discussion générale ne se fera qu'au commencement des débats préliminaires.

L'item reste en suspens.

Stations agronomiques, $80,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est le crédit ordinaire, mais je dois dire que ce montant, l'an dernier ou il y a deux ans, n'a pas été suffisant pour faire face aux exigences de la situation. Dans le budget supplémentaire de l'exercice prochain, je devrai augmenter ce crédit. Le travail se poursuit d'après les mêmes principes qu'autrefois, mais il augmente et se développe graduellement. L'an dernier, ce montant n'a suffi même à payer les dépenses, et, à la fin de l'exercice, il y avait un nombre de factures que nous avons dû payer à même le crédit de cette année. L'augmentation des dépenses est due au fait que l'ouvrage se développe tous les jours ; on s'adresse plus souvent aux fonctionnaires et on a dû payer des gages et des appointements plus élevés. Le coût de la vie a sensiblement augmenté dans ce pays, depuis quelques années ; on a jugé nécessaire de reconnaître les bons offices de certains vieux fonctionnaires, en augmentant leurs appointements ; nous avons fait la même chose pour un grand nombre d'autres membres du personnel.

M. SPROULE : Comment ces dépenses se partagent-elles entre les différentes fermes-modèles ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le crédit ne donne pas ces détails, il ne fait mention que de la somme globale. Le rapport de l'Auditeur général partage ainsi ces dépenses :

Ferme	expérimentale	d'Ottawa..	$48,400
"	"	de Nappan .	9,700
"	"	de Brandon	8,100
"	"	de Indian-Head.	7,200
"	"	d'Agassiz .	6,400

M. SPROULE : Où se trouve l'augmentation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle n'est pas indiquée dans ce crédit, mais il me faudra demander un montant additionnel dans le budget supplémentaire et, de cette façon, tout sera payé au 1er juillet. Mes prédécesseurs ont eu recours à ce moyen, dans une ou deux occasions ; c'est ainsi que le crédit, depuis dix ans, était toujours le même dans le budget principal, et qu'il y avait, chaque année, une augmentation de dépenses, comme le fait voir le rapport de l'Auditeur général. A mon sens, il serait nécessaire de demander un crédit supplémentaire pour cette année, et, vu les circonstances qui nous sont imposées depuis ces dix dernières années, nous devrions demander un crédit supplémentaire pour l'année prochaine. Quel sera le montant de cet item ? Je ne puis le dire à présent.

M. SPROULE : Je crois que les $80,000 votées, l'an dernier, comprenaient les estimations prinicipales et les estimations supplémentaires.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'an dernier, un grand nombre de factures avaient été mises de côté, et l'on a dû les payer à même le crédit de cette année. Voilà ce qui rend nécessaire le crédit supplémentaire que je vais demander pour l'exercice courant. Grâce à ce montant, je pourrai acquitter toutes ces dettes et recommencer en neuf ; mais les dépenses des dix dernières années me font voir que les $80,000 que je demande, maintenant, ne pourront nous permettre de tenir ces fermes-modèles sur un pied efficace ; il faudra donc un crédit supplémentaire.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre s'occupe-t-il d'établir des fermes-modèles dans le nord du pays, dans l'Alberta et la Saskatchewan ? On y trouve de vastes terres qui, de l'avis de ceux qui se prétendent bons juges dans ces matières, conviennent mieux à la culture que les terres du sud où ces stations agronomiques sont maintenant établies. Dans quelques années, très probablement, les colons peupleront tout ce territoire et ce serait un grand service à leur rendre, si l'on faisait d'avance des expériences ; les colons apprendraient alors ce qu'ils doivent semer, quand semer, enfin les meilleurs moyens à prendre pour retirer le plus d'avantages possible de l'exploitation de ces terres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'a prié fréquemment d'établir des succursales de fermes-modèles à différents endroits du pays. Déjà l'honorable représentant de Saskatchewan (M. Davis) m'a demandé de faire pour l'Alberta et la Saskatchewan ce dont vient de parler l'honorable député de Victoria.

M. HUGHES (Victoria) : Est-il question de l'Alberta ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais l'affirmer avec certitude, mais je crois que l'année dernière ou il y a deux ans, il nous est venu une demande de l'Al-

berta. Il n'est pas en mon pouvoir d'établir de nouvelles fermes expérimentales succursales ; leur nombre étant limité par la loi. Si je demandais au parlement d'amender la loi des stations agronomiques, cela nous mènerait bien loin, je le crains, et il nous faudrait établir huit ou dix stations succursales. L'entretien de chaque station coûterait au moins $5,000 et peut-être même $10,000 par année. Bien que je me rende parfaitement compte du bien qui résulterait de l'établissement de ces stations, je crois que les intérêts agricoles du pays bénéficieraient davantage de l'application de ces deniers à d'autres usages.

M. HUGHES (Victoria) : Le but de ces stations agronomiques n'est-il pas d'instruire le peuple sur les moyens à prendre pour développer d'importantes parties du pays ? Ainsi, la station agronomique de Brandon, sert de centre d'expérimentation pour tout le Manitoba et pour la contrée s'étendant à une couple de cent milles à l'ouest ; celle d'Indian-Head est le centre de toute la région du sud. Or, les essais de culture qui se pratiquent à ces stations ne peuvent servir de direction aux cultivateurs des sections nord, dans leur exploitation agricole. Faute de renseignements, ces cultivateurs éprouvent force ennuis et perdent même, peut-être plusieurs récoltes, avant de pouvoir adapter leur culture aux besoins du sol et aux conditions climatologiques. Dans la partie nord de la Saskatchewan et de l'Alberta, il y a de vastes étendues de terre qui n'ont pas encore été arpentées et qui sont destinées à être habitées par des milliers de colons. J'appelle donc l'attention du ministre sur l'importance d'établir au moins deux fermes expérimentales dans le nord.

M. SPROULE : Le ministre a-t-il augmenté le personnel de ces fermes expérimentales ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y a pas eu d'augmentation à la ferme expérimentale centrale ; mais à Brandon et à Indian-Head respectivement, nous avons nommé un secrétaire au régisseur. Les régisseurs, M. Bedford, à Brandon et M. McKay à Indian-Head, sont actuellement obligés de parcourir le pays pour faire des conférences aux comices agricoles, et la besogne de leur bureau était si considérable qu'ils n'y pouvaient suffire. Nous avons jugé préférable de donner à ces importants fonctionnaires un secrétaire en lui payant une faible rémunération, afin qu'ils pussent être libres de vaquer à des travaux de plus d'importance.

M. ROSAMOND : Le ministre dépense sans doute ces crédits utilement. Autrefois, les députés de la droite désapprouvaient ces dépenses, étant d'avis que les fermes expérimentales devaient se suffire à elles-mêmes. Le ministre est-il d'avis que la classe agricole bénéficie de l'œuvre des stations agronomiques ?

M. FISHER.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député veut se donner la peine de consulter le compte rendu des débats à l'époque de l'établissement des fermes expérimentales, il se convaincra que je me suis alors prononcé carrément en faveur de cette réforme et que j'en augurais beaucoup de bien pour la classe agricole. De fait, je faisais partie de la commission des industries agricoles, qui, dans son rapport, a demandé l'établissement de ces fermes. J'ai toujours été chaud partisan de ces station agronomiques. L'œuvre accomplie par la station agronomique a puissamment contribué au développement et au progrès de l'agriculture au Canada. Ces résultats sont dus tout d'abord à l'excellence de l'organisation de l'œuvre au début, et ensuite à l'heureux choix des fonctionnaires, et surtout du directeur qui est chargé de présider à ces travaux et qui dans l'administration de cette œuvre, a parfaitement répondu aux vœux des cultivateurs.

M. ROSAMOND : Les fonctionnaires attachés aux fermes expérimentales sont sans doute à la hauteur de leur mission et ont rendu de grands services à la classe agricole. Le ministre pourrait-il nous dire, séance tenante, le chiffre des frais effectués par son ministère au bénéfice de la classe agricole ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On trouvera ce renseignement au budget. L'honorable député entend sans doute les dépenses faites directement pour les fermes ; car l'œuvre tout entière du ministère est au bénéfice de la classe agricole. Je veux signaler, toutefois, les articles de dépense que voici : fermes expérimentales, $80,000 ; impression et distribution des rapports et des bulletins de ces fermes, $4,000 ; stations de fumigation, lesquelles ont contribué, d'autre façon, à protéger l'arboriculture fruitière et l'industrie de la sylviculture, $3,000 ; branche du commissaire de l'agriculture, $210,000, chiffre du crédit demandé pour le prochain exercice ; branche du professeur Robertson, crédit de $40,000. On pourrait aussi ranger le crédit affecté à la quarantaine parmi ceux dont bénéficie l'agriculture, bien qu'il intéresse surtout l'hygiène publique.

M. ROSAMOND : L'autre soir, le ministre dans son exposé de faits relativement à l'industrie de la fabrication du fromage, nous a dit que les résultats de l'année n'ont pas été aussi brillantes qu'aux années précédentes. Il nous a déclaré qu'il se proposait de consacrer une certaine somme à l'amélioration de cette industrie, et pour mon propre compte, je vois d'un bon œil les efforts qu'il veut tenter dans ce sens. Puisque cette industrie traverse un moment de crise et se débat contre une situation défavorable, quelqu'un s'aviserait peut-être de répéter avec un des membres du cabinet, que les cultivateurs abandonnent l'exploitation de cette industrie et se livrent à d'autres industries agricoles.

Pour ma part, je ne suis pas prêt à me ranger à cet avis, et si je fais allusion à la chose, c'est pour rappeler au ministre qu'il serait peut-être légitime de tirer pareille conclusion de certaines affirmations tombées de la bouche de certains ministres. A mon avis, cette dépense est légitime et je vois d'un bon œil l'encouragement accordé à cette industrie ; mais le gouvernement devrait se préoccuper d'autres industries, tout aussi méritantes que l'industrie de la fabrication du fromage.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Comme l'honorable député l'affirme à bon droit, toute recherche faite dans le but d'améliorer une industrie ne peut que tourner à l'avantage de cette industrie, et la même chose s'applique aux efforts que nous voulons tenter relativement à l'affinage du fromage. Cette industrie devra infailliblement bénéficier de cette œuvre, qui s'impose par là même à nos préoccupations. Nous avons donné des preuves de notre sollicitude à l'égard des autres industries ; mais ce n'est pas le moment d'aborder l'étude de cette question.

M. BLAIN : A-t-on fait quelques essais, l'année dernière, à la station agronomique, relativement à l'affinage du fromage ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il ne se fabrique pas de fromage à la station agronomique ; il ne s'y fait que du beurre. Les expériences relatives à l'affinage du fromage se font dans des fabriques du dehors, sous la direction de la branche du professeur Robertson.

M. ERB : Je voudrais savoir du ministre qui est celui qui dirige les fonctionnaires de la ferme expérimentale chargés de faire les expériences, au cours de l'année ?

Je vois dans le dernier rapport de la ferme expérimentale, un état de compte relatif à l'alimentation expérimentale d'animaux de ferme. Deux lots de vaches ont reçu des rations ; au premier lot on a donné des rations d'orge, d'avoine et de farine de tourteau de lin; à l'autre lot on a donné du son, du gluten et de la farine. Les tableaux indiquent la quantité de lait donnée par chaque vache tant le matin que le soir, et celle de la matière grasse contenue dans le lait. Or, à mon avis, ce tableau ne prouve absolument rien, bien que, d'après l'auteur du rapport, cette expérience tende à prouver qu'il existe un léger avantage en faveur de l'alimentation au moyen de rations de grain sec. Dans le premier cas, on a donné aux vaches du grain sec, et dans l'autre cas, un autre genre de nourriture consistant en grain détrempé. Or, on ne sait si la différence dans les résultats est due dans le premier cas, au fait que le grain était détrempé, ou dans le deuxième cas, au fait que le grain était sec, ou bien aux différents genres de nourriture. Si l'on s'était servi du même genre de nourriture, de grain détrempé d'une part, et de grain sec, d'autre part, les résultats pourraient être relativement utiles. Cette expérience ne prouve donc rien, et à mon avis, les employés de la ferme pourraient consacrer leur énergie et leur temps à quelque chose de plus utile à la classe agricole.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout ce qui regarde l'alimentation expérimentale des animaux se fait sous la direction de l'agriculteur, M. Grisdale, mais sous la surveillance du directeur. La comparaison eut sans doute été plus complète, si on avait donné au bétail laitier le même genre de nourriture, du grain sec, d'une part et du grain détrempé, d'autre part. La composition de ces deux genres de nourriture, la gluten et la farine de tourteau de lin, est presque similaire.

M. ERB : Il n'est pas prouvé que la différence des résultats soit due au fait que l'on a donné du grain sec dans un cas et du grain détrempé dans l'autre cas, ou bien à la différence dans la composition des rations.

M. SPROULE : Quels animaux de race y a-t-il actuellement à la ferme expérimentale, et quelles expériences y fait-on en ce moment ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans le rapport annuel se trouve le relevé des animaux de race pure à la ferme expérimentale et en voici la liste :

Race courtes-cornes.

1 taureau, Lord Dinsdale (imp.), 6 mois.
3 vaches (imp.), 3, 5 et 8 ans.
2 vaches, 10 et 12 ans.
2 génisses (imp.), 1 an.
1 veau (imp.), 1 an.

Race Ayrshire.

1 taureau, " Twin Beauty " (imp.), 2½ ans.
4 vaches (imp.), de 3 à 6 ans.
3 génises (imp.), 2½ ans.
1 génisse, 1½ an.

Race Guernesey.

1 taureau, Wedgewood, 7 ans.
1 veau mâle (imp.), 5 mois.
4 vaches (3 imp.), de 3 à 6 ans.
1 vache, race canadienne, 3 ans.
1 génisse, 18 mois.
1 veau femelle, 5 mois.

Voilà les animaux de race pure. Il y a, en outre, des animaux de race améliorée. Je n'ai pas sous la main la liste des animaux de race améliorée ; mais il se trouve dans les troupeaux ces animaux de race pure et quelques vaches de race améliorée. Il y a 9 vaches laitières, de race Ayrshire améliorée, 9 vaches laitières de race courtes-cornes, et de la même race améliorée, et 9 vaches laitières, de race Guernesey améliorée. La vache Guernesey de race améliorée est réellement une vache de race canadienne améliorée et non pas de sang Guernesey. En outre, il y a les taureaux reproducteurs et quelques jeunes taureaux nés sur la ferme, qui sont offerts en vente en ce moment. Il y a aussi un certain nombre d'animaux achetés dans un but d'engraissement sur la ferme pendant

l'hiver et que l'on vend quand ils sont prêts pour le marché.

M. GILMOUR : Combien y a-t-il d'animaux de cette classe ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'hiver dernier, il y avait sur la ferme à peu près 120 têtes de bétail de tous genres.

M. GILMOUR : Combien y en avait-il destinés à l'engraissement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Près de 70. Il s'agit ici des animaux prêts pour le marché, cette année. Il y eu quelques jeunes animaux que nous engraissons depuis leur naissance mais qui ne sont pas encore prêts pour la boucherie. Il y en a 60 à 70 qui sont allés à la boucherie ou qui y sont destinés dans un prochain avenir.

M. GILMOUR : Que veut-on démontrer en engraissant ainsi 70 têtes de bétail par année ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous faisons des expériences d'alimentation avec différents mélanges de fourrage et de grain, afin de recueillir des renseignements sur les meilleures méthodes à suivre pour le nourrissage, de façon à constater quelles sont celles qui donnent les résultats les plus rémunérateurs ; mais, ces deux années dernières, nous avons surtout fait des expériences d'alimentation sur les bœufs décornés et non décornés et sur les bœufs errant en liberté comparativement à ceux tenus en réclusion à l'écurie, ainsi que sur les bœufs de deux ans, de trois ans et de quatre ans. Nous donnons les mêmes rations à ces animaux, dans le but de constater quels sont ceux qui ont gagné davantage en poids, au coût le moins élevé possible. Nos granges sont construites de façon à ce qu'il s'y trouve trois rangées de stalles contenant 9 animaux par rang, et où se trouvent des animaux de deux, trois ou quatre ans. Puis il y a deux lots d'animaux, les uns attachés et les autres errant en liberté dans les stalles, et nous comparons les résultats de cette expérimentation. Voilà deux ans que nous avons commencé l'expérience.

M. McGOWAN : Quel est le résultat constaté relativement à l'engraissement des animaux attachés et de ceux non attachés?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il nous a été impossible d'arriver à une conclusion qui nous autoriserait à dire qu'une de ces méthodes l'emporte sur l'autre.

Quand nous commençames cette expérience, nombre de journaux agricoles affirmaient qu'en décornant les animaux et en les laissant errer en liberté dans les stalles, ils y gagnaient de beaucoup. Nous avons tenté ces expériences, non seulement à la station centrale, mais aux fermes succursales de Nappan, de Brandon et d'Indian-Head ; mais les résultats ne concordent guère. Rien n'indique clairement qu'une de ces méthodes l'emporte sur l'autre.

M. FISHER.

M. McGOWAN : Que fait-on de l'excédent de ces animaux de race pure ?

M. GILMOUR : Combien y a-t-il ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous les vendons.

M. McGOWAN : Par vente privé ou aux enchères ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quand la chose est possible, nous les vendons à l'amiable, mais nous avons envoyé quelques animaux aux ventes à l'enchère qui ont eu lieu récemment dans la province d'Ontario.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Y en a-t-il en vente aujourd'hui ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, il nous reste plusieurs animaux à vendre ; entre autres, plusieurs tauraux des trois races que j'ai énumérées.

M. JOHNSTON : Quel est l'âge de ces animaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce sont de jeunes veaux, d'un an à peine.

M. KAULBACH : D'après l'expérience acquise à la station agronomique, le ministre pourrait-il me dire quels sont les meilleurs animaux reproducteurs ? Sont-ce des animaux de la race courtes-cornes, de la race Ayshire ou les Holstein ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais affirmer que les résultats obtenus jusqu'ici soient bien concluants. Ce n'est que tout récemment que nous avons inauguré ce travail d'expérimentation et de comparaison relativement à nos troupeaux de bétail laitier. Nous avons neuf représentants des animaux de race courtes-cornes et les animaux améliorés de cette race ; autant de la race Ayrshire et de la même race améliorée ; autant de la race Guernesey et de cette même race améliorée, et nous sommes à compiler les résultats de leur production. Je ne suis pas en mesure d'émettre une opinion sur leurs qualités respectives ; de fait, les éleveurs ont de fortes prédilections pour leurs races favorites, et il serait fort difficile de les convaincre qu'une race en particulier n'est pas la meilleure. Tout ce qu'il est possible de faire, c'est d'indiquer les résultats obtenus de nos troupeaux de la ferme et d'en prendre note. Nous publions ces notes dans les rapports et c'est au public à juger de ce qui convient le mieux à ses besoins particuliers et à sa situation.

M. KAULBACH : Si j'ai posé cette question, c'est que jadis la vache Holstein était une favorite du public et qu'il s'importa un grand nombre d'animaux de cette race dans mon comté. L'expérience a prouvé, toutefois, qu'ils ne sont guère utiles pour la boucherie. Ils produisent une qualité de viande inférieure, tandis que les animaux de la race courtes-cornes l'emportent de beau-

coup à cet égard. Je tiendrais à savoir quels résultats on a obtenus à ce sujet, aux stations agronomiques.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dois avouer que, pour la boucherie, l'animal de la race courtes-cornes est supérieur aux Holstein. On range d'ordinaire les Holstein parmi les races de vaches laitières, et c'est un fait généralement admis parmi les cultivateurs que les troupeaux de bétail laitier, qui donnent les meilleurs résultats au point de vue de l'industrie laitière n'ont guère de valeur pour la boucherie. Il semble exister une distinction bien tranchée entre ces deux usages, dans l'élevage. Il est hors de doute que la race courtes-cornes tient le premier rang, pour la boucherie. On range les Holstein parmi les races laitières, et on ne peut guère s'attendre à ce que ces animaux soient bien propres aux usages de la boucherie.

M. KAULBACH : Dans mon comté, on a constaté que les Holstein ne sont guère utiles ni pour la boucherie ni pour la production du lait. Les vaches Jersey et les Guernesey sont bien préférables pour la production du lait, mais pour les usages généraux, on trouve que la race Durham à courtes-cornes l'emporte. Comme placement lucratif, je recommanderais à ceux qui s'occupent de l'industrie laitière, si toutefois, ce n'est pas trop de présomption de ma part, de donner la préférence à la race Durham courtes-cornes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En Angleterre, la grande masse du bétail laitier appartient à la race courtes-cornes ou à cette race améliorée, tandis qu'ici, on ne la range pas parmi le bétail laitier. Il y a quelques vaches courtes-cornes qui sont excellentes pour la production du lait ; et il serait fort avantageux à la classe agricole d'avoir à la ferme expérimentale un troupeau de vaches à courtes-cornes qui excelleraient non seulement dans la production du lait mais encore comme animaux de boucherie. Quant à savoir s'il sera possible d'obtenir un animal d'utilité générale, convenant à tout le monde, c'est là une question que l'avenir décidera.

M. ROSS (Ontario) : Dans mon comté, on a grande confiance dans la race courtes-cornes. Celui qui, à l'exposition de Guelph, a remporté les prix et la coupe d'argent, M. J. Leask, citoyen de Green-Bank, est d'avis que la race courtes-cornes n'a pas de supérieure. Ce printemps, à la vente d'animaux pur sang à Guelph, les vaches cortes-cornes l'ont remporté d'emblée, et se sont vendues plus cher que tous les autres animaux.

M. SPROULE : Quel a été le résultat de l'alimentation expérimentale des animaux, à la station agronomique ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons deux troupeaux, dont l'un est tenu en réclusion dans un espace assez réservé, tandis que l'autre jouit de plus de liberté dans ses allures, l'alimentation étant la même pour les deux troupeaux. C'est là l'expérimentation en fait d'alimentation. Il y a, en outre, trois troupeaux de bétail laitier, dont la production est soigneusement notée. Nous avons, en outre, fait quelques expériences relativement à l'alimentation des chevaux, dans le but de constater si un mélange de grain donné aux chevaux qui travaillent sur la ferme ne serait pas plus économique que la ration d'avoine que reçoivent d'ordinaire les chevaux canadiens.

Nous avons un troupeau choisi de moutons Leicester et un autre troupeau choisi de moutons Shropshire, et nous tenons compte de ce qu'ils mangent et de ce qu'ils produisent. Nous avons aussi un certain nombre de porcs que nous soumettons, de temps à autre, à certaines expériences d'engraissement. Nous avons fait des expérimentations très importantes sur ces animaux, dans nos recherches relatives au porc mou, et les résultats en ont été publiés dans le bulletin publié par le professeur Shutt et M. Grisdale.

M. SPROULE : Quels ont été les résultats de l'alimentation expérimentale du bétail ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les résultats n'ont pas été concluants. On semble croire qu'il est plus profitable d'engraisser les animaux non attachés. Toutefois, nous avons constaté que certains animaux non attachés y ont gagné en poids, tandis que d'autres y ont perdu.

M. ERB : Le ministre est-il en mesure de nous dire quelle partie des 200 acres réservés aux usages agricoles on a consacré au pâturage ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les 200 acres sont divisés en champs d'environ 40 acres chacun. Nous avons toujours eu trop de pâturage, dans l'ordre de rotation pour l'année de pâturage et il nous a fallu faire le fauchage, les bestiaux n'ayant pas suffi à la tâche. L'année dernière, nous avons fauché le foin dans une partie et laissé l'autre en pâturage ; et la partie fauchée au début de la saison a été pâturée plus tard. Approximativement, il y a 40 acres de pâturage chaque année, mais une partie de ces 40 acres a été soumise au fauchage tous les ans. Je ne saurais dire le nombre précis d'acres laissés en pâturage pour toute la saison.

M. ERB : En additionnant le nombre d'acres consacrés aux différentes cultures, je n'en puis trouver que 160 et sur ce nombre, il y en a 16, dit-on, en pâturage. Il m'est impossible de constater à quelle culture l'on a consacré les 40 acres qui restent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : De fait, il n'y a pas tout à fait 40 acres. C'était bien 200 acres que nous voulions réserver, mais il n'y en a que 196. Comme je l'ai expliqué, le foin et le pâturage empiétaient l'un sur l'autre ; car, une partie de la terre qui est laissée en pâturage sert aussi

pour le foin, puisqu'il n'y a pas assez d'animaux pour tout brouter l'herbe. Il nous a fallu faire sortir le bétail du pâturage pendant quelques jours, pour le fauchage du foin et les y remettre plus tard. Pour donner tous les détails, il me faudrait étudier la chose de plus près que je ne puis le faire en ce moment.

M. ERB : J'ai étudié soigneusement cette statistique et je constate qu'il y a 35 acres ensemencés en avoine, 5 en orge, 5 en pois, 16 en grain mixte; puis il y a 16 acres en pâturage, dont une partie a été fauchée ; 37 en foin, 4 ont été ensemencés en trèfle pour ensilage, 30 en maïs, 6 en betteraves fourragères, 2 en navets, 2 en carottes, 1 en betteraves à sucre, 2 en colza, et un demi-acre en citrouilles ; soit une totalité de 160 acres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a omis un champ-parcelle. L'idée est d'ensemencer ces cinq champs en rotation : une année en pâturage, la suivante, en foin, l'autre année, en légumes, et deux années, en grain. Dans l'exploitation de cette ferme, nous avons adopté ce qu'on peut légitimement appeler la bonne méthode de culture. Nous avons une rotation bien définie, et nos instructions portent que tout ce qui est récolté sur la terre sera donné aux animaux sur la ferme et que les engrais seront restitués à la terre.

Nous pourrons ainsi démontrer ce qu'il est possible de faire dans la culture du grain et pour l'entretien de la fertilité de la terre.

Les résultats obtenus jusqu'ici ne sont pas encore absolument probants. Voilà trois ans que ces expériences durent et il s'agit d'une rotation de cinq ans. Je puis, toutefois, affirmer qu'en raison de ce système de rotation, et peut-être aussi par suite d'un certain traitement du sol, les récoltes obtenues sur la ferme, l'année dernière, sont sensiblement supérieures à celles des années précédentes. L'année dernière pendant mon séjour en Angleterre, j'ai visité nombre d'exploitations agicoles de premier ordre, et il m'a été donné de voir quelques terres d'élites, dans un état de culture parfaite. J'ai été fort impressionné de tout ce que j'y ai vu ; or, quelques jours après mon retour à Ottawa, je suis allé à la ferme expérimentale que j'ai parcourue d'une extrémité à l'autre, afin d'y examiner les champs cultivés ; et je n'exagère pas en disant que nulle part en Angleterre je n'ai vu de champs cultivés qui pussent soutenir la comparaison avec ceux de la ferme expérimentale, l'année dernière.

M. CLANCY : Le ministre pourrait-il nous dire, séance tenante, le coût de ces expériences d'alimentation, pour foin, avoine, pois, ensilage et paille ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tous ces renseignements se trouvent dans le rapport. Pour le foin, la paille et l'ensilage les prix indiqués sont uniformes, et cela afin de permettre d'établir loyalement la comparaison. Pour le grain, ce sont, autant que possible, les prix du marché, mais ils sont uniformes pour toutes les expériences. Voici les prix indiqués au rapport : Plantes-racines, $2 la tonne ; ensilage, $2 ; foin de trèfle, $6 ; paille, $3 ; maïs, c'est-à-dire, je crois, tout le maïs non moulu $18 ; avoine, pois ou orge, $19 ; son, $15 ; recoupe, $16 ; farine de tourteau de lin, $32 ; farine de gluten, $16 ; lait écremé, 15 cents par quintal, $3, la tonne ; tourteaux de Blatchford pour veaux, $90.

M. CLANCY : Dans un rapport qui a été déposé sur le bureau, à la demande du député de Lennox (M. Wilson), je vois qu'il est question d'une terre de 200 acres réservée pour culture spéciale. Les champs-parcelles y sont soigneusement indiqués, avec les prix payés pour le labourage, ensemencement, hersage, sauf la redevance qui n'y figure point. En outre, il semble y avoir eu des récoltes extraordinaires. Le prix de la paille y est de $4, et non pas de $3, comme l'a dit le ministre. Si le ministre veut bien se reporter à la page 6, il verra qu'on y indique un profit de $12.30, l'acre. Le rendement du premier champ n'est que de $3.25 l'acre, et il s'agit ici d'un champ de 30 acres en pâturage.

A la page 6, le rendement d'un champ de 30 acres est évalué à $12.30 l'acre. Ailleurs pour un champ de 8 acres en maïs et en plantes-racines, le profit est porté à $15.46 l'acre. Plus loin, le rendement d'un champ de 37 acres en foin est estimé à $16.10 l'acre; et y compris la deuxième récolte de trèfle, ce profit s'élève à $18.40 l'acre. Pour ceux d'entre nous qui n'ont jamais pu faire de semblables profits, ces chiffres ne laissent pas que d'être étonnants. Ainsi, d'après cet état, 37 acres ont produit 120 tonnes de foin, soit au delà de trois tonnes et un quart l'acre. Que la chose soit possible, sans doute; mais, à mon avis, c'est induire le pays en erreur que de publier ici que 37 acres ont donné un semblable rendement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'affirme que tout ce foin a été pesé sur les balances de la ferme et que les chiffres sont d'une exactitude absolue.

M. CLANCY : Ce foin n'a sans doute pas été pesé à l'état de maturité, comme cela se fait chez les cultivateurs, mais lorsqu'il était encore humide. C'est là pure conjecture de ma part ; mais j'affirme qu'il est impossible d'obtenir de 37 acres de terre, dans les conditions ordinaires, une récolte moyenne de trois tonnes et un quart par acre. Il est assez singulier que cette récolte ait atteint le poids précis de 120 tonnes. Quant à la deuxième récolte, le rendement de vingt acres aurait, parait-il, été de vingt et une tonnes. La chose est sans doute possible ; bien, qu'à vrai dire, la moyenne ordinaire, pour une deuxième récolte de trèfle, soit d'une tonne l'acre. Venons-en maintenant aux prix indiqués. Le rapport dit qu'en outre, 22 vaches laitières ont pâ-

turé pendant deux mois sur les 17 acres de reste, et que la valeur de ce pâturage est de $2 par vache, par mois. Il n'y aurait guère de profit dans l'exploitation de l'industrie laitière, s'il fallait payer $2 par mois pour le pâturage des vaches. Personne ne songerait à payer pareil prix, s'il était obligé d'affermir la terre. Le prix ordinaire est un dollar. Si je signale ce fait, c'est qu'il importe que tous ces rapports soient marqués au coin de l'exacte vérité ; et la plupart des cultivateurs conviendraient qu'un pareil rendement est insolite et que c'est la seule terre de 200 acres qui donne un semblable résultat.

Je tiens aussi à faire observer que le coût des chevaux et des machines est porté à $2.50 par jour. Voyons ce qui en est de la récolte de foin. Pour cette récolte, il faut acheter une faucheuse, un râteau à cheval, un râteau faneur, un wagon, des chevaux avec harnais, de fait, tout l'outillage voulu ; et, cependant, le ministre n'évalue tout cela qu'à $2.50 par jour. Le premier cultivateur venu vous dira que ce chiffre est inférieur au coût réel, y compris l'alimentation, l'entretien et les réparations de ces machines, outre le taux légitime de l'intérêt sur le prix d'achat ; la nourriture des chevaux et les soins à leur donner. On conviendra que ce n'est pas le prix loyal. Cela comprend l'usure et les accidents, ainsi que l'intérêt sur tout l'outillage. A mon avis, de semblables exagérations ne sont d'aucun avantage au pays.

M. KAULBACH : Que mon honorable ami se désabuse. Qu'il me permette de lui dire, en toute sincérité qu'il se trompe lorsqu'il soutient qu'un rendement de 3 tonnes par acre, sur 37 acres, est insolite ; et à mon avis, c'est un rendement assez faible, pour un champ bien cultivé.

M. CLANCY : Où donc ?

M. KAULBACH : Dans ma propre province. Le rendement de ma terre est de quatre tonnes l'acre, et je vois que d'autres terres produisent quatre tonnes et demie.

M. CLANCY : S'agit-il de mil ou de trèfle ?

M. KAULBACH : Des deux à la fois. Nous jugeons plus profitable de cultiver le foin pour le bétail, de préférence à d'autres plantes. Il convient peut-être que je dise quelques mots du système de culture en vogue dans le comté que je représente. Nous nous servons de bœufs depuis longtemps, et quelques cultivateurs utilisent aussi les chevaux. Voici pourquoi nous estimons que les bœufs l'emportent sur les chevaux : c'est que pour les chevaux, il faut un harnais qui coûte $35 à $40, et qu'on ne peut utiliser tous les jours, au cours de l'année, sans faire des frais considérables de réparation. Or, pour les bœufs, deux courroies, coûtant un dollar, et qui durent des années, suffisent pour tous les usages quotidiens. Nous avons fait plusieurs essais à nos expositions agricoles et il a été constaté qu'un bœuf remorque une charge de moitié plus pesante que celle que peut traîner un cheval, dans de loyales conditions. Je constate qu'il y a profit à utiliser les bœufs pour ces travaux, et je me sers souvent d'attelages de quatre à sept bœufs. Il faut éviter de les surmener et avoir soin de les entretenir en bon état et de leur donner une alimentation abondante de sorte qu'ils soient prêts pour la boucherie, au besoin, et puissent rapporter un bon prix. En règle générale, le bœuf l'emporte sur le cheval pour les travaux agricoles ; il a plus de force d'endurance et fournit une somme égale de travail, outre qu'il y a économie à l'employer. Les bœufs, lorsqu'ils sont attelés par la tête, ont une allure aussi vive que les chevaux, surtout lorsqu'ils sont menés par un habile conducteur.

M. CLANCY : L'honorable député conduit-il lui-même ses bœufs, au besoin ?

M. KAULBACH : Non pas, mais je les ai vus à l'œuvre, et je tiens de bonne source que les bœufs sont préférables aux chevaux, puisqu'ils fournissent la même somme de travail, à moins de frais. S'il arrive quelque accident à un bœuf, on peut le nourrir à l'écurie et le tuer. S'il se blesse au pied il est facile de le guérir.

Une VOIX : Et s'il est malade ?

M. KAULBACH : Il ne s'agit pas de maladie, mais de blessures. Qu'un cheval se blesse, il faut le mettre au repos ou le tuer et c'est une perte complète. La méthode que je préconise pourrait être avantageusement adoptée ailleurs, c'est une méthode importée d'Allemagne et ce joug s'appelle joug allemand.

Une VOIX : De quelle race sont ces bœufs ?

M. KAULBACH : De la race courtes-cornes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les renseignements fournis par les rapports des fermes expérimentales d'année en année sont parfaitement exacts. Les poids sont donnés en détail. Quant au foin, il était bien sec. De fait, on l'a donné au bétail tout l'hiver, et ce qui en est resté se trouvait en excellente condition. Quand on l'a pesé, il ne pouvait être ni vert ni humide. J'en conviens, le rendement du foin est extraordinaire, si on le compare au rendement ordinaire dans le pays. Je suis heureux de le dire, toutefois, les récoltes ordinaires de la ferme, l'emportent sur celles du pays. Je puis assurer mon honorable ami que le chiffre du rendement de foin en question est parfaitement exact. L'année dernière, le rendement du grain et du foin à la ferme expérimentale, a été vraiment phénoménal, et je ne m'attends guère à ce que la chose se répète. A mon retour d'Angleterre, en juin l'année dernière, j'ai constaté

que les récoltes de la ferme expérimentale étaient bien supérieures à tout ce que j'avais vu en Angleterre.

M. SPROULE : Ce foin a été pesé, à la grange, je suppose ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il a été pesé dans le wagon, en route pour la grange.

M. KAULBACH : Puisqu'il existe une station agronomique, où l'on est censé faire des expériences au bénéfices des cultivateurs ne conviendrait-il pas que quelque fonctionnaire de la ferme, en visitant la Nouvelle-Ecosse, se rendit dans mon comté, afin de voir comment on utilise les bœufs pour les travaux agricoles ? Si l'un de ces messieurs venait dans mon comté, je pourrais le conduire à ma ferme et là il verrait quel parti on peut tirer des bœufs, menés par un conducteur habile. Le conducteur ne porte pas le fouet, pour tyranniser ses bœufs, mais pour leur faire comprendre qu'il sait s'en servir au besoin. Chaque bœuf a son nom, et le conducteur peut se tenir debout sur l'attelage, parler à ses bœufs et les faire évoluer aussi rapidement que des chevaux. Ils fournissent la même somme de travail que les chevaux et à moins de frais. Si le ministre veut bien nous envoyer un de ses fonctionnaires, je me ferai un plaisir de le piloter et de lui donner tous les renseignements désirables.

Et je lui recommanderais certainement de faire l'essai à la ferme expérimentale du joug à la tête des bœufs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le ferai avec plaisir.

Une VOIX : Vous êtes cinquante ans en arrière de votre siècle.

M. KAULBACH : J'entends un honorable député dire que vous êtes cinquante ans en arrière de votre siècle. Je suis bien du même avis, car vous avez toujours placé le joug sur le cou et ne connaissez rien du travail excellent que les bœufs donnent avec le joug sur la tête.

M. CLANCY : Je crains que le ministre de l'Agriculture manque un peu à son devoir en ne visitant pas la province de la Nouvelle-Ecosse. S'il y allait, il verrait comment les bœufs remplacent les chevaux, qu'ils font plus d'ouvrage, le font aussi vite et bien meilleur marché. Il verrait que la dépense des chevaux et harnais et jusqu'à un certain point des instruments aratoires modernes est un gaspillage d'argent. Si j'ai bien compris mon honorable ami (M. Kaulback) le ministre pourra constater que les frais de nourriture et de logement pourraient être grandement réduits à la ferme expérimentale.

M. KAULBACH : Je n'ai pas parlé de la nourriture.

M. CLANCY : L'honorable député a touché à un sujet qui incluait la nourriture. Il a donné à la Chambre le renseignement très utile qui si vous voulez avoir un animal gras, tout ce que vous avez à faire, c'est de le dételer dans le champ, et il était toujours prêt.

M. KAULBACH : L'animal est toujours en bon état.

M. CLANCY : J'espère que mon honorable ami le ministre de l'Agriculture ne manquera pas d'aller dans la Nouvelle-Ecosse avec le désir de se renseigner sur ces points. Comme le ministre nous a donné des chiffres, des statistiques, je veux lui demander si l'on tient à la ferme expérimentale des comptes montrant le coût de ces récoltes et de la nourriture des animaux ? Par exemple, au sujet de ces deux cents acres de terre, est-ce que l'on tient un compte de tout l'argent qu'on y dépense, et est-ce que cette dépense entre dans le calcul du coût de la nourriture ou autrement ? Si l'on tient ces comptes, et que les chiffres montrent que les animaux sont vendus à profit, le pays aurait là un renseignement très utile.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'on tient un compte strict de chaque heure de travail à la ferme, de l'usage des machines et des chevaux et du résultat des travaux. Et ces item sont portés sur le compte de la récolte ou du travail que l'on a fait. De cette façon, l'on tient un compte exact de la récolte de chaque champ séparément. Si on y met du fumier, on en ajoute le coût. Les comptes sont tenus d'une façon exacte et chaque chiffre que j'ai donné est tiré des livres.

M. CLANCY : Je ne crois pas que le ministre ait exactement compris ce que je demandais. Dans ce rapport on donne le coût d'une journée de travail. Mais il y a des temps où l'on ne travaille pas, comme sur toutes les fermes. Il faut cependant continuer à nourrir les chevaux, les instruments aratoires restent à ne rien faire et ne gagnent rien. Il y a d'abord le prix d'achat, et le coût de l'entretien ensuite. Je désire savoir si l'on tient un compte strict de chaque dollar de produits récoltés sur ces 200 acres, c'est-à-dire si le foin, l'avoine, les légumes, l'ensilage, de fait tout ce qui est produit sur les 200 acres de terre, si l'on tient un compte détaillé de cela, et ensuite si l'on calcule la valeur de l'animal après qu'il a été ainsi nourri ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous tenons un compte séparé du coût de chaque récolte. Cette récolte est ensuite mise en grange et on l'utilise pour un objet ou pour un autre.

Lorsqu'on s'en sert pour nourrir des animaux on en porte le prix sur le compte de cette nourriture ; si on le distribue dans le pays, ainsi que l'on fait d'une très grande partie de notre grain, on en porte le prix sur le compte de la distribution des graines. Quelquefois l'on vend des produits du verger ou des menus fruits, et ces recettes sont

remises au Receveur Général, mais on en tient compte dans les livres de la ferme, bien que la ferme n'en profite pas. On récolte une certaine quantité de grain, de racines et de plantes pour l'ensilage sur ces 200 acres, et ainsi que je l'ai déjà dit, cette récolte est mise dans les granges, on s'en sert dans le cours de l'année pour différents usages, et on tient un compte strict de tout. Nous engraissons présentement un grand nombre de bœufs pour vendre aux bouchers, et l'on calcule tout ce qu'ils mangent. On ajoute le prix d'achat à ce que leur engrais a coûté et l'on voit quel profit on a à la fin de l'opération. Jusqu'à présent l'engraissement des animaux à la ferme expérimentale a rapporté un profit considérable, le prix d'achat et le coût d'entretien compris. Il nous restera probablement au printemps une grande quantité d'ensilage, la récolte a été si abondante que nos étables ne sont pas assez grandes pour contenir le nombre d'animaux qu'il aurait fallu avoir pour manger pendant l'hiver la récolte de l'an dernier. Nous nous proposons d'acheter ce printemps un certain nombre de jeunes animaux, de les mettre dans un parc, et de les nourrir avec l'ensilage qui nous reste, et nous verrons si l'engraissement à l'ensilage pendant l'été est aussi avantageux que l'engraissement au paturage. Dans plusieurs parties du pays où il y a des sécheresses persistantes en été, l'herbe reste courte. On a proposé dans ces cas-là de nourrir les animaux à l'ensilage. Nous allons faire cette expérience cet été avec l'ensilage qui nous reste et de cette façon tout la récolte de l'année dernière sera utilisée.

Les animaux seront mis dans un petit pâturage, et seront nourris avec l'ensilage dont nous imputerons le coût sur le compte de leur entretien et nous verrons lorsque nous les vendrons ce que leur engraissement aura coûté.

M. LENNOX : Ai-je bien compris le ministre ? A-t-il dit qu'il expérimentait présentement s'il était profitable de nourrir les animaux à l'ensilage pendant l'été ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit que nous nous proposions de faire cette expérience l'été prochain.

M. LENNOX : Le ministre croit-il que l'engraissement des animaux à l'ensilage pendant l'été est une expérience nouvelle. C'est une pratique bien comprise par les cultivateurs, et en usage constant chez plusieurs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas que la pratique soit très répandue au Canada. Il y a quelques cultivateurs qui l'ont adoptée, mais dans aucun cas à ma connaissance on a tenu un compte exact de tous les détails et résultats.

M. LENNOX : J'ai entendu des cultivateurs en parler comme d'une chose connue. Là où l'herbe est rare pendant les mois d'été les cultivateurs ont pris l'habitude, depuis plusieurs années, de nourrir les animaux à l'ensilage.

M. CLANCY : L'honorable ministre nous dit que l'année dernière la récolte a été très abondante à la ferme ; qu'il a tenu le compte de tous les produits récoltés, et que l'engraissement des animaux a donné de bons profits. Or, un cultivateur qui entendrait cela en conclurait que la ferme a fait beaucoup d'argent l'année dernière. On demande à l'honorable ministre de vouloir nous dire maintenant quels sont les profits de la ferme pour toute l'année. Il conviendra avec moi qu'en faisant ce compte il devra porter aux dépenses une proportion pour l'année de l'achat ou de l'usure des instruments aratoires, parce qu'une machine s'use vite et que sa vie n'est pas longue. Il devra calculer aussi le coût de la culture du champ, l'achat des chevaux, en un mot tout ce qui a été payé pour l'outillage et l'entretien. Maintenant quels ont été les profits de l'année dernière ? L'année a été extraordinairement bonne, comme il le dit, et les comptes de la ferme devraient nous montrer un bon profit.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On tient à la ferme des livres dans lesquels sont entrés les rendements de chaque récolte dans chaque champ, et il faudrait faire cette addition pour voir quel est le total des profits. Les travaux de la ferme seule sont tellement mêlés à la partie des expériences, qu'il serait impossible d'avoir des instruments aratoires séparés. Nous surmonterons cette difficulté en imputant sur le compte de la culture de chaque champ la proportion d'usure des instruments aratoires qui servent sur toute la ferme. Je crois que tout homme d'affaires dira que c'est ainsi qu'ils conduisent leurs établissements. J'admets que si notre objet était simplement de faire de la culture ordinaire et non pas des expériences, nous pourrions calculer le profit net à la fin de l'année.

Mais dans un établissement comme la ferme expérimentale il me semble que le seul moyen, si cette ferme est divisée en champs de 37, 38 ou 40 acres, de calculer d'un côté la part de dépenses pour chaque champ et de l'autre le rendement de la récolte, la valeur que chaque champ a rapportée. Nous faisons ensuite manger cette récolte aux animaux à l'étable et nous devons en imputer la valeur sur le compte de l'engraissement de chaque animal. L'addition de ces comptes donne le total de la quantité dépensée sur la récolte. Puis on calcule ce que le produit de l'animal a rapporté soit en lait, en viande ou autrement, on fait la soustraction et on trouve le profit ou la perte. A la ferme on tient compte du travail des attelages, qui est évalué, je crois, à $2.50 par jour, ainsi que mon honorable ami (M. Clancy) peut le constater.

M. CLANCY : C'est beaucoup trop bas, et l'honorable ministre le sait par sa propre expérience.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'aimerais à terminer ce que j'avais commencé à dire. Dans ce chiffre est compris le coût de l'entretien de ces attelages. Une partie de ce que l'on a récolté sur la terre sert à nourrir ces attelages, et on porte à leur crédit le travail qu'ils font. On évalue que ce travail vaut $2.50 par jour, et il y a le salaire de l'homme à part cela. Ces dépenses sont imputées sur une partie de la récolte. Une certaine part de la nourriture produite et donnée aux taureaux qui ne rapportent d'autre profit que ce que l'on fait payer pour leurs services, aux cochons, aux moutons et ainsi de suite. Cette nourriture n'est pas toute donnée aux animaux qui servent aux expériences ; nous en donnons aussi aux animaux que nous tenons comme échantillons des diverses races pour l'avantage des visiteurs.

M. CLANCY : L'honorable ministre comprendra maintenant après ce qu'il vient de nous expliquer que ce rapport est complètement erroné. D'abord on impute sur le compte de la culture de chaque champ l'usage des attelages et des instruments aratoires à la journée. L'honorable ministre sait que cela n'est pas une juste proportion de ce que ces chevaux et instruments coûtent à la ferme. Ce ne sont pas des chevaux qu'on loue à la journée. On les entretient, on les nourrit, quelques-uns meurent, ou se font vieux, les instruments s'usent, et cependant le ministre ne calcule que le prix de la journée de travail qui est donnée. Pas un cultivateur ne dirait que c'est un calcul juste. A ce sujet, je crois que les rapports sont absolument trompeurs. Je suis sûr que pas un cultivateur dans cette Chambre ne voudrait les accepter comme exacts. Je demande à l'honorable ministre de suivre mon raisonnement. Prenons d'abord le premier champ.

Peut-il nous dire ce que sont devenues ces trente tonnes de paille que l'on impute sur le compte de quatre attelages. Peut-il nous dire où elles sont allées, de quel compte elles viennent, et si elles doivent servir à la consommation, quelle quantité en a été consommée, et combien il en reste en main. Prenons ensuite le champ suivant où l'on a récolté 510 tonnes d'ensilage et cherchons à quels comptes cet ensilage a été porté. Et les 160 tonnes d'ensilage récoltées dans le champ voisin, à quel compte apparaissent-elles ensuite. Si l'on ne tient aucun compte d'une nourriture de cette sorte, les calculs n'ont alors aucune valeur. Mais l'honorable ministre sait aussi bien que moi que dans la culture ordinaire on ne tient pas les comptes de cette façon. J'admets que le mélange de la culture ordinaire avec la culture d'expérience à la ferme expérimentale entraîne quelques difficultés, mais elles ne sont pas insurmontables. L'engraissement des animaux pourrait aller avec les expériences. D'après ce que nous dit l'honorable ministre, l'engraissement des animaux rapporte des bénéfices. Nous connaissons déjà ce que coûte, main-d'œuvre et dépenses générales comprises, la culture de ces 200 acres ou la récolte qu'on en retire et qui sert en partie à nourrir les animaux, et il me semble que l'honorable ministre devrait pouvoir donner au comité, à une autre séance, quelle proportion du coût de ces récoltes devrait être imputée sur le compte des expériences. Je crois aussi que l'honorable ministre change la méthode de tenir ses livres, c'est-à-dire, s'il impute sur le compte des expériences le coût de la journée des hommes, des chevaux et des machines, il trouvera que les expériences rapportent un bénéfice, mais non la culture de la ferme. Je veux démontrer qu'à leur face même ces comptes induisent en erreur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a dit que $2.50 par jour pour un attelage était trop cher.

M. CLANCY : Non, trop bon marché.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis dire à l'honorable député que bien que cela puisse être trop bas, c'est le prix auquel nous pouvons en louer tous les jours, et ce prix couvre pour la ferme l'entretien des chevaux les jours où ils ne travaillent pas, et si l'on additionnait tout ce que les chevaux employés à la récolte rapportent à ce prix, le total dépasserait le coût de l'entretien des chevaux tout le long de l'année.

M. CLANCY : Et les instruments aratoires?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On calcule aussi l'usure des instruments aratoires.

M. LENNOX : Avez-vous fait des expériences à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous savons que $2.50 par jour représentent plus que le coût réel du travail de deux chevaux.

M. LENNOX : Pouvez-vous prouver cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, nous savions cela par expérience, et nous fixions le prix plus élevé justement pour comprendre le temps que les chevaux passent à l'étable. Mais à la ferme expérimentale, règle générale, les attelages sont très peu de temps à l'étable. Naturellement les jours de pluie, ils restent à l'étable, mais pendant l'hiver on les emploie tout le temps à charroyer du fumier pour la partie expérimentale et horticole de la ferme qui est distincte de ces 200 acres. Les hommes travaillent tout le long de l'année. Les jours de mauvais temps on les emploie à préparer les graines de semence pour distribution, ou les grains pour les expositions et autres travaux de ce genre, qui ne sont pas ce que l'on peut appeler des travaux sur la ferme, mais qu'il faut cependant faire, et nous les payons à même les crédits votés pour distributions de grain de semence et pour les expositions, ce travail est fait à temps perdu lorsque les hom-

mes resteraient peut-être à ne rien faire. Nous avons beaucoup de grain à nettoyer pour nous expositions, ouvrage que nous faisons pendant les mois d'hiver. Nous faisons aussi le battage du grain récolté sur les champs d'expériences. Il faut bien se garder de ne pas mêler ces grains si nous voulons connaître le résultat des expériences. Cela prend des heures, des jours, des semaines et même des mois du travail de quelques hommes pendant l'hiver, et nous y mettons tout notre monde les jours de mauvais temps où le travail du dehors n'est pas possible. Les employés de la ferme ne perdent pas de temps, et nos chevaux très peu. Bien que ces 200 acres représentent plus de la moitié de la terre en culture à la ferme, le travail en est beaucoup plus aisé que celui des champs d'expériences qui coûte plus de temps, d'efforts et d'argent, et dont on n'espère pas retirer d'autre profit que les connaissances utiles pour les cultivateurs du pays. Je ne puis fournir à l'honorable député les statistiques des années dernières qu'il demande, mais j'essaierai de les faire préparer pour le prochain rapport annuel. On pourra donner dans ces statistiques le total du revenu provenant des ventes, et le coût réel de la culture de cette partie de la ferme.

M. McGOWAN : Combien de chevaux avez-vous à la ferme expérimentale.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous en avons six paires. Nous avons trois chevaux pour traîner l'omnibus entre la ferme et la ville et une voiture pour le transport des malles et des colis. Je crois que nous avons en tout dix-neuf chevaux.

M. McGOWAN : Combien d'employés ?

Le MINISTRE L'AGRICULTURE : Je suppose que l'honorable député veut parler des ouvriers de ferme. On me dit qu'il y en a environ quarante en tout, cela comprend tous les travaux d'expériences et autres de même genre.

A six heures la séance est levée.

Reprise de la Séance.

A huit heures la séance est reprise.

BILLS PRIVES.

LA COMPAGNIE DE FILATURES COSMOS.

M. T. B. FLINT (Yarmouth) propose la troisième lecture du bill (n° 64) autorisant la Compagnie de filatures Cosmos. Il dit : L'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) a appelé l'attention de la Chambre sur l'article 8 lorsque le bill est venu devant le comité ; il croyait que l'on devait changer le paragraphe de l'article. J'accueille toujours avec beaucoup de bienveillance les propositions de l'honorable député, à cause de son expérience et de la franchise avec laquelle il traite les questions de ce genre. Je n'ai aucun doute que sa proposition n'a en vue que l'intérêt des actionnaires, mais j'ai examiné les statuts de plusieurs années en arrière et aussi les bills passés à la présente session, et je trouve que deux bills sur cinq contiennent le même article mot pour mot. Je demanderai donc à mon honorable ami de ne pas insister sur son objection. Je lui citerai comme exemple le bill de la Compagnie d'armes à feu Ross qui contient le même article et l'honorable député ne s'y est pas opposé. Le but spécial de cette compagnie est d'acquérir les privilèges d'une autre qui possède une charte provinciale, et elle a cru qu'au lieu de demander des pouvoirs plus étendus à la législature provinciale, il valait mieux demander un nouveau bill ici.

L'honorable M. HAGGART : La seule objection que j'ai à l'article est qu'il donne aux directeurs de la compagnie pouvoir d'acheter sans le consentement de la compagnie.

M. FLINT : Tous les articles du bill sont construits de la même façon.

L'honorable M. HAGGART : Très bien.

Motion adoptée, bill lu la troisième fois et passé.

CHEMIN DE FER DES COMTES DU CENTRE.

La Chambre en comité sur le bill (n° 68) concernant la Compagnie du chemin de fer des comtés du Centre.

Sur l'article 4.

M. LEMIEUX : En l'absence de M. Edwards, je désire proposer que l'article suivant soit ajouté au dernier article du bill :

Article 5. Le paragraphe " b " ainsi que décrété par l'article premier du chapitre 60 des statuts de 1899 est modifié en enlevant les mots " ou Casselman " dans la cinquième ligne, et en insérant après le mot " Russell " dans la sixième ligne les mots suivants : Et de là à la cité d'Ottawa, dans le comté de Carleton."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Donnez les raisons du changement proposé.

M. LEMIEUX : L'honorable député de Russell ne m'a donné aucune explication, mais je crois comprendre que ce changement se rapporte à la direction que le chemin doit suivre. Les promoteurs du bill ne veulent pas que le chemin pour venir à Ottawa pas par Casselman, mais par Russell.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les membres du comité qui sont présents se rappelleront que l'auteur de ce bill a déclaré que par le tracé primitif la ligne traversait celle du Canada Atlantique deux ou trois fois, et ce changement obvierait à cela. Celui qui a parlé

devant le comité à l'appui du bill a déclaré qu'il avait un télégramme, je ne me rappelle plus si c'est de la Compagnie du Pacifique ou de la Compagnie de l'Atlantique, demandant que ce changement soit fait. Je ne crois pas qu'il y ait d'objection aucune part. C'est une question purement locale, et le changement est dans l'intérêt du public.

L'honorable M. HAGGART : Je ne suppose pas qu'il y ait des objections au changement, mais n'aurait-il pas mieux valu suivre les règles de la Chambre et donner avis de l'amendement. Je ne ferai pas d'objection cependant, c'est un article que l'on ajoute et qui modifie un article précédent du même acte. Mais si l'honorable ministre est consentant que l'article passe, et s'il était nécessaire, le Sénat pourrait le modifier.

Le comité rend compte ; le bill est lu pour la troisième fois et adopté.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 71) concernant la "Dominion Cotton Mills Company (Limited)."

Bill (n° 43) concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de Vancouver, Victoria et l'Est.

Bill (n° 63) pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer de Medicine-Hat et de l'Alberta-nord.

Bill (n° 74) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Brockville et Saint-Laurent.

Bill (n° 88) concernant la Compagnie du chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

Bill (n° 91) concernant la Compagnie du chemin de fer de Timagami.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 89) pour constituer en corporation la Compagnie du chemin du Canada-Central.—M. Scott.

Bill (n° 97) pour constituer en corporation la Compagnie de chemin de fer et de force du Dominion.—M. Cowan.

Bill (n° 107) concernant la Compagnie de canal Montréal, Ottawa et Baie Georgienne. —M. Belcourt.

Bill (n° 100) pour constituer en corporation la Compagnie de force Toronto et Niagara.—M. Campbell.

EN COMITE DES SUBSIDES.

M. GANONG : Avant de parcourir les crédits du ministre de l'Agriculture j'avais beaucoup de sympathie pour les cultivateurs du pays. J'ai encore pour eux la même sympathie, car je crois qu'ils forment une des classes les plus importantes sinon la plus importante de travailleurs que nous avons au pays. Mais cela ne doit pas nous empêcher d'examiner ces crédits un peu attentivement. A la page 35 je trouve des item comme ceux-ci : Aide aux sociétés d'agriculture $7,000 ; fermes expérimentales, $80,000 ; impression et distribution de rapports et bulletins des fermes $4,000 ; stations de désinfection, $3,000 ; pour le renouvellement et l'amélioration de la section canadienne à l'exposition permanente de l'Imperial Institute ; pour encourager l'industrie laitière, $40,000. Et à la page 36 : quarantaines d'animaux et divisions vétérinaires, $7,000. Puis à la page 74, il y a un item pour payer la mise en action de la loi contre la falsification des denrées et engrais, $25,000 dont $12,000 environ seraient appliquées au département de l'agriculture. J'ai cité seulement quelques items, et cependant nous arrivons au total de $434,000, somme qui est en réalité une prime directe payée aux cultivateurs du pays. C'est une espèce de protection que ces derniers reçoivent et qu'ils ne reconnaissent probablement pas. Ce n'en est pas moins une prime directe et une protection. Cela ne couvre pas encore tout cependant ; il y a l'inspection des animaux $2,800 ; aide à la plantation des arbres dans l'ouest pour servir d'abri contre les vents et retenir l'humidité $15,000 ; ce qui porte le total à $450,000, et dans ce chiffre n'est pas compris le traitement d'un ministre coûteux. Si vous ajoutez cela et quelques autres petits item vous arrivez facilement à $500,000. On a dit bien souvent dans cette chambre même que nous cultivateurs n'étaient pas protégés. En ma qualité de manufacturier, je prétends que les cultivateurs reçoivent une protection dans ces crédits votés pour eux. On prétend qu'ils ont eu à payer l'année dernière une taxe en droits de douanes sur une valeur de $1,927,000 d'instruments aratoires. Mais ces primes payées directement aux cultivateurs dépassent de beaucoup les droits imposés sur tous les instruments aratoires importés durant l'année dernière. Et ce n'est pas tout encore. Si vous ajoutez l'exposition de Glasgow, celle de Paris, celle de Buffalo et les autres qui coûtent de fortes sommes au pays, nous trouvons qu'une partie de cet argent sert la cause des industries du pays et une grande partie va aux cultivateurs.

Les cultivateurs reçoivent encore d'autres avantages en retour desquels ils ne paient probablement pas leur part de taxes. Je ne voudrais pas que la Chambre croie que je m'oppose à ces paiments, et je ne m'oppose pas davantage à l'item dont je veux parler maintenant, savoir : le service postal. Le rapport du directeur général des Postes démontre que le service postal dans les campagnes ne paie pas les frais qu'il coûte, et que les grands centres de population en portent le poids. Mais le rapport démontre aussi à toute personne raisonnable que les districts de la campagne déboursent plus aujourd'hui en frais de port de lettres qu'ils ont jamais payé dans l'histoire du pays.

Ils ne paient pas directement en timbres, mais indirectement sous forme d'autres taxes. Tout le monde sait que les grandes corporations commerciales, les compagnies d'assurance et autres qui ont une correspondence volumineuse, bénéficient beaucoup de la réduction dans le port des lettres. La maison dont je fais partie économise au moins $150 par année, je crois. Mais si nous économisons $150 par année d'autres ont à les payer ; ce n'est peut-être pas en timbres, mais en taxes dont les cultivateuurs paient une forte partie.

Les cultivateurs reçoivent encore d'autres avantages. Nous avons dépensé des millions pour améliorer nos moyens de transport, et cela en grande partie dans l'intérêt des cultivateurs. Nos grands chemins de fer ont été construits en partie dans ce but ; il en est de même de nos canaux que nous voulons encore agrandir pour le même objet. De sorte qu'ils ne reçoivent pas seulement cette prime directe de $500,000, mais ces autres avantages qui leur rapportent profit.

D'après le budget de cette année les améliorations des havres vont coûter beaucoup d'argent ; cette amélioration est directement à l'avantage des cultivateurs. Pourquoi dépensons-nous de l'argent à Collingwood, à Owen-Sound, à Depot-Harbour, à Goderich ? Nous creusons ces havres simplement pour donner plus de facilité pour le transport des produits de la ferme. Nous dépensons $600,000 pour le creusage des havres dans ce seul but. Les cultivateurs reçoivent aussi leur part dans les subventions que nous payons aux compagnies transatlantiques. Ce sont là des avantages qu'il faut ajouter à celui que leur donne la taxe sur le blé, la farine et autres produits semblables. Il y a aussi le projet qui peut être mis à exécution l'un de ces jours ; la construction du canal de la Baie Georgienne. Ce canal n'est certainement pas dans l'intérêt des manufacturiers, dont le ministre du Commerce disait qu'ils saignaient le pays à blanc, mais dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ouest, et s'il est jamais construit, il le sera dans leur intérêt seulement. Les critiques que nous faisons de ce côté-ci de la Chambre sont faites dans un bon esprit. Elles ne sont pas adressées aux subventions elles-mêmes, mais à la manière dont elles sont dépensées. Nous voulons que ces cultivateurs reçoivent tout le bénéfice possible des sommes qui sont dépensées pour eux. C'est là tout l'objet des critiques faites par l'opposition dans cette Chambre. Nous n'objectons pas absolument à la dépense, mais nous croyons que les cultivateurs et autres intéressés ne reçoivent pas un bénéfice équivalent à l'argent dépensé. On nous dit que les cultivateurs n'ont pas de protection, que les manufacturiers en reçoivent tous les avantages. L'honorable ministre du Commerce a, ces années dernières, dit beaucoup d'injures à la classe de commerçants à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir, et qui possède dans ses rangs des gens aussi honorables que l'honorable monsieur qui occupe la position de ministre du Commerce. Nous n'avons pas parmi nous d'hommes qui ont accaparé des pouvoirs hydrauliques et refusent de les vendre lorsque l'on en a besoin pour le développement du pays. Nous n'avons pas parmi nous d'hommes qui ont méprisé les charges de ministre, et qui ensuite en acceptent à $7,000 par année. Je repousse l'attaque de l'honorable ministre sur les manufacturiers du pays. Je crois que les crédits qu'on nous demande sont juste en eux-mêmes, mais je veux que le ministre nous donne l'assurance qu'ils seront dépensés de la meilleure manière possible dans l'intérêt des cultivateurs.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quelles expériences on fait présentement à la ferme expérimentale du centre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons environ 1,000 pièces de terre de différente superficie à la ferme expérimentale. Nous cultivons séparément et de façon différente et nous tenons un compte exact de la quantité, du poids, et de la qualité des produits que nous récoltons sur chaque carré. Ces résultats sont comparés dans les bureaux et sont publiés dans les rapports de la ferme.

M. SPROULE : Je remarque que l'on a fait, il y a quelque temps, un changement dans les silos, qui étaient carrés dans les commencements, et qui maintenant sont ronds. Quel a été le résultat du changement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les résultats sont en faveur du silo rond, qui est de beaucoup préférable. Il y a moins de perte que dans les carrés car dans les coins l'ensilage se gâtait quelquefois.

M. SPROULE : Quel diamètre, d'après les expériences, ferait le mieux pour les cas ordinaires ; disons lorsqu'il y a 40 ou 50 animaux à nourrir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est désirable que le silo soit de grandeur suffisante pour permettre d'en enlever environ trois ou quatre pouces tous les deux jours, parce que lorsque la surface est exposée à l'air, l'ensilage commence à se gâter.

M. SPROULE : Durant l'hiver, l'ensilage ne commencerait pas à se gâter dans une journée ou deux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y a pas de danger pour deux jours, mais plus que cela serait dangereux. L'état de la température peut aussi avoir de l'effet sur la longueur du temps que l'ensilage peut rester exposé à l'air.

M. SPROULE : Si vous enlevez trois ou quatre pouces d'un silo tous les deux ou trois jours, cela ne prendra pas grand temps à l'épuiser.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le silo devrait avoir au moins 18 pieds de hauteur.

M. SPROULE : Quel diamètre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Diamètre d'environ 14 ou 15 pieds.

M. SPROULE : Quelle différence y a-t-il entre un silo circulaire et un silo carré au point de vue de la conservation du bois ? Quelle sorte de bois avez-vous employé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le pin ordinaire. Sa durée dépend beaucoup de la manière dont il est traité. Ceux que nous avons remplacés par des neufs étaient vieux d'environ dix ans. On les avait préparés à l'huile de lin et à la résine à l'intérieur afin de remplir les pores du bois, et l'empêcher de moisir en absorbant l'humidité de l'ensilage.

Cependant ce silo n'a pas duré aussi longtemps que d'autres. J'en possède un chez moi, qui a servi pendant 14 ans sans être renouvelé, mais ceux de la ferme ont eu besoin de réparations après dix ans. Les nouveaux ne donnent aucun signe de détérioration. Ils n'ont que deux ans d'existance. Il est impossible de dire s'ils vont durer plus longtemps que les anciens.

M. ROBINSON (Elgin) : Si l'honorable député de Grey-sud avait assisté à nos comices agricoles il saurait tout cela depuis longtemps. Pendant toute la séance, il m'a semblé assister à une réunion de société d'agriculture, et tous les cultivateurs devraient connaître ces questions sans être obligés de demander des explications au ministre. Je n'y ai pas d'objection, puisque le public en sera mieux instruit, et que cela pourra être utile à ceux d'entre nous qui appartiennent à la classe agricole et n'assistent pas aux réunions des sociétés d'agriculture. Ce qui me surprend c'est de voir des membres de cette Chambre reprocher au ministre ce qu'il travaille à faire pour la classe agricole. Ils sembent se plaindre de ce qu'il cherche à protéger les cultivateurs en facilitant le transport de leurs produits, en établissant des fermes expérimentales et en les aidant de différentes manières. Je considère que si le ministre continue à employer son temps de cette manière. il aura fait une œuvre utile à son pays, et à ceux qui prétendent que c'est de la protection, je dirai que c'est une bonne chose que le cultivateur soit protégé de cette manière. Sur ses vêtements le cutivateur paie 30 pour 100 de protection au fabricant. C'est $30 par $100 qu'il faut ajouter à ses dépenses pour l'entretien de sa famille et cet argent va dans la poche des fabricants. S'il achète chez un confiseur, il paie 25 cents par dollar de protection, et sur les bicuits, 27 pour 100. Tous les industriels du pays sont protégés plus ou moins, et, cependant, l'honorable député (M. Ganong) se plaint de ce que le gouvernement vienne en aide au cultivateur.

M. GANONG : Si c'est à moi que l'honorable député s'adresse je lui ferai remarquer que je ne me suis pas plaint. Au contraire, j'ai félicité l'honorable ministre.

M. ROBINSON (Elgin) : C'est possible, mais j'ai compris que l'honorable député trouvait à redire parce que le cultivateur était protégé de cette manière. Qu'on continue à protéger le cultivateur en lui donnant des entrepôts froids, en facilitant le transport de ses produits, en lui enseignant à produire en plus grande quantité et en qualité et il aura bien mérité du pays. Mais la discussion de tous ces petits détails qui fait perdre le temps à 213 députés obligés de l'entendre, me paraît entièrement déplacée. Je n'ai aucune objection à ce que ce crédit soit voté.

M. SPROULE : Le comité sera sans doute reconnaissant envers l'honorable député d'Elgin, pour la leçon qu'il vient de lui donner, en nous indiquant ce qu'il convient de faire ou de ne pas faire. Nous étions assez naïfs pour croire que quand un crédit nous était demandé, il était de notre devoir de nous renseigner sur l'empoi qui doit être fait de cet argent, afin de savoir si c'est une dépense utile ou inutile. Il s'agit moins de faire des discours que de poser des questions et de demander des renseignements. Peu importe que celui qui questionne soit un expert ou non. On est à faire des expériences sur la ferme, et il est de notre devoir de savoir si ces expériences sont faites dans de bonnes conditions et si les résultats obtenus sont satisfaisants. Si ces expériences ne sont pas bien conduites, nous devons faire les recommandations que nous croyons de nature à profiter à ceux qui sont chargés de faire ces expériences. C'est le seul but de toutes ces questions.

Et à ce propos j'ai quelques remarques à faire. Depuis un certain temps on fait des expériences sur l'alimentation des porcs pour savoir quelle nourriture produit du lard tendre. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les explications de M. Shutt, de la ferme expérimentale, sur cette question, devant le comité d'agriculture. J'étais sous l'impression que ces expériences avaient pour but de déterminer quelle nourriture il faut donner aux porcs pour obtenir du lard de belle qualité, mais j'ai constaté qu'on s'est surtout appliqué à savoir si le maïs donnait un lard tendre ou non, sans attacher beaucoup de valeur des autres modes d'alimentation. Ceux qui s'occupent d'élevage savent que tel ou tel mode d'alimentation produit telle ou telle qualité de lard. Je considère que ces expériences ont été loin de donner aux cultivateurs du pays les renseignements qui auraient pu leur être utiles. Dans toutes les expériences qui ont été faites, le maïs entrait pour une certaine proportion dans l'alimentation. Dans la moitié des cas on aurait dû nourrir les porcs avec des betteraves, des navets, de l'avoine et de l'orge ; il était utile de déterminer la valeur du maïs comme alimentation, mais il ne l'était pas moins de

faire savoir au cultivateur quelle est la nourriture la moins coûteuse pour obtenir du bon lard. Dans la partie du pays que j'habite la principale nourriture des porcs est la betterave ou le navet, avec des pois, de l'avoine ou de l'orge moulue et jetée sur les racines. Il y a une grande différence entre le lard d'un porc nourri avec des navets crus et celui d'un porc nourri avec des navets bouillis. On n'a pas fait de recherches suffisantes sur la valeur respective des différents modes d'alimentation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons fait exactement ce que l'honorable député vient d'expliquer. Le bulletin indique que certaines rations consistaient en racines crues, et d'autres en racines houillies. Il n'y avait pas de mais du tout dans un certain nombre de rations.

M. SPROULE : A mon idée la chose la plus importante à savoir est celle-ci : quelle est la nourriture la moins coûteuse pour obtenir du lard de bonne qualité. Si avec beaucoup de betterave à sucre et un peu de grain, on obtient d'aussi bon lard qu'en ne donnant que du grain, les profits seront plus considérables, parce que les racines coûtent moins cher que le grain.

Au comité nous n'avons eu aucun renseignement sur ce sujet. Si on démontre à un cultivateur qu'avec quatre livres d'une nourriture qui ne lui coûte qu'un cent par livre ou moins, il peut obtenir une livre de lard qu'il peut vendre 6 cents, on lui aura enseigné à faire de l'argent. Si le grain est cher, il n'est pas profitable d'en nourrir les porcs. Sous ce rapport les expériences ne sont pas assez complètes. De plus on ne nous a pas fait connaître le rendement de cette partie de la ferme qui a été cultivée dans le but de démontrer quels profits pouvait donner l'agriculture ; on ne nous a pas dit, non plus, quelles quantités d'engrais ont été mises sur cette terre chaque année.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'engrais est compris dans le coût de chaque pièce de terrain.

M. SPROULE : Pour un an ou pour plusieurs années ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les terres sont fumées par rotation, tous les cinq ans, et on met un cinquième du coût de l'engrais au débit de chaque récolte.

M. SPROULE : Vu que la ferme est si près d'Ottawa, on prétend qu'il serait facile de se procurer de grandes quantités d'engrais.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On n'achète pas d'engrais pour cette partie de la ferme. Tout le fumier provient des animaux élevés sur la ferme même. L'engrais acheté a été employé sur d'autres parties de la ferme.

M. SPROULE : Quelle quantité de fumier a-t-on employée, par acre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Vingt tonnes.

M. SPROULE : A quel prix mettez-vous le foin et l'avoine ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $6 a tonne pour le foin et $19 la tonne pour l'avoine. Tout le grain que nous récoltons est calculé, en bloc, à 1 cent la livre.

M. SHERRITT : Comment calculez-vous votre foin, quand vous récoltez 3¾ tonnes à l'acre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : De la même manière.

M. SHERRITT : Ce n'est pas un renseignement exact à donner aux cultivateurs. Tous ceux qui s'occupent d'agriculture savent q'il y a environ 25 pour 100 de différence dans le poids entre le foin dans le champ et le foin bien séché.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On alloue naturellement quelque chose pour la perte de poids.

M. SHERRITT : J'ai entendu avec plaisir le ministre dire que l'an prochain il nous fournira un état indiquant exactement le rendement de cette ferme, car dans l'état actuel des choses, il est impossible de s'en rendre compte.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons toutes les données nécessaires, mais les comptes n'ont pas été tenus comme les honorables députés le désirent. Je serai très heureux de les faire préparer autrement, pour l'an prochain.

M. KAULBACH : Je suppose que l'honorable ministre n'a pas d'objection à ce que je raconte le résultat de mes propres expériences en agriculture comme exemple. Un jour, bien malgré moi, je me suis trouvé propriétaire d'une ferme dont le sol était épuisé. Voulant lui rendre sa fertilité première, je suis allé à la ferme expérimentale, m'informer de ce qu'il y avait à faire pour lui rendre sa fertilité première. On me conseilla de prendre une charrue fouilleuse et de ramener le sous-sol en dessus, de bonne heure au printemps. On me demanda quelle était la nature du sol et je répondis qu'il consistait en argile rouge recouverte d'une légère glaise noire, auquel une culture trop prolongée avait fait perdre toute sa fertilité et qui ne produisait presque rien autre chose que du cumin des prés et de mauvaises herbes. Je suivis les conseils qui m'avaient été donnés et après avoir bien retourné le sol avec une charrue, j'y jetai de la graine de trèfle en assez grande quantité pour avoir une bonne récolte. Quand le trèfle eut atteint une hauteur d'environ six pouces, je fis faire un nouveau labourage peu profond et je semai de l'avoine, du mil et du trèfle et j'obtins une excellente récolte, cette même année, vers le mois d'août. Cette récolte fut mise en grange et donnée aux animaux. Au

printemps, le fumier fut mis sur la terre. Je traitai ainsi cinq acres la première année et cinq acres l'année suivante. Après avoir suivi cette méthode pendant cinq ou six ans, j'obtins un énorme rendement d'un fourrage d'excellente qualité. Il n'y avait d'abord que quatre têtes de bétail sur cette terre et il y en a aujourd'hui 36 sur environ 60 acres de terre dont la moitié en pâturage. Je dis donc que la culture bien faite rapporte de jolis profits aux cultivateurs.

Puisque l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a parlé de l'élevage des porcs, je puis dire que j'ai pris des renseignements sur cette question à la ferme expérimentale, et on m'a conseillé de donner du trèfle et des betteraves à sucre à mes cochons. Le même conseil m'avait été donné pour les bêtes à cornes. Le trèfle et la betterave à sucre bouillis ensemble avec du son, des pois, des haricots et toute autre chose de cette nature, font une excellente nourriture pour les porcs, et j'ai obtenu un beau troupeau par ce mode d'alimentation. J'ai importé 11 porcs qui en ont produit 101, et dans l'année, du mois de novembre au mois de novembre suivant, j'ai réalisé un bénéfice net de $1,000.

M. HEYD : Sur combien d'acres de terre ?

M. KAULDBACH : Je tiens mes animaux dans une porcherie. Je ne leur consacre pas un acre de terrain.

M. HEYD : Vous venez de dire que vous aviez 60 acres de terrain.

M. KAULBACH : J'ai changé de sujet. C'est sur une autre ferme que j'élève ces porcs. J'ai vendu tous les jeunes qui pesaient environ 250 livres en moyenne.

Je les ai vendus sans la moindre difficulté, sans le moindre difficulté à la porte de chez moi, dans la ville où je réside, à 7 et 8 cents la livre dépouillés et je ne pouvais pas suffire à la demande. Toutes les dépouilles restaient à la ferme. Un employé, à $14 par mois, était occupé exclusivement à la garde des porcs. Je lui donnai en outre, le logement, les légumes et le bois dont il avait besoin pour sa famille ainsi que quelques autres petites gratifications. Je considère que cette industrie était la plus lucrative de la ferme. Il y avait un verger et quand le vent avait fait tomber quelques fruits, et au lieu de recueillir ces pommes comme autrefois, on envoyait les cochons dans le verger et ils les mangeaient ; ils s'en montraient très friands. Les porcs étaient ensuite ramenés à la porcherie.

Cette année je n'ai que la moitié de ce nombre, parce que mes employés étaient occupés à d'autres travaux, mais je conseille à tous les cultivateurs d'élever des porcs et d'adopter la même méthode que moi—du trèfle vert et des betteraves à sucre. Au Canada, la betterave à sucre est beaucoup plus profitable employée comme nourriture pour les porcs, que pour faire du sucre.

M. KAULBACH.

Plusieurs tentatives pour faire du sucre de betterave ont été faites au Canada et toutes ont misérablement échoué, et avec toute la déférence possible pour l'honorable député de Grey-sud (M. Sproule), je crois que si nous nous livrions à la culture de la betterave à sucre pour s'en servir de la manière que je viens d'indiquer, nous en tirerons beaucoup plus de profit qu'en la convertissant en sucre.

J'aimerais à savoir du ministre si on a fait des recherches relativement à la destruction de la mouche des bestiaux. Ce fléau cause beaucoup de ravages parmi les troupeaux des provinces maritimes et nous avons eu recours à tous les moyens imaginables pour nous en débarrasser. Nous avons employé l'huie de poisson et la parafine. On faisait tous les jours une applica- d'huile de poisson à laquelle on avait ajouté une faible proportion de parafine. D'autres entouraient les cornes des animaux avec des linges pour les protéger. Ce dernier moyen offre l'inconvénient de faire souffrir les animaux de la chaleur en été. Si l'honorable ministre connaît un remède à cette peste, je lui serais reconnaissant de nous le faire connaître.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'entomologiste du ministère a traité cette question au long dans un bulletin publié il y a trois ou quatre ans. Un des remèdes qu'il indique est l'huile de poisson, mais ce produit est plus rare ici que dans la province de mon honorable ami. Il recommande aussi l'émulsion de kérosine. Mais la mouche des cornes fait encore plus ou moins de ravage, par tout le pays ; mais je suis convaincu que ceux qui se donnent la peine d'en préserver leurs animaux sont amplement récompensés de leur travail.

M. KAULBACH : L'expérience nous a appris que la mouche des bestiaux et la mouche des cornes, sont deux mouches distinctes. L'une est plus grosse que l'autre. La mouche des cornes est très petite et elle s'attaque à la base de la corne, tandis que la mouche des animaux, beaucoup plus grosse, se place la tête en bas et pénètre dans la peau, en causant d'horribles souffrances aux animaux.

M. SPROULE : Il y a quelques années on a tenté des expériences pour savoir combien on pouvait élever de têtes de bétail par acre de terre, toute l'année. A-t-on renouvelé ces expériences depuis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y a encore aucun résultat précis.

M. SPROULE : Quel a été le résultat des expériences faites ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On est arrivé à environ 22 têtes de bétail pour 40 acres de terrain. Ces expériences ont duré quatre ans.

M. SPROULE : Quels résultats ont donné les essais de croisements ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le professeur Saunders poursuit ses études sur le croisement des grains et des fruits. Il a fait de nombreux croisements des grains et des fruits. Il a fait de nombreux croisements de céréales pour découvrir de nouvelles variétés ; quand il a réussi, il fait des essais et compare les résultats avec ceux des anciennes variétés. Quant aux fruits il s'occupe surtout à trouver une pomme capable de résister au climat du Nord-Ouest. En croisant les variétés plus tendres et plus grosses avec la pomme sauvage de Sibérie d'une grande rusticité, mais trop petite pour être de quelqu'utilité, nos avons obtenu certaines variétés qui ont des chances de réussir dans le Nord-Ouest. A l'heure qu'il est, il y a dans les Territoires du Nord-Ouest quelques pommiers résultant de ces croisements qui donnent des fruits. Avec le temps nous espérons avoir une pomme qui viendra parfaitement dans le Nord-Ouest et d'assez belle qualité pour la table et la cuisine. Jusqu'à présent les résultats sont très encourageants.

M. SPROULE : A-t-on l'intention d'ériger de nouvelles constructions cette année ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Une écurie, sur la ferme de Brandon.

M. BELL : C'est peut-être le moment de revenir sur la question de la fumigation dont j'ai déjà parlé.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas ici les documents se rapportant à cette question et je demanderai à l'honorable député d'attendre une autre occasion.

Appointements et dépenses casuelles pour les quarantaines organisées et la salubrité publique dans les autres districts, $110,000.

M. KAULBACH : Si le moment est bien choisi, je désire signaler un cas de douane. Un navire de Lunenburg était allé à Boston et avait déchargé et rechargé, à peu de distance de l'hôpital des maladies contagieuses. On prétend que l'équipage n'est pas débarqué, mais que le second fut atteint de la petitie vérole, qu'il avait contractée par des mouches venues de terre. Le navire repartit pour Georgetown, I.P.-E. En arrivant, le capitaine déclara la maladie du second, vu que le cas était grave. Le médecin se rendit à bord et ayant constaté un cas de petite vérole, il ordonna au capitaine et à l'équipage de rester isolés et de ne pas quitter le navire. Deux jours après le médicin dit au capitaine de se rendre à Pictou. Le navire fit un voyage très pénible, au milieu d'une tempête. Rendu à Pictou, le capitaine déclara son arrivée par l'entremise du capitaine d'un autre navire et resta en quarantaine au large. Deux ou trois jours plus tard, pendant que le second était toujours en proie à cette terrible maladie et sous les soins nécessaires, le capitaine reçut ordre de se rendre à Charlottetown, de l'autre côté de la baie. Le navire aborda à cet endroit six ou sept jours après son arrivée à Georgetown. Le malade qu'on avait laissé sans soin pendant tout ce temps, fut transporté à terre, mais mourut presqu'aussitôt. Le capitaine m'a dit qu'il attribuait ce décès au manque d'égards de la part des autorités sanitaires ou douanières de Georgetown et aux retards occasionnés à son navire à Georgetown et à Pictou. D'après la loi, il semblerait que le percepteur de la douane devient l'agent sanitaire quand arrive un navire avec de la maladie à bord. Le navire fut retenu en quarantaine jusqu'à tard dans l'automne et paya un excédent de prime pour remonter le golfe, dans l'espérance d'obtenir un chargement à Pictou et de sortir du golfe à temps. Mais en allant à Pictou, il fut surpris par une tempête et fit naufrage. Le navire qui n'avait été lancé que l'année précédente et qui avait été construit avec des matériaux spéciaux pour un certain genre de trafic fut entièrement perdu et l'équipage échappa à la mort à grand peine. Le navire fut vendu comme épave et acheté par des étrangers.

Je demande au ministre de se procurer des renseignements sur cette triste affaire, pour voir s'il n'y a pas possibilité de dédommager ce capitaine. Je lui ferai parvenir un mémoire relatant tous les faits pour qu'il me dise s'il existe un recours pour le capitaine et les propriétaires du navire. Le coût du navire était de $7,000. Le capitaine a perdu sa saison, et c'est tout ce qu'il avait pour vivre. Je ne demande pas le remboursement de la valeur du navire, mais qu'on lui paie le prix de sa charte—$600 ou $700. Je puis donner le chiffre exact en consultant la lettre du capitaine.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est le moment de discuter cette question, et je la connais passablement. Le navire est arrivé à Georgetown, mais je ne sais pas d'où il venait. Dans tous les cas, c'est à Georgetown qu'il est venu en contact pour la première fois, avec les autorités canadiennes. Mais les fonctionnaires de mon ministère en ont entendu parler pour la première fois à Pictou. Je n'ai pas ici le rapport officiel mais je crois que les autorités sanitaires provinciales de Georgetown ordonnèrent au navire de s'en aller. Georgetown n'est pas une quarantaine organisée. Pictou non plus, mais il l'était il y a trois ou quatre ans. Je suppose que les autorités provinciales de Georgetown l'envoyèrent à Pictou, sous l'impression que Pictou était encore une quarantaine organisée. Charlottetown est une quarantaine organisée et c'est là qu'il devait aller avec un cas de maladie contagieuse à bord.

Du moment que nous apprîmes l'arrivée du navire à Pictou, des instructions furent données de l'envoyer à Charlottetown, un voyage de quelques heures. A ce dernier endroit les fonctionnaires de la quarantaine firent toute la diligence possible. Il fallait respecter les règlements, ni le gouverne-

ment ni ses fonctionnaires ne peuvent être tenus responsables des dommages encourus en se conformant à la loi qui a pour but de protéger la population contre les maladies contagieuses venant de l'étranger. En envoyant le navire de Pictou, qui n'est pas une quarantaine organisée, à Charlottetown qui en est une, les fonctionnaires ne faisaient que se conformer à la loi. Il n'y a pas de doute qu'il est malheureux que le malade soit mort à la quarantaine de Charlottetown, mais il est impossible de savoir si cette mort est due au voyage de Pictou à Charlottetown, ou de Georgetown à Pictou. A l'hôpital de la quarantaine de Charlottetown le malade reçut tous les soins possibles, mais il mourut quelques jours après son arrivée. Il fallut mettre le navire en quarantaine et le désinfecter. L'équipage qui avait été exposé à la contagion dut aussi être mis en quarantaine jusqu'après la période d'incubation.

M. KAULBACH : Je comprends toute l'importance de faire observer strictement les règlements de quarantaine. Mais je reproche à ce fonctionnaire de Georgetown de n'avoir pas averti immédiatement, par télégraphe, les autorités de Pictou, de la présence de ce navire dans le port. On lui aurait répondu de l'envoyer à Charlottetown et non à Pictou. Il est évident qu'il a négligé son devoir. Je me trompe peut-être mais je crois que dans ces circonstances, le percepteur de douane devient l'agent sanitaire, dans le port. Il aurait dû se servir du télégraphe, car la vie du malade dépendait de la célérité du service. Si ce fonctionaire avait su que le malade ne pouvait pas être reçu à Pictou, il l'aurait envoyé directement à Charlottetown. Le navire n'aurait eu à franchir qu'un côté du triangle au lieu de les parcourir tous les trois.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Il n'y a rien dans les archives du ministère pour corroborer ce que dit l'honorable député au sujet du percepteur de douane à Georgetown. La première fois que nous avons entendu parler de ce navire c'est à son arrivée à Pictou. Si l'honorable député veut me communiquer tous les faits de l'affaire, je l'étudierai.

M. KAULBACH : Je transmettrai toute l'affaire au ministre demain, par lettre.

M. HACKETT : Ce malade était un Canadien qui avait payé sa contribution au fonds de secours des matelots malades. Il est vrai qu'il n'y a pas d'hôpital de quarantaine à Georgetown, mais quand un navire arrive le percepteur de douane envoie un médecin à bord. Ce médecin agit sous l'autorité du gouvernement fédéral, et le percepteur est aussi un fonctionnaire du gouvernement. Il y avait un cas de petite vérole à bord, et comme il était impossible de se charger de ce malade, pourquoi ne s'est-on pas mis directement en communication avec les autorités sanitaires à Ottawa ? Au lieu de cela on a envoyé le navire à Pictou. De pareils procédés sont incompréhensibles. On l'a renvoyé de Georgetown à Pictou uniquement parce qu'il venait d'un port de la Nouvelle-Ecosse. Nous sommes tous des Canadiens, et il n'y a pas de raison pour faire voyager ainsi ce pauvre malade d'un port à l'autre. Ce malade a été laissé sept ou huit jours sans soins, et toute la population des provinces maritimes considère que c'est un cas de cruauté inexcusable. Il y a certainement eu de la négligence quelque part ; ce malade est mort à la quarantaine de Charlottetown ; il est vrai qu'il était presque mort quand il y est arrivé et qu'il n'a survécu que quelques heures.

Les négociants de Charlottetown nolisent ces navires de la Nouvelle-Ecosse pour expédier leurs produits, à l'automne, et il est important que ces navires puissent venir librement dans le port.

Une autre fois encore, un malade arriva à Georgetown et le percepteur de douane envoya un médecin à bord. Ce dernier déclara que le malade était atteint de la petite vérole, et on l'expédia de Georgetown à Charlottetown—une distance de 30 milles—en voiture, en exposant à la contagion la population sur le parcours. On ne fit rien pour avertir les gens du danger. Dans un port comme Georgetown, il devrait y avoir un hôpital temporaire, en dehors des limites de la ville, pour y transporter les malades qui y arrivent dans des circonstances comme celles-ci.

Je crois qu'il y a un hôpital à Pictou pour recevoir les marins atteints de maladies contagieuses.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a quelques années Pictou était ce que l'on appelle un port organisé, possédant une quarantaine et les édifices nécessaires. Mais les arrivages à ce port étaient si peu nombreuses que nous avons considéré qu'il était inutile de continuer ce service. Port-Hawkesbury se trouvait dans la même condition, et a été abandonné comme port organisé. Comme le gouvernement possède des propriétés à ces deux endroits, il continue de les entretenir, et si l'occasion s'en présente, il sera possible de les utiliser.

M. BELL : Je constate par le rapport de l'auditeur général, que le gouvernement paie un gardien pour cet édifice, et il me semble que du moment que cet édifice était disponible, que le malade aurait dû y être reçu, au lieu de le renvoyer à Charlottetown. Ce port est pourvu d'un hôpital et d'un agent sanitaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas d'agent sanitaire régulier à cet endroit.

M. BELL : Vous y avez tout de même un hôpital et un gardien, et il me semble qu'il était dans l'intérêt du malade de le placer dans l'hôpital le plus rapproché. Maintenant, il est évident que dans les ports non

organisés, le gouvernement se fie à l'officier de douanes?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'officier de douanes est chargé de requérir les services d'un médecin en cas de besoin.

M. BELL : Les instructions données à ces officiers de douanes devraient être de nature à éviter tout conflit entre ces derniers et les officiers de la quarantaine, puisque ces employés dépendent de deux branches distinctes du service. Cela les empêcherait d'envoyer des malades là où ils ne devraient pas aller. Ce serait une grande amélioration si l'on pouvait donner des instructions aux officiers de douanes qui préviendraient la répétition d'un pareil incident.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Des instructions leur sont données régulièrement et si un officier de douanes de Georgetown a envoyé ce malade à Pictou, j'ignore pourquoi il l'a fait.

M. KAULBACH : Le médecin de Pictou a averti le capitaine que le malade devait être transporté sur la terre ferme, où il recevrait les soins voulus. Trois jours après, le capitaine reçut l'ordre de continuer à Charlottetown, ce qui entraînait un nouveau retard. Je reconnais, avec le député de Pictou (M. Bell), que du moment que l'on avait un hôpital à cet endroit, le malade aurait dû y être admis et soigné. Si l'on avait fait la chose, et qu'il eût été convenablement traité, il ne serait probablement pas mort. Toute la difficulté est la conséquence d'un malentendu entre l'officier de douane et l'agent sanitaire de Georgetown et parce qu'ils ont négligé d'envoyer ce navire immédiatement à Charlottetown, en ayant soin de prévenir les employés de cette dernière ville de ce qui se passait. Si on avait suivi cette ligne de conduite, il ne se serait écoulé qu'un jour entre la date de l'arrivée du navire à Georgetown et son arrivée à Charlottetown.

M. SPROULE : Cet item a été laissé en suspens à une séance précédente, afin de permettre au ministre de fournir certains renseignements au comité et de lui dire à quels endroits des agents sanitaires sont employés pour protéger le pays contre l'épidémie de la petite vérole. A-t-il ce renseignement?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. Je viens de fournir la liste de ceux qui sont encore au service du ministère. On m'a demandé de fournir une liste de ceux qui avaient été employés, mais qui avaient cessé de l'être. J'ai cette liste.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudrait-il nous fournir une liste de ceux qui sont actuellement au service du ministère, la nature de leur travail et à quels endroits ils sont empolyés?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils sont employés dans toutes les parties du pays.

M. SPROULE : Je m'intéresse plus particulièrement à la province d'Ontario.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans Ontario il y a le Dr Gibson au Saut Sainte-Marie, qui a été remercié de ses services le 1 octobre 1900. Il fut nommé de nouveau le 22 novembre 1900, et est encore à l'emploi du ministère; le Dr Sheppard, qui a été remercié de ses services le 30 novembre 1901 ; à Thesssalon, le Dr Baxter, qui a été remercié de ses services le 15 novembre 1901 ; à Port-Arthur, le Dr G. W. Brown, qui a été remercié de ses services le 30 novembre 1901 ; à Collingwood, le Dr Aylesworth, qui a été remercié de ses services le 30 novembre 1901 ; à Fort-William, le Dr Hamilton, qui a été remercié de ses services le 30 novembre 1901 ; à Bruce-Mines, le Dr Carter, qui est encore à l'emploi du ministère ; à Rondeau, le Dr McCally, qui a été remercié de ses services le 15 novembre 1901 ; à Owen-Sound, le Dr McCulloch, qui cessa d'être au service du ministère le 30 novembre 1901 ; à Chippewa, le Dr Gray, qui fut remercié de ses services le 22 octobre 1901 ; à Beaver-Mills, le Dr McCrimmon, qui est encore à l'emploi du ministère ; à Cornwall, le Dr Wheeler, qui fut remercié de ses services le 28 février 1902. Ce sont là tous les médecins employés dans Ontario.

M. SPROULE : Vous n'en avez pas à Sarnia, Détroit, et autres endroits comme ceux-là ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On surveille la frontière là où l'on redoute que la maladie puisse se propager. Cette partie du territoire américain située vis-à-vis les ports que je viens d'indiquer, et entre lesquels des navires voyagent, sont des endroits des Etats-Unis où la contagion semble encore exister. A Détroit et aux alentours de cette dernière ville, les rapports des autorités américaines et les renseignements fournis par les autorités provinciales d'Ontario indiquent que la maladie ne fait plus de progrès, et qu'il n'est pas probable que personne nous apporte la contagion en traversant la frontière. On peut dire la même chose pour Buffalo et Niagara, et c'est pour cette raison que nous n'avons pas placé de médecins pour surveiller la frontière à ces différents endroits. Autant que possible, nous avons travaillé de concert avec les autorités sanitaires provinciales, et chaque fois que ces dernières ont supposé qu'il pouvait exister du danger en quelque part et qu'elles nous en ont averti, nous avons agi, mais quand elle nous disaient qu'il n'y avait rien à redouter, nous avons pris leur parole, supposant que ces hommes connaissaient la situation mieux que nous et nous nous sommes abstenus de nommer des médecins.

M. SPROULE : J'ai vu plusieurs fois que la contagion existait dans le Michigan et près de Détroit. La maladie a été apportée dans mon comté par les trains de voyageurs, au moins dans un cas. A-t-on pris les mesures nécessaires pour faire inspecter les

voyageurs sur les convois qui traversent la frontière, afin de prévenir l'importation de la maladie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces nominations ne sont faites qu'aux endroits où l'on suppose qu'il existe un certain danger, ce dont le directeur général du service sanitaire s'assure au moyen des renseignements qui lui sont fournis. Comme la frontière à Sarnia et à Niagara n'était pas considéré comme un endroit dangereux, nous l'avons laissé de côté. Mais là où les autorités provinciales nous ont laissé entendre qu'il y avait du danger, nous avons pris les précautions nécessaires.

M. SPROULE : On me dit que tous ceux qui se rendent du Canada aux Etats-Unis ne peuvent entrer dans ce dernier pays à moins d'être vaccinés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est possible que cette règle existe dans certaines parties de l'Etat du Michigan, mais cette pratique n'est pas générale.

M. SPROULE : J'ai entendu dire que la même chose avait lieu à Buffalo.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le crois pas.

M. SPROULE : L'honorable ministre nous a fait connaître les noms d'un certain nombre de personnes qui étaient à l'emploi du ministère et qui ont été remerciés de leurs services l'automne dernier. Se propose-t-on de réengager tous ces médecins à l'ouverture de la navigation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelques-uns seront réengagés là où nous pourrons supposer qu'il existe quelque danger.

M. SPROULE : Quelle est la règle suivie par l'honorable ministre à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous nous guidons sur les renseignements qui nous sont fournis par les autorités provinciales.

M. SPROULE : Vous voulez parler de la commission d'hygiène publique provinciale ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons toujours agi d'après les renseignements de ce bureau, excepté dans certains cas, où les autorités municipales se sont adressées directement à nous pour être protégées. C'est le directeur général du service sanitaire qui décide si ces demandes sont bien fondées ou non.

M. McGOWAN : Il me semble que l'honorable ministre nous a dit qu'il n'avait juridiction que sur la frontière, et que les autorités provinciales devaient s'occuper de veiller à la santé publique ailleurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est bien cela.

M. McGOWAN : Je vois par le rapport que le Dr James Paterson, de Winnipeg, a été envoyé par le gouvernement dans les Territoires du Nord-Ouest.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'existe pas d'organisation provinciale dans les Territoires du Nord-Ouest, et mon ministère a été chargé par le gouvernement de veiller à la protection de la santé publique dans cette partie du pays. Le Dr Paterson a été envoyé pour surveiller le travail. Nous avons fait la même chose au Yukon.

M. BELL : Comme je comprends que l'on nous a réservé le droit de discuter d'autres questions concernant ce ministère. Je désire dire quelques mots de l'annuaire statistique.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet item a été adopté hier soir avec cette entente. Par conséquent, si l'honorable député a quelque chose à dire à ce sujet, il est libre de le faire maintenant.

M. BELL : En lisant les journaux du matin, j'ai remarqué que l'honorable ministre avait dit qu'il s'était glissé certaines erreurs dans l'annuaire statistique, et qu'il allait voir à ce que cela ne se répète plus. Il existe un malentendu sérieux à ce sujet. En autant que j'ai pu m'en convaincre, je crois que les renseignements contenus dans ce livre sont aussi exacts que l'on peut s'attendre de les trouver dans un document public de cette nature. Les critiques que l'on a faites de l'annuaire statistique étaient basées sur les chiffres indiquant la population approximative du Canada, et ces chiffres n'ont pas été cités par le ministre du Commerce exactement comme ils se trouvent dans cet annuaire. Je parle ici de la version non revisée des Débats. Ainsi, le ministre du Commerce, au lieu de citer les chiffres qui se trouvent dans le livre comme indiquant la moyenne de la population pour 1897, soit 4,875,035, a dit 4,875,005. Ce n'est peut-être pas une erreur importante, mais elle démontre que l'on n'a pas cité ces chiffres aussi exactement que l'on aurait dû le faire. La première fois que cet honorable monsieur a fait allusion à ces chiffres, il a laissé entendre que la moyenne officielle était, non de 4,875,035, mais de 4,856,236 et ainsi de suite. Y a-t-il eu erreur dans la transcription ou autrement; je l'ignore, tout ce que je sais, c'est que les chiffres fournis à la Chambre ne sont pas exactement ceux que l'on trouve dans l'annuaire statistique.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans l'annuaire statistique de quelle année l'honorable député prend-il ces chiffres ?

M. BELL : Dans celui de 1889, celui sur lequel le ministre du Commerce nous a dit avoir basé ses calculs. Lorsque j'ai parlé de cette question pour la première fois, j'ignorais de quel volume il pouvait s'être servi, et j'avais pris celui de 1890. Je parle maintenant du volume de 1889. L'honorable ministre a déclaré dans cette circonstance, en parlant de l'annuaire statistique de 1889 :

"Ils ont supprimé 1890 et 1891, mais je vais suppléer à cet oubli." Or, comment peut-on raisonnablement prétendre que l'annuaire statistique de 1889 a supprimé les chiffres des deux années postérieures ? Il existait évidemment une grande confusion dans les idées de l'honorable ministre qui a formulé cette accusation. Il continue en disant qu'il va fournir ces chiffres et il le fait, non en citant les renseignements contenus dans le volume de 1890, où il aurait trouvé les estimations pour cette année-là ; mais en se créant une estimation pour lui-même, tout en prétendant appuyer son argumentation sur l'autorité de l'annuaire statistique. Il a cité le chiffre de la population pour 1890 comme étant de 5,210,000 âmes, tandis que l'annuaire statistique donne 5,189,099, et pour 1891 il dit que le chiffre de la population est de 5,345,000, tandis que l'annuaire statistique donne le chiffre exact du recensement de cette année-là, soit 4,-843,256. Si l'honorable ministre, en soumettant ce calcul à la Chambre, avait suivi le mode adopté par l'auteur de l'annuaire statistique, au lieu d'y ajouter 134,000——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dois avouer à l'honorable député qu'il est en frais de citer une foule de chiffres sur lesquels je ne puis me prononcer en connaissance de cause, car je n'ai pas étudié cette question. Ses remarques ne sont rien autre chose qu'une critique du discours prononcé par le ministre du Commerce.

M. BELL : Pour ma part, je ne tiens pas à revenir absolument sur cette question. Je ne fais que répondre aux remarques formulées hier soir par le ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député est évidemment en frais de corriger ce qui a été dit par le ministre du Commerce, et j'étais sur le point de lui faire remarquer qu'il ferait mieux d'attendre que le ministre du Commerce soit à son siège, afin de pouvoir répondre à l'honorable député si la chose était nécessaire. Je ne suis pas en mesure de discuter moi-même tous les détails de ces chiffres.

M. BELL : Je voulais attirer l'attention de l'honorable ministre sur le fait que j'ai déjà essayé de corriger cette erreur dans la Chambre, mais j'en ai été empêché par le règlement. Je cite ces chiffres de l'annuaire statistique simplement pour démonter que l'on a déclaré un peu trop à la hâte que les chiffres contenus dans ce volume étaient inexacts. Cette accusation reparaît dans le fait que le chiffre approximatif de la population du Canada ne s'est pas trouvé à correspondre avec celui du recensement. Mais on ne pouvait guère s'attendre à ce résultat. L'annuaire statistique ne publie pas et n'a jamais publié ces chiffres comme étant absolument exacts, mais simplement à titre de calcul approximatif ; et afin d'éviter tout malentendu à ce sujet, l'annuaire statistique contient le paragraphe suivant :

Il n'existe aucun moyen (à part celui ci-dessus mentionné) de s'assurer d'une manière exacte de l'augmentation de la population depuis 1881. Le chiffre de la population mentionné dans différentes parties de cet ouvrage est le résultat de calculs logarithmiques basés sur les rapports du recensement, et son exactitude est considérée comme étant suffisante pour servir de base aux calculs dans lesquels on a l'habitude de l'utiliser ; mail il est facile de comprendre que vu l'absence de relevés des naissances et des décès et l'incertitude qui existe sur le mouvement incessant de la population, d'un côté à l'autre de notre immense frontière, et dont il est inutile d'essayer de tenir compte, il est impossible d'obtenir un état absolument exact du chiffre de la population pour chacune des années qui s'écoulent entre deux recensements.

L'auteur de l'annuaire statistique, en insérant cette restriction, a pris le plus sûr moyen d'éviter que ces chiffres approximatifs soient une cause d'erreur, et je dois ajouter que c'est là le seul moyen que nous possédions de connaître le chiffre de la population du Canada pour une année en particulier. Je ferai remarquer que ce mode de calcul n'est pas uniquement en usage au Canada, mais dans tous les autres pays. Voici un extrait du "Statesman's Year Book", de 1882, qui indique bien clairement que la méthode adoptée dans l'annuaire statistique canadien est suivie dans cette publication :

L'estimation générale de la population, au milieu de chaque année, est basée sur la présomption que la proportion de l'augmentation qui a existée dans la période intérimaire immédiatement précédente, s'est maintenue.

En préparant ces chiffres, il faut supposer que les rapports du recensement sont exacts ainsi que l'augmentation annuelle de la population, telle qu'indiquée par les rapports du recensement ; et c'est en prenant ces deux chiffres que l'on arrive, au moyen d'un calcul purement mathématique, à obtenir la population moyenne annuelle de la population du Canada. Bien que ce calcul soit susceptible d'erreur, cependant, il est fait avec toute l'honnêteté possible, sans le moindre désir de tromper qui que ce soit, et il est approximativement exact ; aussi, je suis persuadé qu'une fois que l'honorable ministre se sera rendu compte de la question, il s'apercevra qu'il n'a aucune excuse à faire relativement au contenu de cet annuaire statistique publié sous l'autorité de son ministère. Comme on prend la peine de dire que ces chiffres ne doivent pas être considérés comme étant absolument exacts et que ce sont simplement des calculs approximatifs, préparés au moyen d'un système de logarithmes qui exclut toute idée ou motif de supercherie, ils sont les mêmes que ceux qui auraient pu être soumis par n'importe quel autre fonctionnaire chargé de la préparation de ce rapport. Je n'aurais pas fait ces remarques si l'honorable ministre n'avait laissé entendre hier soir qu'il reconnaissait qu'une erreur s'était glissée dans les calculs, ce qui est inexact.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'accepte pas ainsi toute accusation d'erreur d'un caractère aussi général. Il faut que je m'assure de la chose personnellement avant d'agir.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire attirer l'attention du ministre sur une question particulière. Je veux parler de la destitution du capitaine D. G. Stewart, qui occupait jusqu'à tout récemment un emploi public dans le service de la quarantaine à Halifax. Je crois qu'il a été renvoyé du service le 21 novembre dernier, et j'aimerais à apprendre de la bouche du ministre les raisons de sa destitution.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le capitaine Stewart a été destitué pour s'être absenté sans permission pendant qu'il était de service. L'accusation lui a été soumise afin de lui permettre d'y répondre. Dans sa défense il admet clairement l'offense. Quand cette infraction à la discipline a été commise, le Dr Montizambert était en Angleterre, où il assistait à la convention sur la tuberculose, et j'étais moi-même absent. L'offense consistait dans le fait, de la part de cet employé, d'avoir quitté son poste sans permission, et d'avoir fait de fausses déclarations au chef du service de la quarantaine à Halifax sur la nature de certaines réparations que l'on était en voie de faire subir à la chaudière du steamer dont il était le capitaine, déclarations qui eurent pour résultat de faire arrêter le navire deux semaines plus tôt que cela était nécessaire, le ministère ayant dû louer un autre steamer pour le remplacer.

Ces accusations furent soumises au capitaine Stewart, qui eut l'avantage de pouvoir y répondre. Il découlait clairement de sa propre réponse et de la preuve faite, qu'il avait manqué à son devoir en s'absentant sans permission, et qu'il avait aussi fait de fausses déclarations ayant entraîné une suspension dans le service du steamer. Vu ces faits, j'ai considérée qu'il était impossible de maintenir la discipline dans l'établissement, si je consentais à garder cet employé dans le service. C'est pour ces raisons, qu'après une longue et minutieuse enquête, j'ai décidé de lui donner son congé. Je crois avoir indiqué les faits tels qu'ils sont, et je puis compléter ces renseignements par d'autres détails privés dans la correspondance échangée à ce sujet si on l'exige.

M. BORDEN (Halifax) : On me dit que cet homme était à l'emploi du gouvernement depuis 20 ans passés, et je crois que c'est la première fois qu'une pareille accusation est portée contre lui. Je me suis permis de demander au député de Victoria, Nouvelle-Ecosse (M. Ross) qui, en sa qualité d'ancien percepteur des douanes du port de Halifax, l'avait eu sous ses ordres durant un grand nombre d'années, de me faire connaître sa conduite ; ce monsieur me répondit que M. Stewart avait toujours été un employé actif, rempli de zèle et de dévouement. Si cet honorable député était ici en ce moment, je suis persuadé qu'il se ferait un plaisir de confirmer la chose.

L'auteur des accusations formulées contre M. Stewart est le chef du service, le Dr Mackay. Ce dernier l'accuse en premier lieu d'avoir, le 24 juillet, entre 11 heures du matin et midi, quitté la ville sans permission, pour aller passer l'après-midi sur le chemin de la baie Ste-Marguerite, afin d'y faire une fête. Le capitaine Stewart nie absolument et catégoriquement cette accusation. Il ajoute qu'aucun navire n'était attendu ce jour-là, et que tout en étant allé faire un tour de voiture, d'une heure ou deux, sur le chemin de la baie Ste-Marguerite, il avait pris les mesures nécessaires pour que le service public n'eut pas à souffrir de son absence dans le cas où un navire serait signalé. En deuxième lieu, le Dr Mackay l'accuse de ne pas avoir été à son poste lorsque le steamer "Nassoria" est arrivé de Stetlin pour s'approvisionner de houille. Le capitaine Stewart prétend que le Dr Jones, l'agent sanitaire, monta à bord du navire à sept heures du matin, que ce dernier n'eut à subir aucun retard par suite du service de la quarantaine, et à l'appui de cette prétention il réfère le ministère au Dr Jones lui-même, qui est un médecin bien connu de la ville de Halifax, un employé du département, dont le témoignage aurait certainement corroboré celui du capitaine Stewart. Le capitaine Stewart est aussi accusé par le Dr Mackay des faits suivants :—

Dans l'après-midi du 25 juillet le steamer "Ulunda" arriva de Liverpool et entra dans le port avec son pavillon demandant les officiers de la quarantaine sans que vous l'eussiez averti de son arrivée. Le Dr Mackay déclare qu'il vit le signal demandant les officiers de la quarantaine flotter sur la citadelle, et appeler quatre fois de suite à son bureau pour s'assurer si on avait reçu de ses nouvelles et si vous l'aviez averti de l'arrivée d'un navire et que chaque fois on lui répondit dans la négative.

Le capitaine Stewart donna à ce sujet les explications suivantes :—

Comme le steamer entrait dans le port, j'appelai à la résidence du Dr Mackay plusieurs fois, sans pouvoir obtenir de réponse. Après avoir renouvelé ces tentatives un certain temps sans succès, j'appelai le Dr Jones ; on me répondit qu'il n'était pas en devoir, qu'il assistait à la réception de lord Minto, et que le Dr Mackay était averti de la chose. Après avoir cherché dans la ville, je me rendis au steamer, où j'y trouvai le Dr Mackay ; la chose ne m'a pas surpris, car j'ai souvent vu le Dr Mackay arriver une heure et plus en retard à bord des navires. Voici un exemple de zèle déployé par le Dr Mackay pour se rendre promptement à bord des navires ; le 9 août, le steamer "Damara" arriva d'Angleterre à 11 h. 40. C'était le tour du Dr Jones, mais comme il était absent, j'appelai le Dr Mackay, qui était au lit et il refusa de se rendre à bord du navire, me disant de le faire attendre jusqu'au retour du

Dr Jones ; ce dernier revint à une heure du matin et fit la visite du steamer.

Ces accusations ne paraissent pas avoir été contredites, et il appert que celui qui a formulé l'accusation contre le capitaine Stewart ne se gênait pas de faire attendre à la quarantaine durant plusieurs heures parce qu'il ne lui convenait pas d'aller en faire l'inspection. Quant à la prétention de l'honorable ministre que le capitaine Stewart a faussement représenté l'état dans lequel se trouvait la chaudière de l' "Argus". Voici la réponse où le capitaine Stewart nie cette prétention :

Je désire faire ici une dénégation générale et formelle. Je ne pouvais avoir aucune objection à suivre la ligne de conduite dont il m'accuse ; il savait et nous savions tous que ce travail devait se faire, que M. Dodwell avait ordonné le chose, et que MM. Ferguson et Cox avaient obtenu le contrat ; or, ce travail ne pouvait se faire sans amener le steamer à terre. Une fois entre les mains des entrepreneurs, je n'avais plus rien à y voir, et que les réparations fussent longues ou courtes, je ne pouvais m'en plaindre et je n'avais pas d'intérêt à faire de fausses affirmations au Dr Mackay ou à toute autre personne sous ce rapport. Il m'accuse d'avoir refusé de répondre à une lettre qu'il m'avait écrite et dans laquelle il me demandait de lui fournir des explications des travaux. Cette accusation est fausse, sur réception de sa lettre je me suis immédiatement rendu chez lui et je lui ai expliqué de vive voix où en étaient rendues les réparations ; après cela, je n'ai pas cru qu'il était nécessaire de lui écrire une lettre formelle sur la question qui semble faire la base de sa plainte.

Je dois dire qu'il y a dans le rapport du Dr Mackay plusieurs déclarations qui ne sont pas conformes aux faits ; ainsi, il prétend que je lui ai déclaré positivement que les réparations à la chaudière seraient terminées à une certaine date, à part quelques trous à perforer. Je ne lui ai jamais parlé de cela ; je savais que la chaudière n'était pas terminée, mais je ne lui ai jamais dit qu'il faudrait encore un nombre de jours déterminés pour exécuter une partie quelconque de l'ouvrage. Je ne pouvais me prononcer sur ce point, attendu que ce travail n'est pas de ma compétence, et il serait ridicule de vouloir prétendre que j'ai voulu émettre une opinion sur une chose que je ne connaissais pas. Si le Dr Mackay était désireux d'obtenir des renseignements sur les progrès des travaux, il aurait dû consulter les entrepreneurs, ou s'adresser à M. Case, l'ingénieur, qui aurait pu se prononcer en connaissance de cause.

Je crois avoir répondu catégoriquement aux différentes accusations formulées contre moi par le Dr Mackay, dans l'exécution de mes devoirs officiels, et je vais maintenant attaquer un autre point.

Le capitaine Stewart ajoute :

Après 16 années passées au service de l'Etat, tant dans le ministère des Douanes que pour la quarantaine, je dois dire que la Dr Mackay est le seul homme qui ait jamais porté une plainte contre moi durant toute la durée de cette période.

Comme tout le monde le sait, le Dr Mackay est un homme avec qui il est difficile de s'accorder. Je n'ai pas la moindre hésitation à vous référer au Dr Jones, et je suis convaincu qu'il reconnaîtra que j'ai toujours été un officier zélé et dévoué.

Le Dr Jones auquel il fait allusion dans cette lettre, est un partisan dévoué du gouvernement actuel, en homme bien connu et très respecté dans la cité de Halifax, et j'aimerais à savoir de l'honorable ministre s'il a obtenu une déclaration du Dr Jones corroborant l'accusation du Dr Mackay et disant que le capitaine Stewart a manqué à son devoir comme le prétend le Dr Mackay?

Il existe une autre circonstance qui tend à démontrer que l'on n'a guère fait preuve d'équité et de justice dans le cas actuel. Le capitaine Stewart a à son crédit seize années de bons et loyaux services, sans la moindre tache. Je crois pouvoir dire, sans insulter le Dr Mackay, que ce dernier est d'un caractère assez difficile. Ceux qui le connaissent et ont été à même de juger de ses dispositions, savent qu'il est quelquefois très difficile à contenter. En présence de ces faits et de la dénégation catégorique de l'accusé, l'honorable ministre n'aurait-il pas dû permettre au capitaine Stewart de faire entendre ses témoins ? N'aurait-il pas dû lui fournir l'occasion de rencontrer son accusateur en face, et de faire décider ces accusations par un tribunal impartial, en laissant à chaque partie le droit d'entendre et d'examiner les témoins, faisant ainsi bénéficier l'accusé de cette justice et de cette équité qui sont l'apanage de tout citoyen de ce pays quand ses biens ou son caractère sont en jeu, et du droit indéniable qu'il possède de subir un procès impartial en sa présence. Mais ce n'est pas là la conduite qu'a suivie l'honorable ministre.

Il est vrai que le capitaine Stewart a admis avoir été faire un tour de voiture sur le chemin de la baie Sainte-Marguerite, mais on ne peut prétendre que pour une offense aussi légère que celle-là—si seulement cela constitue une offense—le ministre était justifiable de destituer un officier ayant à son actif seize années de bons et loyaux services. Il n'aurait pas dû faire la chose. S'il devait persister dans cette ligne de conduite, il n'y aurait que bien peu d'employés de son ministère qui ne mériteraient pas d'être mis à la porte, et je crois que s'il voulait être aussi sévère à l'égard du Dr Mackay qu'il l'a été pour le capitaine Stewart il y a longtemps qu'il aurait été forcé de le remercier de ses services.

Le ministre de l'Agriculture devrait revenir sur sa décision. Il a destitué cet employé sans tenir d'enquête, en se basant sur la version du Dr Mackay, qui est entièrement niée par le capitaine Stewart, si ce n'est que le fait peu important de s'être absenté durant deux ou trois heures pour aller faire un tour de voiture sur le chemin de la baie Sainte-Marguerite, après avoir pris les mesures nécessaires pour que son absence ne nuise en aucune manière au service public. Ces accusations ne sont pas assez impor-

tantes pour justifier la destitution d'un employé du gouvernement. Chaque chef d'accusation formulé par le Dr Mackay est nié de la manière la plus formelle. Tout ce que je demande c'est que le ministrè de l'Agriculture tienne compte des paroles prononcées il y a quatre ou cinq ans passés par le premier ministre, lequel disait que nul employé contre qui une accusation est portée, ne doit être destitué sans qu'une enquête ait lieu.

Voici un fonctionnaire qu'on semble avoir congédié sans tenir d'enquête. Depuis seize ans, il fait partie du service civil et après avoir servi son pays pendant ce laps de temps, on le jette sur le pavé sans lui laisser de quoi vivre, sans tenir d'enquête, sans lui permettre de répondre à ses accusateurs ou d'assigner des témoins en sa faveur.

Il y a dans cette affaire un autre détail révoltant. Bien que ce fonctionnaire ait versé une certaine somme au fonds des pensions de retraite pendant un bon nombre d'années, il lui est absolument impossible d'apprendre du minstère s'il sera remboursé d'une partie de ce qu'il a payé. Le gouvernement se propose-t-il de retenir la somme d'argent ainsi reçue d'un fonctionnaire? L'honorable ministre grossira-t-il le revenu consolidé de ce pays de ces quelques dollars insignifiants pour le public, mais d'une grande importance pour cet homme? Dans la correspondance échangée, je trouve des états des versements qu'il a effectués. Non seulement le ministre me semble avoir traité ce fonctionnaire avec rigueur en le congédiant, mais il paraît avoir fait preuve de la plus parfaite indifférence à son égard en ce qui a trait à ces versements. Sans vouloir jeter un blâme sur aucun employé, je puis dire que, plusieurs mois après que le capitaine Stewart eut envoyé une dénégation des accusations portées contre lui, le ministère semblait ignorer qu'il eut écrit une lettre à ce sujet. Le 5 septembre, il recevait une lettre du ministère mentionnant qu'une autre lettre lui avait été adressée le 10 août, lettre demeurée sans réponse. Le jour même de la réception de cette lettre il télégraphiait:

Ai répondu à lettre le 10 ou 13 août. J'envoie copie par la poste immédiatement.

Dans le cours ordinaire des choses, il a dû recevoir le 13 août la lettre du 10 du même mois. Le 7 septembre, il reçut une lettre lui demandant pourquoi il n'avait pas répondu aux accusations portées contre lui. Le jour même qu'il reçut cette lettre il télégraphia et écrivit au ministère. En ce qui concerne la correspondance échangée—si elle permet de juger de la conduite du capitaine Stewart en tant qu'employé public—elle semble indiquer qu'il était fidèle à ses devoirs et au moins aussi ponctuel qu'on l'était au ministère. Le 16 septembre, il demandait au minstère s'il y aurait une enquête et quelle ligne de conduite serait suivie. Il n'entendit plus parler de cette affaire avant le 27 nvembre 1901, alors qu'il fut informé brusquement qu'il avait été congédié sans enquête. Et d'après l'arrêté du conseil, il était congédié pour "négligence dans l'accomplissement de ses devoirs et inconduite, et dans l'intérêt du service public." Son caractère demeure ainsi entaché, sans qu'il ait eu une seule occasion de se disculper devant un tribunal impartial, sans qu'il ait pu faire face à ses accusateurs, ni assigner des témoins en sa faveur. Je ne crois pas que l'honorable ministre de l'Agriculture veuille se montrer injuste envers cet ancien fonctionnaire. Je crois savoir que le capitaine Stewart était conservateur avant son entrée dans le service civil. Au meilleur de ma connaissance, il s'est depuis désintéressé de la politique. Il n'y a pas lieu de lui refuser une enquête impartiale, parce qu'il était conservateur autrefois. Pourquoi un fonctionnaire public dont le traitement est pour lui comme une propriété, pourrait-il en être dépossédé sans procès? Si cela est possible, on peut aussi, en vertu du même principe, enlever à un homme sa propriété sans aucune forme de procès. Quelle excuse le ministre a-t-il pour avoir ainsi traité ce fonctionnaire?

M. BORDEN (Halifax)

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Je n'ai rien à dire du terrain que l'honorable chef de l'opposition a choisi. Les faits qu'il a rapportés sont assez exacts, mais il a omis les raisons qui justifient le ministère d'avoir agi comme il l'a fait. La politique n'a rien à voir dans cette affaire, et les opinions du capitaine Stewart n'étaient nullement en cause. Depuis quelque temps, il était fonctionnaire du ministère des Douanes. Il y a quelques années, le navire à Halifax servait au ministère des Douanes et à celui de l'Agriculture. Mais peu de temps après l'avènement du gouvernement actuel, un changement eut lieu. Tout en sachant que le capitaine Stewart était un conservateur, je n'ai pas profité de l'occasion pour le congédier, bien que cela m'eût été facile. C'est une preuve que la politique n'a pas influé sur notre décision. J'ignore si le capitaine Stewart fait acte de conservateur depuis le changement de régime; je n'ai pas cherché à le savoir. Je ne veux pas me montrer sévère dans cette affaire, pas plus que je ne l'ai été à l'égard des autres fonctionnaires. Mais il faut de la discipline dans l'administration et quand il y a conflit entre un fonctionnaire supérieur et un subalterne, quand il est montré que ce dernier a manqué à son devoir, il m'incombe d'appuyer le fonctionnaire supérieur et de maintenir son autorité et son prestige. Le capitaine Stewart admet qu'il s'est absenté sans permission. Il allègue des excuses, mais la version de son supérieur est bien différente de la sienne. Cette absence était une infraction à la discipline, mais elle aurait pu être ignorée s'il n'était pas survenu autre chose.

Cet incident beaucoup plus grave c'est d'avoir dégréé le navire deux semaines plus tôt qu'il n'aurait dû le faire et d'avoir donné de fausses raisons à son supérieur pour en avoir

agi ainsi. On dira peut-être que les faits auraient dû être élucidés au moyen d'une enquête, mais nous avions déjà la déclaration du fonctionnaire supérieur et, quand il s'agit d'une simple question de véracité entre deux employés, je crois qu'il est préférable de s'en rapporter à ce que dit l'employé supérieur. J'ai de plus, une lettre écrite par ceux qui ont dégréé le navire, dans laquelle il est dit expressément que les raisons invoquées par le capitaine Stewart sont fausses, que le navire n'aurait pas dû être dégréé à ce moment-là et qu'il n'y avait pas de nécessité de le faire. Cette lettre est signée par MM. Ferguson et Case, les mécaniciens, qui étaient à réparer la bouilloire et elle est écrite en réponse à une lettre du Dr McKay leur demandant des renseignements. Cette lettre contient le témoignage de personnes désintéressées affirmant que les raisons données par le capitaine Stewart pour dégréer le navire, sont inexactes et fausses. De plus, je vois dans une lettre de M. Case, mécanicien sous les ordres du capitaine Stewart que ce dernier avait déclaré que M. Case l'avait informé que la bouilloire était prête à être mise à bord le 15 juillet et c'est ce jour-là que le navire a été dégréé. C'est la raison qu'il a donnée au Dr McKay et c'est aussi l'excuse qu'invoque l'honorable député. Par contre, il y a la déclaration du mécanicien et des deux ouvriers qui ont réparé la bouilloire disant expressément que le capitaine Stewart avait fait de fausses déclarations. Dans les circonstances, avec ces preuves entre les mains et l'aveu du capitaine Stewart qu'il s'était absenté sans permission, j'ai dû maintenir la discipline et donner raison au fonctionnaire supérieur et démettre le subalterne. Je ne pouvais pas agir autrement.

M. BORDEN (Halifax) : S'il fallait quelque chose pour démontrer la nécessité absolue d'une enquête, c'est bien la réponse que vient de faire l'honorable ministre. Le Dr McKay prétend que le capitaine Stewart lui a fait certaines affirmations et il s'en va trouver deux ouvriers qui sont jusqu'à un certain point sous ses ordres et leur fait écrire que les raisons données par le capitaine Stewart sont fausses. La déclaration de ce dernier que j'ai lue et que le ministre semble avoir oubliée, s'il l'a jamais lue, ne dit pas que ces affirmations étaient vraies, mais qu'il ne les a jamais faites, et il explique comment il n'est pas possible qu'il les ait faites. Les nombreuses occupations du ministre lui ont sans doute fait oublier ces détails et il croit qu'il y a une contradiction dans les déclarations du capitaine Stewart.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pourquoi le navire a-t-il été dégréé ?

M. BORDEN (Halifax) : Il explique que c'est parce que M. Dodwell, l'ingénieur du bord, en avait décidé ainsi et laisse entendre que le ministre, qui ne parait pas avoir suivi ce conseil, pouvait se renseigner auprès de M. Dodwell ; et plus loin il lui demande expressément de s'adresser à M. Case. Les lettres que nous avons ne contredisent pas ce que dit le capitaine Stewart. Elles disent simplement que les déclarations censées avoir été faites au Dr McKay sont fausses. La réponse du capitaine Stewart est qu'il n'a jamais fait de semblables déclarations et qu'il ne pouvait avoir aucun motif de les faire. L'honorable ministre a établi lui-même la nécessité dans cette affaire d'une enquête devant un tribunal impartial. Quant à cette prétendue négligence dans l'accomplissement de ses devoirs, en s'absentant de la ville, je ferai remarquer qu'aucun navire n'est entré dans le port d'Halifax ce jour-là et que le service n'en a pas souffert. Tout le temps ou aurait pu être en communication par le téléphone avec le capitaine Stewart qui n'était qu'à une faible distance sur le chemin de Margaret Bay. Bien plus, M. Case, ingénieur en chef, qui avait la charge des bouilloires et des machines, en l'absence du capitaine Stewart, et les autres hommes d'équipage étaient à leur poste, et même si un navire était entré ce jour-là, le service n'en aurait pas souffert. La piètre excuse d'une absence à Margaret Bay une journée en seize ans, ne doit pas être invoquée pour justifier le renvoi d'un fidèle serviteur du public après seize ans de loyaux services. Je vois devant moi l'honorable député de Victoria (M. Ross) sous les ordres duquel le capitaine Stewart a servi longtemps et je suis convaincu qu'il corroborera ce que je viens de dire et qu'il admettra que le capitaine Stewart, quand il était sous ses ordres, a toujours été un fonctionnaire modèle et compétent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député semble insinuer que le capitaine Stewart a fait dégréer le navire d'après les ordres de M. Dodwell. Rien ne justifie cette prétention. Voici ce que dit le capitaine Stewart :

> Je n'avais aucun motif d'agir comme il m'accuse de l'avoir fait. Il savait et nous savions tous que cet ouvrage devait être fait, que M. Dodwell l'avait commandé et que l'entreprise avait été confiée à MM. Ferguson et Cox.

Cela ne veut pas dire que quelqu'un ait ordonné au capitaine Stewart de dégréer le navire à ce moment-là, ni qu'il fut nécessaire de le dégréer puisque la bouilloire n'était pas prête. Il a dégréé le navire quinze jours avant que la bouilloire fut prête ; les témoins disent qu'elle n'était pas prête et que le capitaine Stewart le savait.

M. BORDEN (Halifax) : En supposant que cette version soit la vraie, ce que je n'admets pas, l'honorable ministre prétendra-t-il qu'une erreur de jugement en dégréant le navire quinze jours trop trôp constitue une offense suffisante pour justifier le renvoi de ce fonctionnaire après quinze ans de loyaux services. Je ne crois pas qu'il ose soutenir cette proposition.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Puisque l'honorable chef de l'opposition en a appelé à mon témoignage, je dois dire qu'au meilleur de ma connaissance le capitaine Stewart a été sous mes ordres pendant dix ans environ. Je ne connaissais rien de ses opinions plitiques. J'ignore même s'il en avait ; je l'ai toujours trouvé ponctuel, assidu et soigneux. Ses fonctions consistaient à naviguer dans le port pour constater les arrivages et à faire son rapport au percepteur de la douane le matin et dans l'après-midi. Je n'ai jamais eu sujet de plainte à son égard tant qu'il est demeuré sous mes ordres et je ne crois pas que mon successeur en ait eu. Je suis convaincu que, s'il avait continué à exercer les mêmes fonctions sous mon successeur, il occuperait encore la même position aujourd'hui. J'ai été mis au courant de cette affaire à Halifax même. Quand j'étais percepteur de la douane, si un employé négligeait ses devoirs, mon habitude était de le suspendre de ses fonctions pendant un certain temps et de le reprendre pour lui donner l'occasion de mieux faire. Mon opinion dans le temps, a été qu'en destituant le capitaine Stewart au lieu de le suspendre pendant deux ou trois mois, on s'est montré plus sévère que les circonstance ne l'exigeaient.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député (M. Ross) a-t-il eu l'occasion de suspendre ce fonctionnaire ?

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je ne l'ai jamais trouvé en faute pendant qu'il était sous mes ordres.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre de l'Agriculture va-t-il réinstaller le capitaine Stewart dans ses foncitons ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crains que sa réinstallation ne nuise à la discipline dans le port. Les relations entre les deux étaient tellement tendues à la suite de cet incident que sa réinstallation rendrait la discipline impossible. Outre le fait d'avoir négligé son devoir, le capitaine Stewart avait aussi porté des accusations contre son supérieur.

M. HUGHES (Victoria) : Lui a-t-on fourni l'occasion de prouver ces accusations. Dans ce pays, ce n'est pas un crime pour un subalterne de porter des accusations contre son supérieur. Ces lois tyranniques n'ont pas cours au Canada, heureusement. Le ministre prétend-il dire que le fait d'avoir porté des accusations contre son supérieur a exposé le capitaine Stewart à être congédié ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dit ça. Il a été destitué pour les raisons que je viens d'exposer et non pour avoir porté des accusations contre son supérieur.

M. HACKETT : Après avoir écouté les explications du ministre, je considère que c'est l'officier supérieur et non le subalterne qui est à blâmer dans cette affaire. Comme vient de le dire l'honorable député de Victoria, N.-E., dont la longue expérience est une recommandation, la meilleure ligne de conduite était de suspendre temporairement l'employé qui avait manqué à son devoir au lieu de le congédier aussi arbitrairement. Ce n'est pas ainsi que se rend la justice en pays britannique. Ce vieux fonctionnaire avait droit à un procès. Son supérieur aurait pu le suspendre de ses fonctions et si, à l'enquête, sa culpabilité avait été démontrée, il aurait pu le congédier. Au lieu de cela, sans lui donner l'occasion d'être entendu et de se défendre, il le met brutalement à la porte. C'est le fonctionnaire supérieur et non le subalterne qui est coupable dans cette affaire. Le capitaine Stewart devrait reprendre ses fonctions, et celui qui l'a congédié sans enquête devrait être démis.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne me suis pas servi de tous les documents qui sont en ma possession parce que je crois que ce n'est pas le moment d'en faire usage. Je demande au ministre de bien étudier cette affaire et, plus tard, j'aurai occasion de lui demander ce qu'il entend faire à l'égard de certains fonctionnaires de son ministère dans la Nouvelle-Ecosse, auxquels on reproche des faits beaucoup plus graves que celui dont le capitaine Stewart est accusé, si je suis bien renseigné. Je lui demanderai quelle ligne de conduite il entend suivre si les accusations dont je parle peuvent être prouvées et s'il nous fournira l'occasion de les prouver. Puisque la politique n'a rien à faire dans ces questions, ce qui est juste pour un fonctionnaire de son ministère doit être juste pour les autres. Je lui demande encore une fois de bien étudier l'affaire et, un de ces jours, je lui communiquerai les renseignements qui m'ont été fournis sur la manière dont son département est administré par certains fonctionnaires de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai rien à dire contre l'intention de l'honorable député de Halifax de se prévaloir de l'accusation et il peut être certain que s'il est démontré que ces fonctionnaires ont prévariqué, ils seront traités selon leur mérite.

M. BORDEN (Halifax) : C'est une excellente réponse.

Quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires, $70,000.

M. McGOWAN : Ce crédit est-il affecté aux épreuves à la tuberculine.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces dépenses sont comprises dans ce crédit.

M. McGOWAN : La Chambre aimerait à avoir des éclaircissements là-dessus.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député veut dire quels sont les renseignements particuliers qu'il désire, je me ferai un plaisir de les lui donner.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre pourrait expliquer cette demande de crédit.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet item est une combinaison de trois crédits qui font partie du budget depuis plusieurs années. Nous avons toujours eu un crédit pour le service de la quarantaine, y compris celle des bestiaux, un crédit pour le choléra des porcs et un pour la tuberculose. Le crédit affecté au choléra des porcs servait à payer la dépense occasionnée par cette épidémie et à dédommager les propriétaires des animaux abattus. Le crédit effecté à la tuberculose sert à combattre cette maladie dans le pays et en prévenir l'introduction. Le crédit affecté à la quarantaine des bestiaux sert à l'entretien du personnel et à l'établissement de quarantaines dans les ports de mer et sur certains points de la frontière américaine, ainsi qu'à certains travaux à l'intérieur du pays. L'expérience a démontré que les dépenses sont quelque fois moins élevées dans une division que dans une autre. Il peut arriver, par exemple, qu'il y ait beaucoup à faire avec le choléra des porcs pendant une année et qu'il y avait très peu de cas de tuberculose. Depuis quelques années il y a eu un excédent dans une division et un déficit dans l'autre, mais comme le crédit était destiné à un genre spécial de travail, il m'était interdit d'employer l'excédent pour combler le déficit. Ces trois branches du service sont intimement liées l'une à l'autre. Les mêmes fonctionnaires remplissant des fonctions relevant de ces différents crédits et il est parfois difficile d'attribuer à une division la juste part qui lui revient. Cette année, je demanderai à la Chambre un crédit général de $70,000 pour toute la divison des vétérinaires. L'an dernier, ces trois crédits s'élevaient à $75,000, mais à moins d'une épidémie imprévue nous croyons pouvoir économiser $5,000.

M. CLANCY : Le ministre va-t-il tenir compte des vigoureuses protestations provoquées par ces épreuves à la tuberculine. Ces épreuves sont devenues très impopulaires et les protestations viennent de gens en état d'en apprécier la valeur. On me dit que le ministre de l'Agriculture est à couteaux tirés avec M. Dryden, ministre de l'Agriculture d'Ontario, sur cette question.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député fait sans doute allusion à un rapport de journal concernant une réunion de la "Shorthorn Breeders Association" qui a condamné les épreuves à la tuberculine. Les minutes de cette réunion ne contiennent pas de résolutions comme celles dont il était parlé dans le journal en question. Au contraire, les minutes de l'assemblée renferment une résolution au sujet de la quarantaine de 90 jours contre l'Angleterre et une autre exprimant le vœu de l'assemblée dans cette occasion de discuter la question de la tuberculine avec le vétérinaire en chef, je me suis fait un plaisir de me rendre à ce désir et, de fait, le débat est déjà engagé entre eux et le vétérinaire.

M. CLANCY: Je n'ai fait allusion à aucune résolution mais j'ai dit que des éleveurs bien connus protestaient vigoureusement contre ce genre d'épreuve. Le ministre ne niera pas que ces protestations ont été faites.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je sais qu'il y a eu des plaintes. J'ai moi-même échangée de nombreuses lettres avec les intéressés dans cette affaire ; j'ai répondu à de multiples représentations concernant la situation et la quarantaine en général. C'est une question très compliquée et beaucoup de plaintes provenaient d'une connaissance imparfaite des faits qui, depuis, ont été expliqués. Il y a quinze jours à peine, cette même association tint une réunion à laquelle assistait ceux qui avaient le plus vivement protesté et cette question a été discutée en présence du docteur Rutherford. De l'assentiment général il fut convenu de la discuter de nouveau et il fut admis que la situation n'était pas telle qu'on l'avait cru. Pour ces raisons et dans l'intérêt des éleveurs canadiens, je crois qu'il ne serait pas prudent d'en dire plus long pour le moment.

M. McGOWAN : A Guelph, l'honorable M. Dryden a protesté énergiquement contre les épreuves à la tuberculine et je crois qu'il avait l'approbation de tous les éleveurs présents.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que je me rends parfaitement compte de la situation, et l'honorable député peut être certain que je ferai tout en mon pouvoir pour faciliter l'importation, pourvu que les intérêts des éleveurs soient sauvegardés.

M. CLANCY : Le ministre ne s'est-il pas lié les mains par les arrangements qu'il a faits au sujet de la quarantaine? S'il se rendait aux protestations qui ont été faites, les arrangements antérieurs ne seraient-ils pas virtuellement détruits? Si c'est la seule raison qui s'oppose à la discontinuation de ces épreuves, elle ne devrait pas tenir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les raisons auxquelles j'ai fait allusion mais que je n'aimerais pas à donner ce soir n'ont aucun rapport avec les arrangements que j'ai pu conclure, mais elles concernent uniquement les intérêts des éleveurs et la chose est bien comprise de ceux avec qui j'ai discuté la question.

Douanes—Appointements et dépenses éventuelles dans les différents ports, $969,865.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a ici une augmentation de $10,000 qui est devenue nécessaire par suite de l'augmentation du travail dans le ministère.

M. CLANCY : Il y a quelques jours, l'honorable ministre a fait l'éloge de ses employés et a vanté l'économie qui présidait à

l'administration, mais il semblerait plutôt que les dépenses augmentent avec les affaires. Le ministre veut-il expliquer les raisons de cette augmentation des dépenses.

Le MINISTRE DES DOUANES : Avec plaisir. Le travail est de cinq à six pour cent plus considérable que l'année dernière et les dépenses n'ont augmenté que de 1½ pour 100. Nous recevons des demandes d'augmentation de partout et nous en tenons compte autant que possible, mais nous sommes loin de pouvoir répondre à tous les vœux. Si la Chambre vote le crédit demandé, au commencement du prochain exercice nous ferons quelque chose pour les fonctionnaires que nous considérons comme insuffisamment rétribués. Nous avons aussi constaté qu'il surgit pendant l'année des dépenses imprévues dues à la multiplicité des affaires, et je demande à la Chambre d'avoir assez de confiance en moi pour mettre cette somme à ma disposition avec l'entente qu'elle ne sera dépensée qu'au cas d'absolue nécessité. L'honorable député admettra que les revenus augmentent beaucoup plus que les dépenses. Non seulement le revenu est plus considérable, mais par suite des énormes importations qui ont eu lieu le nombre des entrées et des écritures en général a presque doublé. J'ai, par exemple, une demande de mon inspecteur disant qu'il faut deux fonctionnaires de plus à Fort-Erié pour que le trafic ne souffre pas de retard. Ces nouvelles dépenses, naturellement, ne rapportent aucun revenu. Les conditions sont les mêmes sur toute la frontière dans les cantons de l'est. Il y a deux ans, nous n'avions personne à Depot-Harbour. Aujourd'hui, il y a un fonctionnaire en permanence et il en faudra peut-être un second cette année. Je cite ces cas comme des exemples de dépenses imprévues. Je demande donc à la Chambre d'avoir confiance en moi, car en réalité il me faut prévoir un an et demi à l'avance. Il est impossible de savoir au juste ce qu'il y aura à faire. Une chose certaine, c'est qu'il n'y a de gaspillage nulle part. Beaucoup de fonctionnaires qui n'ont pas reçu d'augmentation ont d'excellentes raisons auxquelles nous sommes tenus de faire droit autant que possible.

M. LAVELL : J'espère que le ministre n'oubliera pas qu'il faut un préposé supplémentaire au transbordement des marchandises à Smith's Falls où le trafic a considérablement augmenté.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je remercie l'honorable député de m'avoir rappelé ce cas, c'est une nouvelle preuve à l'appui de ce que je viens de dire. La nomination de ce second fonctionnaire s'impose dans l'intérêt du service.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre, dans le cours de la dernière année, a-t-il remercié de leurs services quelques-uns de ses employés ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ose dire que j'en ai remercié quelques-uns. Un petit nombre, je crois.

M. HUGHES (Victoria) : Les rappellera-t-il ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Dans le cours de l'an dernier, il n'y en a eu qu'un seul, je crois. Malheureusement, nous avons eu deux ou trois cas dans lesquels, je regrette de le dire à cause des parties intéressées, il y a eu des détournements de fonds. Bien qu'on les ait restitués au ministère, il est dangereux d'exercer la clémence dans des cas de cette nature. Cependant, si j'avais écouté mes sentiments, je l'aurais fait avec grand plaisir. Dans les cas de négligence ou peut-être d'intempérance, on suspend les employés pendant quelque temps, puis on les réinstalle ; mais lorsqu'on s'est approprié des deniers, nous avons cru nécessaire d'établir une règle invariable s'appliquant à tous les fonctionnaires dans toutes les parties du Canada. Mais il y a eu peu de destitutions.

M. HUGHES (Victoria) : Aucune pour partisannerie politique, je suppose ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, je ne me rappelle pas qu'il se soit présnté de cas de partisannerie, la dernière année. Il y en a eu un peu après les élections de 1896, mais tout cela est passé.

M. WILSON : Je voudrais demander au ministre si le préposé au débarquement à Napanee, M. C. B. Perry, a donné sa démission, et dans ce cas s'il a l'intention d'en nommer un autre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le préposé aux débarquements à Napanee a malheureusement eu une attaque de paralysie. Je crois que l'offre de sa démission est rendue au ministère, et que le conseil de la Trésorerie a agi en conséquence. Si je me rappelle bien, on a recommandé de le mettre à la retraite, mais je crois qu'on lui a accordé deux ou trois mois de congé, la retraite devant prendre effet à l'expiration de ce temps. Il faudra nommer un nouveau fonctionnaire à cet endroit, ou, si je ne me trompe, il a été nommé.

M. WILSON : Le ministre voudra-t-il nous dire demain s'il a été nommé, et dans l'affirmative, donner son nom ? Naturellement, il ne voudra pas dire qui l'a recommandé.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je l'ai recommandé moi-même, je crois. Celui qui a été recommandé s'appelle M. Hanley.

M. WILSON : Je suppose que c'est le M. Hanley qui a été chef de gare pendant de nombreuses années ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais si l'honorable député veut passer à mon bureau, je lui dirai sans hésitation.

M. HACKETT : M. James Curry, ci-devant percepteur des douanes à Charlottetown, a-t-il été mis à la retraite, et dans l'affirmative, pourquoi ? A-t-on porté des accusations contre lui ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois qu'il a été mis à la retraite et qu'un successeur lui a été nommé.

M. HACKETT : Quel était son âge ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas la liste du service civil, mais il devait avoir 60 ou 70 ans. L'honorable monsieur connaît peut-être son âge ?

M. HACKETT : L'honorable ministre voudrait-il dire qui a recommandé sa mise à la retraite ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne pensais pas que l'on me demanderait ces détails, et je n'ai pas ces renseignements ici, mais je les passerai à l'honorable monsieur.

M. HACKETT : Je suis très heureux d'apprendre que le ministre donnera ces renseignements. Je connais M. Curry. C'est un homme d'âge moyen, en pleine vigueur, et tout aussi compétent à remplir ses fonctions qu'il l'a jamais été.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quel est son âge ?

M. HACKETT : Un peu plus de 60 ans, mais de très peu d'années plus âgé que celui qui l'a remplacé.

M. BORDEN (Halifax) : Le successeur est généralement plus âgé.

M. HACKETT : Dans le cas présent, il est plus jeune, mais de très peu. Je connais M. Curry depuis qu'il est dans le service public, et je sais qu'on ne saurait trouver un meilleur fonctionnaire, ni un plus fidèle ni un plus capable, et il est tout aussi capable qu'il l'était il y a vingt ans.

M. CLANCY : Pourquoi l'a-t-on mis à la retraite ?

M. HACKETT : Pour faire place à un partisan—un homme qui appuya le gouvernement et pour lequel on ne pouvait trouver aucune place à moins d'en décapiter un autre. Je n'ai rien à dire contre son successeur, mais il n'est pas beaucoup plus jeune que M. Curry. Ce dernier a dû être mis à la retraite sur la recommandation ou sur le rapport d'un des fonctionnaires du ministère.

M. McLaren étant l'inspecteur des douanes pour les provinces maritimes, je voudrais savoir s'il a fait rapport que M. Curry devrait être mis à la retraite en raison de son âge ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je m'en informerai et je le dirai à l'honorable monsieur.

M. CLANCY : Je désirerais demander au ministre si une partie quelconque de cette augmentation de $10,000 est destinée à être employé à faire de la ville de Dresden, un port d'entrée. On a exercé une très forte pression sur le ministère de l'honorable monsieur à cette fin. J'admets que les affaires qui s'y sont faites dans le passé n'auraient peut-être pas justifié la chose, mais comme une grande industrie de sucre de betterave y est en bonne voie, il se fait maintenant de grandes opérations d'exportation et d'importation et la population manque des commodités auxquelles a droit une localité de l'importance de Dresden. La population ne devrait pas être forcée d'aller à Wallaceburg à douze milles de distance d'un côté ou à Chatham à douze milles de l'autre côté, et je ne connais aucun cas aussi pressant que celui-ci. On y dépense actuellement plus d'un demi-million de dollars, on expédie d'autres ports et on y apporte de grandes quantités de marchandises ; pour en faire un port d'entrée il ne faudrait pas une dépense de plus de $400 à $500. Ou bien on pourrait en faire un port auxiliaire de la ville de Wallaceburg. Si l'honorable ministre connaissait toutes les circonstances et s'il était au fait de tout ce qu'on peut espérer des opérations de la place, il accorderait ma demande. Si aucune partie de ce crédit ne peut s'appliquer à cet objet, je demanderai à mon honorable ami d'y pourvoir dans le budget supplémentaire qu'il déposera sans doute.

M. STEPHENS : Je désire appuyer la demande de mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy). Dresden est une ville qui grandit. On y construit une grande fabrique de sucre de betterave, et elle a parfaitement droit d'avoir un préposé de douane. Plusieurs endroits plus petits ont cette commodité. On m'a prié d'appuyer fortement cette demande auprès du ministre, je lui ai présenté cette demande une fois déjà, mais j'avoue qu'il ne m'a pas donné grand encouragement. J'espère cependant, qu'il trouvera le moyen d'y ouvrir un bureau cette année.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voici justement un autre cas dans lequel il serait bon de se fier un peu à moi dans une question d'augmentation de dépenses. Voici un des nombreux endroits qui demandent qu'on les érige en ports d'entrée, ou en ports auxiliaires d'un autre. Il nous est impossible d'accorder toutes les demandes, et nous avons l'habitude d'envoyer un de nos inspecteurs visiter la localité pour s'assurer des affaires qui s'y font, et quel sera le revenu probable qu'on en retirera, et nous nous guidons en grande mesure sur son rapport. Je m'efforce d'accorder autant que possible ce qu'on me demande. D'après ce que m'a dit mon honorable ami, Dresden est destiné à devenir un endroit beaucoup plus important qu'il ne l'a été jusqu'à présent, et bien que nous ne puissions peut-être lui accorder les commodités d'un port à présent, il deviendra peut-être évident, avant

que j'aie la chance de demander un crédit une autre année, qu'il faudrait l'ériger en port auxiliaire.

Ce crédit s'applique à tout le Canada à part le Yukon, et il ne me serait pas possible de répondre à toutes les demandes à même ce crédit, mais cette question occupe l'attention du ministère, et si nous n'avons pas déjà une rapport de l'inspecteur, on lui demandera d'en faire un.

M. CLANCY : Je suis très heureux d'apprendre que l'honorable ministre s'occupe de cet endroit et j'espère qu'avant la fin de la session il trouvera le moyen d'accorder la demande.

Le MINISTRE DES DOUANES : Où les gens faisaient-ils principalement leurs déclarations en douane, à Chatham ou à Wallaceburg?

M. CLANCY : Lorsque la navigation était fermée, ils faisaient leurs déclarations à Chatham, mais durant la saison de navigation, quelques marchandises venaient du côté américain par chemin de fer, et d'autres par eau, ce qui exigeait des déclarations aux deux endroits. Je suis heureux que le ministre ait dit qu'il étudierait l'affaire, et j'espère qu'il pourra la régler avant la fin de la session.

Le MINISTRE DES DOUANES : Est-ce à Dresden ou à Wallaceburg que l'on transporte la fabrique venant de Michigan?

M. CLANCY : Je crois que l'honorable ministre (M. Paterson) se méprend. Dans l'histoire première de la fabrique de Wallaceburg il y a eu certaines négociations en vue d'un arrangement de cette nature. La fabrique de sucre de Benton-Harbour, paraît-il, avait été construite dans une localité qui ne convenait pas à la culture de la betterave à sucre. On n'a pu s'arranger relativement à Wallaceburg, mais Berlin, je crois, a été choisi comme l'endroit où l'on transporterait la fabrique de Benton-Harbour. Les bâtiments à Dresden et à Wallaceburg sont neufs, ainsi que l'outillage. Prenant les deux endroits ensemble il est probable qu'on y dépensera environ un million et quart. Ainsi l'honorable ministre costatera qu'il est très important de leur donner des commodités.

M. WILSON : Le percepteur des douanes à Napanee exerce-t-il aussi les fonctions de percepteur du Revenu de l'intérieur et d'inspecteur des métiers à gaz?

Le MINISTRE DES DOUANES : En l'absence de mon collègue le ministre du Revenu de l'intérieur, je ne puis répondre à cette question d'une manière définitive.

M. WILSON : Je crois que l'inspecteur Johnson, de Belleville, fait l'inspection du gaz.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suis sous l'impression—mais je peux me tromper —que le percepteur des douanes à Napanee est un fonctionnaire du ministère des Douanes seulement.

M. HUGHES (Victoria) : M. Johnson fait l'inspection de la lumière électrique.

Le MINISTRE DES DOUANES : Et du gaz aussi, j'imagine.

M. WILSON : Je peux dire que son prédécesseur était percepteur du revenu de l'intérieur et inspecteur du gaz et je crois que l'honorable ministre trouvera que le présent percepteur des douanes à Napanee est également percepteur du revenu de l'intérieur. Je n'ai pas d'objection, mais je désire connaître les faits.

Laboratoire des douanes—Epreuves des sucres, mélasses, etc., y compris les appointements des fonctionnaires nommés ou employés à ce service, $121,500.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a ici une augmentation de $5,000. Ceci s'explique par le fait qu'un des élévateurs qui était ci-devant payé sur le crédit du service intérieur a été transféré au personnel du conseil des douanes. C'est M. Breadner, dont les appointements sont de $1,500. Il est contrôleur (check clerk) et évaluateur fédéral. Comme les autres étaient payés à même le crédit du service extérieur, on a cru qu'il valait mieux le payer sur le même crédit. Il fait partie du conseil des évaluateurs. Nous avons nommé un fonctionnaire spécial additionnel, à $1,000 par année pour évaluer les machines importées. Il entre un grand nombre de machines. Ainsi, des scieries ont été transportées du Michigan à Sarnia et autres endroits dans l'ouest de l'Ontario. Naturellement, ce sont des machines de seconde main et nous avions besoin d'un expert pour juger de leur valeur. Je crois que nous en avons trouvé un bon.

M. CLANCY : Qui est-il?

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est un monsieur qui a été pendant plusieurs années contremaître dans les grands ateliers de machines de la maison Waterous, de Brandford.

M. HUGHES (Victoria) : C'est l'endroit d'où vient le ministre des Douanes.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, bien que je ne représente pas cette circonscription maintenant, comme le sait l'honorable député.

M. LAVELL : Quel ouvrage fait-on dans le laboratoire des douanes?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous avons un chimiste, et quelques jeunes filles pour l'aider. Lorsque nous avons adopté le nouveau tarif nous avons recommencé l'ancienne épreuve au polariscope pour le sucre. Des échantillons doivent venir ici de toutes les parties du Dominion pour subir l'épreuve. C'est le principal ouvrage qui se fait dans le laboratoire.

M. LAVELL : N'examine-t-on pas d'autres articles ici?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ainsi, il y a les médicaments brevetés. Comme le sait l'honorable député, s'ils contiennent des spiritueux, quelque faible qu'en soit la quantité, le droit est du double. Il faut leur faire subir l'épreuve. Il faut aussi faire l'épreuve de beaucoup d'autres articles dans le laboratoire. Mais la majeure partie de l'ouvrage consiste dans l'épreuve du sucre au polariscope.

M. LAVELL : J'ai mentionné la chose parce qu'il me semble qu'on pourrait étendre l'ouvrage de quelque manière. Il y a un item qui tombe dans les attributions du ministre du Revenu de l'intérieur. Mais lorsque ces articles sont importés, il me semble que l'analyse et l'épreuve pourraient se faire à la frontière. Je veux parler des engrais. En vertu de la loi, seuls les engrais contenant une certaine quantité de nitrogène ou de phosphore, ou des deux, peuvent être vendus au Canada. Ces articles sont manufacturés au Canada, et lorsqu'ils sont ainsi manufacturés ils sont sujets à épreuve par le ministère du Revenu de l'intérieur. Et les autres aussi, quant à cela. Je remarque que dans le dernier bulletin, n° 75, publié par le ministère du Revenu de l'intérieur, il est mentionné un grand nombre de cas dans lesquels on ne s'est pas conformé aux exigences de la loi, et presque invariablement ce sont des engrais importés. C'est une question sur laquelle je désire appeler l'attention du ministre du Revenu de l'Intérieur, mais l'importation des engrais relève du ministère des Douanes. La loi dit :

Aucun engrais ne sera vendu, mis ou exposé en vente, s'il ne contient au moins huit pour cent d'acide phosphorique utile, ou quatre pour cent d'ammoniaque ou son équivalent en nitrogène ou en acide nitrique ; ou, lorsqu'il s'y trouve de l'acide phosphorique et de l'ammoniaque, au moins cinq pour cent d'acide phosphorique utile, et deux pour cent d'ammoniaque, ou son équivalent en nitrogène ou en acide nitrique.

Je trouve que la plus grande partie des engrais importés étaient au-dessous du pour cent prescrit et qu'on exige des manufacturiers du Canada. Je sais qu'à présent ils ne paraissent pas tomber dans les attributions du ministère des Douanes ; mais je crois qu'il serait sage que ces engrais, lors de leur importation, fussent analysés dans le laboratoire des douanes. Car une fois qu'ils sont entrés dans ce pays, il est difficile d'en suivre la trace.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le ministère des Douanes a toujours fait ce travail.

M. LAVELL : Mais cela se fait seulement lorsqu'on en trouve des échantillons ici plus tard. Mais il me semble que l'endroit où les atteindre c'est le département de la douane à la frontière. Est-ce qu'il ne serait pas possible de faire analyser aussi les articles de ce genre dans le laboratoire des douanes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je me rappellerai ce que dit l'honorable monsieur, et je le discuterai avec le commissaire pour voir ce qu'on pourrait faire. Jusqu'à présent, le ministère du Revenu de l'intérieur a fait cet ouvrage, et je croyais qu'il l'avait bien fait. Je crois qu'on exige de tous les fabricants qu'ils envoient des échantillons de tous ces engrais au ministère du Revenu de l'intérieur.

M. LAVELL : Je crois qu'ils en envoient parce que l'on donne ici une analyse de quelques échantillons. Je trouve sur une page des échantillons de huit ou dix ingrédients d'engrais dont chacun était bien au-dessous du pour cent requis.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dois-je comprendre que l'honorable député dit que l'acte prescrit quels seront les ingrédients des engrais ?

M. LAVELL : Pas exactement les ingrédients. J'ai lu l'acte, c'est-à-dire le paragraphe 2 de l'article 7. Il ne dit pas quels autres ingrédients le composé devra contenir, mais il faut que les ingrédients mentionnés s'y trouvent, ou bien on ne peut les vendre selon la loi à laquelle les manufacturiers canadiens sont tenus de se conformer. Il me semble que ceux qui importent des engrais dans ce pays devraient être assujettis à une épreuve quelconque, que pourrait très facilement faire l'officier de douane à la frontière.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais faire remarquer au ministre des Douanes qu'il paraît avoir réuni une très extraordinaire agglomération de sujets sous cet item.

Je crois qu'il vaudrait bien mieux diviser le crédit selon les différents item. Il commence par les appointements et les frais de voyage des inspecteurs des ports et les frais de voyage des autres fonctionnaires du service préventif, puis il passe au laboratoire des douanes et à une dépense se rattachant à l'épreuve du sucre, de la mélasse, etc., puis il laisse cela et passe au conseil des douanes ; il laisse cela pour passer aux appointements des fonctionnaires chargés de la compilation des statistiques. C'est un remarquable mélange de sujets à inscrire dans un crédit. Il en a peut-être toujours été ainsi, mais si tel est le cas, ce n'en est pas plus justifiable. Le but qu'on a en divisant ces crédits par item, c'est de réduire les dépenses pour des sujets spéciaux, au montant voté. Lorsque vous réunissez des sujets si dissemblables de leur nature dans un énorme crédit de $121,000, il me semble que vous ne mettez pas en pratique l'idée du contrôle parlementaire jusqu'à un point appréciable. Ce crédit a-t-il toujours été voté ainsi ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le crois.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi groupe-t-on ensemble ces sujets qui n'ont aucun rapport possible les uns avec les autres ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce crédit est celui que nous appelons crédit pour le service extérieur. Les inspecteurs et leurs frais de voyage se rattachent au service extérieur et les évaluateurs sont payés avec le même crédit. On a amené de l'extérieur à Ottawa la division de la statistique, et l'ouvrage se fait ici. Les rapports trimestriels étaient tous préparés dans les différents ports du Canada et étaient transmis à Ottawa où on les compilait et publiait dans les tableaux du commerce et de la navigation. Lorsque nous avons institué cette division de la statistique, afin de publier les rapports mensuels, nous avons amené ici les fonctionnaires qui s'occupaient de ce travail aux différents ports extérieurs. C'est en réalité de l'ouvrage de l'extérieur, mais on les a amenés ici, et ils travaillent ici. Tel étant le cas, l'ouvrage fut inscrit dans ce crédit. Il y a un grand nombre d'employés, et on a jugé bon de les mentionner dans ce crédit au lieu de les faire entrer dans le service intérieur. Quelques-uns d'entre eux ne pouvaient peut-être pas entrer dans le service intérieur parce qu'ils ont dépassé l'âge.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne trouvais pas à redire de ce qu'on avait amené ces employés à Ottawa pour préparer ces relevés statistiques.

Bien que je n'en connaisse pas grand'chose, je crois que ceux qui sont en état d'en juger ont considéré ce déplacement plutôt utile. Mais je désire savoir pourquoi nous groupons ensemble les frais de voyage, l'épreuve du sucre et de la melasse, le conseil des dounes et les relevés statistiques. Ce peut être très bien, mais pourquoi les grouper dans un seul crédit? L'idée du contrôle parlementaire sur les dépenses est incompatible avec cela. Vous pourriez venir à la Chambre et nous demander $57,000,000 pour les dépenses générales du pays ; ce pourrait être commode pour le gouvernement, mais ce serait incompatible avec l'idée du contrôle parlementaire sur les dépenses. J'aimerais avoir l'occasion d'examiner cela pour voir s'il y a eu changement récent dans la manière de présenter cette catégorie de crédits. Peut-être, vu que l'honorable ministre n'a pas son assistant ici et qu'il n'a pu nous donner quelques-uns des renseignements que nous avons demandés, vaudrait-il mieux laisser l'item en suspens et ne pas aller plus loin ce soir. J'ai remarqué, il y a un instant, qu'il n'y avait que treize députés sur les banquettes ministérielles.

M. HUGHES (Victoria) : Allons-nous les rejeter par un vote ?

M. BORDEN (Halifax) : Je pense que nous ferions peut-être mieux de ne pas insister pour le moment sur cet item.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai aucune objection à laisser cet item en suspens si l'honorable monsieur le désire. Nous l'avons voté de cette manière l'an dernier.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a quelques députés qui s'intéressent à ce ministère et qui sont absents.

Le MINISTRE DES DOUANES : Prendrons-nous quelques autres item ou laisserons-nous toute l'affaire en suspens ?

M. BORDEN (Halifax) : Comme nous avons siégé assez tard ce matin, nous ferions mieux de suspendre. Je ne pense pas que cela retarde l'honorable ministre en aucune manière. Nous tâcherons de hâter l'adoption de son budget.

M. INGRAM : Lorsque l'honorable ministre discutera d'autres item, je lui demanderai peut-être des renseignements sur l'enquête qu'on a faite au port d'entrée de Saint-Thomas, au sujet du ci-devant percepteur des douanes.

M. BOYD : Je désirerais attirer l'attention du ministre des Douanes sur l'inspection de l'huile de pétrole à Port-Arthur. Au cours de la discussion avec l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Bernier) lorsque l'on votait son budget, relativement à cette abominable huile de pétrole que le préposé de la douane a laissé passer et qui a été distribuée dans tout le pays, devenant par là un vrai sujet de scandale, on demandera qui était responsable de cela, et l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, que nous croyions alors en être responsable, a dit que la responsabilité incombait au préposé de la douane de ce port. Je voudrais que le ministre des Douanes puisse dire à la Chambre lorsqu'il reprendra la discussion de son budget, s'il a reçu des plaintes au sujet de cette inspection, ou quelle explication ce préposé lui a donnée. Je présume que le gouvernement n'ignore pas, non plus que le ministre qui compte ce préposé dans son personnel, qu'il a permis à cette énorme quantité d'huile de pétrole inférieure de se répandre dans tout le pays depuis Edmonton jusqu'à la Rivière-Rouge, ainsi que l'ont démontré tous les honorables députés des Territoires du Nord-Ouest lorsque la question a été discutée avec l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'étais pas dans la Chambre lorsque la question a été discutée avec l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, mais sachant que la question s'était soulevée, j'ai cru qu'il valait mieux faire une enquête à ce sujet, j'en ai fait une. Je ne savais pas si la discussion serait renouvelée ou non, mais l'honorable député de Lambton-est (M. Simmons) désirant se rendre chez lui, je lui dis que je ne pensais pas que mon budget serait discuté avant son retour. Il est parti et maintenant que l'honorable chef de l'opposition (M. Borden, Halifax) m'a demandé de laisser mon budget en suspens, et que l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) a

mentionné une question sur laquelle il désire des renseignements avant qu'on aille plus loin, je crois que je ferai mieux de laisser mon budget en suspens jusqu'au retour de l'honorable député de Lambton-est, de peur qu'il ne pense que c'est un manque de parole de ma part, bien que je lui aie répondu que je ne pouvais pas dire si la question serait présentée ou non, et ainsi mon budget, s'il y en a d'autres de prêts à subir l'épreuve, pourra rester en suspens jusqu'à la semaine prochaine.

M. CLANCY : L'honorable député de Lambton-est m'a dit aujourd'hui qu'il s'était entendu avec l'honorable ministre des Douanes. Il m'a dit qu'il s'en allait chez lui, et qu'il se sentait heureux de pouvoir s'absenter pendant un jour ou deux en conséquence de cette entente.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'aurais pas procédé du tout ce soir, mais aucun de mes collègues ne paraissait prêt à marcher. Mais j'avais décidé, si la question se soulevait, de demander qu'on laissât un item en suspens, pour le discuter dans une future occasion. Si quelques-uns de mes collègues sont prêts, il vaudrait mieux laisser mon budget de côté jusqu'à la semaine prochaine.

M. McGOWAN : Renvoyant à la page 169 du rapport de l'honorable ministre, je voudrais savoir si l'huile de graine de lin qui y est mentionnée est inscrite en gallon impérial.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le suppose.

M. McGOWAN : Le savez-vous réellement?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je m'informerai. L'honorable député veut parler de l'huile importée?

M. McGOWAN : Oui, de l'huile importée. Le gallon américain contient moins que le nôtre.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. McGOWAN : La quantité est-elle inscrite en gallon impérial?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, je n'en doute pas.

M. HACKETT : Relativement à la question que nous discutions il y a un instant au sujet du percepteur à Charlottetown, l'honorable ministre a dit qu'il n'avait pas la liste du service civil et qu'il ne pouvait dire l'âge de ce monsieur. J'ai pris la peine d'envoyer chercher la liste du service civil où je trouve que James Currie est né le 7 janvier 1835, ce qui lui donnerait 67 ans. Il a été nommé à sa charge le 10 mai 1880, de sorte qu'il a servi 22 ans durant. Naturellement on pouvait le mettre à la retraite. Je trouve aussi que M. William Albert Lochart a été nommé percepteur des douanes au port de Saint-Jean, un port très important, le 7 mai 1900, et qu'il était né le 11 mars 1835, se trouvant juste du même âge que M. Currie, lorsqu'il a été nommé à cette charge. M. Currie a été mis à la retraite pour cause de vieillesse, et M. Lockhart, qui a le même âge, a été nommé il y a deux ans, percepteur des douanes au port de Saint-Jean. Je ne considère pas cela juste. M. Currie appartenait à cette race d'hommes qui, à 60 ou 70 ans, sont actifs et vigoureux, comme nous le prouve notre bon ami de Victoria, N.-E. (M. Ross) qui a 80 ans et qui est actif et encore vigoureux. Je dis qu'il est tout à fait mal de mettre cet homme à la retraite à l'âge de 67 ans, lorsque vous avez nommé il y a deux ans un homme du même âge au port de Saint-Jean et surtout lorsque vous avez mis M. Currie à la retraite non pas à cause de son vieil âge, mais parce que vous désiriez trouver une place pour un partisan.

Quelques résolutions rapportées.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) propose l'ajournement de la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Quelles affaires prendrons-nous demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois qu'il est entendu entre l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et l'honorable député de Lennox (M. Wilson) que, demain, nous nous occuperons du budget du ministère de l'Intérieur relativement à l'immigration.

Sur motion du premier ministre, la séance est levée à onze heures et cinquante-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 17 avril 1902.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures.

TARIFS DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) présente le bill (n° 116) modifiant la disposition relative aux taux de péage mentionnés au chapitre 1 des statuts de 1881, concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, et donne les explications suivantes : La Chambre n'ignore pas que dans le mois de janvier dernier, un arrêté du conseil a été adopté autorisant le chemin de fer Canadien du Pacifique à augmenter son capital-actions de $20,000,000. L'arrêté du conseil stipule que toutes les actions de cette nouvelle émission devront être vendues au pair, et il indique également à quelles fins on devra appliquer l'argent provenant de la vente de ces actions.

Il stipule de plus que cette augmentation de capital ne devra affecter en aucune manière la question de la juridiction exercée

par le gouvernement sur les tarifs de la compagnie, une fois que ses profits dépasseront 10 ou 15 pour 100 de son capital. Afin de mettre la Chambre en possession de tous les faits concernant cette affaire, je demande la permission de citer l'adoption de cet arrêté ministériel et qui se trouve affecté par le bill actuel.

Les dispositions statutaires concernant le capital social ordinaire de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique sont peu nombreuses et peuvent se résumer comme suit :

L'article 2 de la charte de la compagnie, contenu dans l'annexe " A " du chap. 1, 44 Victoria, Canada, fixe le capital social de la compagnie à $25,000,000, divisé en actions de $100 chacune.. Il stipule que ces actions, ou une partie quelconque de ces actions, seront accordées et émises à titre de parts payées, pour bonne et valable considération reçue par la compagnie, soit en argent, au pair, ou à tel prix et selon telles conditions que le bureau des directeurs pourra fixer, ou comme partie du prix de tout contrat conclu par la compagnie.

Comme on le voit, cet article permet aux directeurs de vendre des actions sous escompte.

Le paragraphe 20, de l'article 7, de la loi refondue des chemins de fer de 1879, permet à une compagnie de chemin de fer, sujet à ses dispositions (et sous ce rapport le chemin de fer Canadien du Pacifique est soumis à ses dispositions) d'augmenter son capital de temps en temps, jusqu'à concurrence d'un montant qui devra être approuvé par ses actionnaires de la manière et en la forme indiquées dans le dit paragraphe 20.

En vertu des dispositions de ce paragraphe, le capital social de cette compagnie fut porté à $100,000,000.

L'article 10, 47 Vict., chap. 1 (1884), limite le montant du capital à $100,000,000, et sur ce montant $65,000,000 furent émis en faveur des actionnaires et $35,000,000 furent déposés entre les mains du gouvernement fédéral.

Par l'article 3 de 48-49 Vict., chap. 57 (1885), les certificats des $35,000,000 d'actions déposées entre les mains du gouvernement fédéral furent annulés et détruits, et toute émission nouvelle fut prohibée sans la permission spéciale du parlement.

Le statut qui vient ensuite est le 55-56 Vict., chap. 53 (1892). Les articles 3, 4 et 7 de ce statut, qui concernent cette question, sont comme suit :

Outre son capital social existant à l'époque de la sanction du présent acte et toutes actions qui pourront être émises en vertu de l'article immédiatement précédent, la compagnie, après avoir été au préalable autorisée à le faire par le vote d'au moins moins les deux tiers de ses actionnaires présent ou représentés à une assemblée générale régulièrement convoquée dans ce but, pourra, de temps à autre, émettre des actions du capital social à toutes fins pour lesquelles la compagnie aura besoin de nouveaux capitaux, pour les sommes et aux époques que

les directeurs détermineront par résolution à quelqu'une de ces assemblées, cette émission étant d'abord approuvée par le gouverneur en conseil, et avis de l'assemblée ayant été donné à chaque actionnaire par écrit, à lui personnellement remis ou correctement adressé et déposé à la poste au moins vingt jours avant cette assemblée, indiquant la late, le lieu et le but de l'assemblée, ainsi que le chiffre de l'augmentation projetée.

L'article 4 se lit comme suit :

Toutes actions du capital social émises sous l'autorité du présent acte seront assujetties à toutes dispositions de l'article 2 de la charte de la compagnie, aussi complètement que si elles faisaient partie du capital social y mentionné

(7) Le produit de chaque émission d'actions du capital social ou d'actions-débentures consolidées faites sous l'autorité du présent acte sera appliqué par la compagnie exclusivement au but pour lequel les actionnaires auront autorisé cette émission.

Dans le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à la Chambre, le gouvernement a eu la précaution de déclarer que l'argent devra être employé pour les fins auxquelles on a prétendu qu'il était requis lorsque l'on a demandé l'adoption de l'arrêté en conseil.

Maintenant, quant à ce qui concerne les tarifs. Lors de l'incorporation de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, les chemins de fer étaient soumis aux dispositions de l'acte refondu des chemins de fer de 1879, 42 Victoria, chapitre 9, lequel acte, en autant que ses dispositions pouvaient s'appliquer au chemin de fer Canadien du Pacifique, et en autant qu'elles ne sont pas incompatibles avec, ou contraires aux dispositions de la charte de la compagnie, et à part ce qui est spécialement énoncé dans la charte de la compagnie, se trouve inclus dans la charte du chemin de fer Canadien du Pacifique. La seule disposition de ce statut à laquelle il soit nécessaire de référer est le paragraphe 11 de l'article 17, qui se lit comme suit :

Le parlement du Canada pourra à volonté réduire les taux du chemin de fer, mais non sans le consentement de la compagnie, ou de manière à réduire à moins de quinze pour cent par année les profits sur le capital dépensé pour sa construction ; ni à moins qu'à la suite d'un examen fait par le ministre des Travaux publics du montant des recettes et dépenses de la compagnie, il ne soit reconnu que le revenu net provenant de toutes sources pour l'année écoulée excède 15 pour 100 du capital réellement dépensé.

La seule autre loi qui existe, à part cela, concernant cette question, est l'article 20 de l'annexe " A ", de l'acte d'incorporation de la compagnie, 44 Victoria, chapitre 1, lequel stipule :

La limite de la réduction des taux de péage par le parlement du Canada prescrite par le onzième paragraphe de la 17ème section de " l'acte refondu des chemins de fer, 1879 ", relative aux taux de péage, est par le présent étendue de telle sorte que cette réduction puisse être faite dans une telle proportion que ces taux de péage, une fois réduits, ne devront

pas rapporter moins de dix pour cent par année de profit sur le capital réellement dépensé pour la construction du chemin de fer, au lieu de pas moins de quinze pour cent par année de profit, comme le prescrit le dit paragraphe; et de sorte aussi que cette réduction ne soit pas faite à moins que le revenu net de la compagnie, vérifié tel que décrit dans le dit paragraphe, n'ait excédé dix pour cent par année au lieu de quinze pour cent par année, tel que prévu au dit paragraphe.

Et l'exercice par le gouverneur en conseil du pouvoir de réduire les taux de péage de la compagnie, tel que prescrit par le dixième paragraphe de la dite 17ème section, est par le présent restreint, relativement aux profits de la compagnie et à son revenu net, aux mêmes limites que le pouvoir du parlement de réduire les taux de péage est restreint par le dit paragraphe onze tel que modifié par le présent.

Le paragraphe 11, de l'article 17, de l'Acte de 1879 a été abrogé : mais je persiste à dire qu'il doit encore être considéré comme formant partie de la charte de la compagnie, et que l'on doit en tenir compte afin de comprendre l'article 20, que je viens de citer. J'ai parcouru attentivement tout la législation concernant cette question, et je suis certain qu'il n'existe actuellement aucun article semblable au paragraphe 11, et ce paragraphe, avec l'article 20 de la charte, constituent la seule législation à laquelle il soit nécessaire de référer sur la question des tarifs. Le paragraphe 11 fut remis en vigueur par l'acte des chemins de fer de 1886, dans lequel on le retrouve comme étant le paragraphe 11 de l'article 16, mais il fut laissé de côté en 1888, lorsque la loi des chemins de fer fut de nouveau refondue. L'arrêté en conseil du 2 janvier 1902, quant à ce qui concerne l'augmentation du capital, est devenu en vigueur du moment de son adoption, et la compagnie a agi en conséquence.

L'honorable M. HAGGART : Quelle était la phraséologie de ce paragraphe ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai donné tant de détails sur ce point, que, si les honorables députés veulent bien lire les Débats demain, ils comprendront mes explications. Le paragraphe 11 fut remis en vigueur, comme je viens de le dire, en 1886, et laissé de côté en 1888. Mais pour bien comprendre l'article 20 de l'annexe "A" de la charte de la compagnie, qui réfère à ce paragraphe, il faut le lire de concert avec le paragraphe 11. Cette législation était nécessaire pour deux raisons : d'abord pour l'émission d'une partie quelconque de ce capital au-dessous du pair—car la charte de la compagnie lui accorde ce droit—et il y a une restriction stipulant que $20,000,000 d'actions ne pourront être émises qu'au pair ; quant aux tarifs, il est spécialement stipulé que lorsqu'on viendra à appliquer les dispositions de l'article 20, dans la réglementation des tarifs, on ne devra pas tenir compte de ces $20,000,000 additionnels. A part cela, on a cru devoir spécifier, à la demande du ministre de l'Intérieur, que cet argent serait spécialement employé pour les fins mentionnées par la compagnie et pour l'exécution desquelles elle prétendait en avoir besoin—c'est-à-dire, l'amélioration de la propriété de la compagnie.

L'honorable M. HAGGART : La compagnie a sans doute accordé son assentiment à cet arrangement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Ainsi, si je comprends bien l'explication fournie par l'honorable ministre, ce bill laisse la compagnie dans la même position qu'elle était avant d'avoir obtenu la permission d'émettre ces $20,000,000 d'actions et d'en dépenser le montant pour améliorer sa voie ferrée. C'est-à-dire, que les 10 pour 100 ou les 15 pour 100, suivant le cas, qui sont mentionnés dans l'acte des chemins de fer ou dans leur charte ne doivent être calculés que sur les $65,000,000 de capital comme à présent.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est exactement cela.

M. MACLEAN (York-est) : Ce projet de loi est très important. Il y a longtemps que l'on se plaint dans le pays des tarifs de transport du Pacifique Canadien. Il y a quelques années, lorsque le projet de loi concernant le défilé du Nid-de-Corbeau fut soumis à la Chambre, le gouvernement actuel s'est distingué en favorisant un principe destiné à venir en aide au public, puisqu'il consistait à refuser toutes concessions additionnelles au Canadien Pacifique, du moment qu'il ne consentirait pas à en accorder au peuple en retour. Or, voici un projet de loi qui a pour but de permettre à cette compagnie d'augmenter son capital, et les griefs du public, qui existent depuis l'adoption de la charte de cette corporation, ne sont pas encore réglés.

Ces griefs sont, je pourrais dire, au nombre de deux. Le premier consiste dans la réglementation des tarifs, une fois que la compagnie réalise 10 pour 100 de profit. Je ne vois rien dans le bill actuel à ce sujet. Le gouvernement nous a dit, l'année dernière, qu'il avait l'intention de s'occuper de cette question, en s'assurant de ce qu'a coûté jusqu'à présent le chemin de fer, et sur quel montant ces 10 pour 100 doivent être calculés. Peut-on m'indiquer dans ce bill un seul article concernant cette question ? Voici un gouvernement qui prétend que la question du transport est d'une importance vitale. Or, que fait-il pour s'assurer du coût véritable de ce chemin de fer, et protéger ainsi le public ? Les profits de cette compagnie dépassent de beaucoup 10 pour 100. Leurs rapports l'indiquent. Le temps est venu de régler les tarifs de transport de cette compagnie, et d'adopter une loi ordonnant au gouvernement dans l'intérêt public, de s'assurer de ce que coûte cette voie ferrée.

Un autre grief que l'on a contre le Canadien Pacifique, c'est l'exemption de taxes dont les terres de cette compagnie bénéfi-

cient. Cette question importante est venue sur le tapis durant la dernière session, et l'on nous a alors promis de soumettre un projet de loi à cet effet, que ces terres ne tarderaient pas à être soumises aux obligations ordinaires, ou que tout au moins on allait essayer de faire régler les choses d'une manière définitive par les cours de justice. Mais ce n'est pas là le moyen de faire cesser cette grave injustice. Le principe qu'il faut adopter est celui qui a été reconnu par le gouvernement dans le cas du défilé du Nid-de Corbeau—c'est-à-dire que lorsqu'une compagnie voudra obtenir des concessions elle devra en faire. Mais dans le cas actuel, on est revenu à l'ancienne méthode,—on continue de suivre la règle qui existait autrefois, tout ce que la compagnie demande lui est accordé, mais on ne s'occupe pas des deux griefs importants qui n'ont pas cessé d'exister. l'exemption de taxes des terres de la compagnie et la question des tarifs basés sur le coût actuel du chemin.

Je ferai donc remarquer à la Chambre que le gouvernement est en frais d'abandonner le principe qu'il croyait être dans l'intérêt public en 1897, lorsque la législation concernant le défilé du Nid-de-Corbeau fut adoptée, et qu'il ne cherche pas à profiter de l'occasion qui lui est offerte d'obtenir le règlement des deux injustices dont le public a tant à souffrir.

Maintenant, quant à cette augmentation de capital de $20,000,000, je prétends que de fortes sommes d'argent pourraient être distribuées sur les actions-débentures de la compagnie, et que l'on pourrait payer des montants considérables à même les recettes au mille du chemin de fer. Mais tout se prélève à même le capital, malgré les dispositions de ce bill, et bien que cela soit de nature à mettre plus ou moins en péril le droit du public de régler les tarifs en vertu de cet article concernant les profits de 10 pour 100. Si le gouvernement avait réellement à cœur de promouvoir les intérêts de la queston du transport dans ce pays, il aurait dit à la compagnie : puisque vous avez l'intention d'augmenter votre capital de $20,000,000, comme vous possédez une magnifique voie ferrée, nous avons l'intention de réserver ce montant pour le peuple canadien.

Mais nous ne trouvons rien de tout cela dans ce bill. Les griefs du public continuent d'exister ; et on ne cherche pas à les faire disparaître. Cette réglementation des tarifs que l'on nous promet depuis si longtemps ne vient pas. Quels sont ceux qui protestaient contre les tarifs mentionnés dans cette infâme charte du chemin de fer Canadien du Pacifique, si ce n'est les libéraux? Maintenant qu'ils sont au pouvoir, ils ont tous les avantages possibles de faire disparaître quelques-unes de ces injustices, principalement en ce qui concerne les tarifs. Ils savent que ces tarifs sont exorbitants, et ils prétendent avoir réussi à les faire réduire quand il s'est agi du chemin de fer du défilé du Nid-de-Corbeau. Cette fois-ci l'occasion était propice, non pour soumettre la question aux cours de justice, ou à un comité spécial, afin de s'assurer du coût réel du chemin, mais bien de faire comme dans le cas du chemin de fer du Nid-de-Corbeau, et de dire aux directeurs : messieurs, nous sommes prêts à vous accorder l'augmentation de capital que vous demandez, si vous déclarez que vous êtes maintenant soumis aux dispositions de l'article concernant le profit de dix pour cent. Je suis certain qu'ils auraient été prêts à reconnatre la chose ; par conséquent, toute la question des taux de péage de ce chemin se serait trouvée soumise à la loi.

Le gouvernement aurait pu s'occuper également de ce privilège atroce qui existe dans la charte de la compagnie relativement aux subventions en terres, dont elle a vendu l'année dernière et cette année des quantités énormes. On prétend maintenant que les terrains possédés par la compagnie dans les Territoires du Nord-Ouest et qui ne sont pas encore vendus sont encore exempts pour 20 ans de toutes taxes. Le devoir du gouvernement consiste à protéger le public sous ce rapport. Mais on ne trouve rien de tel dans ce bill, et tout semble indiquer, au contraire, que le gouvernement qui a conclu l'arrangement de 1897 avec la compagnie du chemin de fer du défilé du Nid-de-Corbeau, s'incline aujourd'hui devant les volontés des corporations, et néglige les intérêts du public.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce n'est pas l'habitude de discuter le principe d'un bill sur les explications qui sont fournies par le ministre qui le soumet à la considération de la Chambre ; et les honorables gentlemen qui siègent sur les premières banquettes de la gauche reconnaîtront avec moi que cette conduite n'est pas de nature à jeter beaucoup de lumière sur le sujet et à faciliter l'étude des questions importantes qui peuvent venir devant la Chambre. Ceux qui m'écoutent en ce moment diront avec moi, que si l'honorable député avait vraiment à cœur la solution de cette question importante, il aurait pris la peine de s'informer auprès de celui qui a proposé ce bill, il aurait cherché à compléter ses connaissances, afin de mieux comprendre la question, et il l'aurait étudiée avec plus de soin avant de se prononcer.

Je dois faire remarquer à l'honorable député que cette législation qui, d'après lui, cause un si grave préjudice à la population des Territoires du Nord-Ouest, a été placée dans nos statuts par son propre parti et non par les libéraux. Les griefs dont le peuple a à souffrir sous ce rapport se trouvent grandement redressés par le projet de loi que le ministre de la Justice a soumis à la Chambre cette après-midi, et je prie l'honorable député de m'indiquer une législation quelconque, proposée par le gouvernement conservateur, dans laquelle on a, en si peu de mots, traité un aussi grand nombre de questions importantes, redressé d'une manière aussi effective autant de torts et protégé plus

complètement les droits du peuple, que dans le projet de loi que le ministre de la Justice vient de demander la permission de soumettre. Il y avait dans nos lois un article déclarant que les taux de péage du chemin de fer Canadien du Pacifique ne devraient pas être réduits avant que les profits nets de la compagnie fussent de 10 pour 100, ces profits devant être calculés sur le montant du capital réellement dépensé pour la construction du chemin de fer. Aujourd'hui, la compagnie nous demande de l'autoriser à augmenter son capital de $20,000,000. Personne ne laisse entendre que cette demande n'est pas légitime et honnête. Bien que l'on puisse différer d'opinion sur la politique du chemin de fer Canadien du Pacifique, nous sommes forcés de reconnaître que cette compagnie a maintenant atteint un développement suffisant pour ne pas avoir à redouter de sa part aucun acte malhonnête dans l'emploi de son capital. Quand elle demande à augmenter ce capital, nous supposons qu'elle agit de bonne foi, et qu'elle cherche à obtenir cet argent dans un but honnête. Il n'existe pas l'ombre d'un doute dans l'esprit des députés sur ce point.

La compagnie nous demande la permission d'ajouter $20,000,000 à son capital. Nous posons comme première condition, qu'en tenant compte du montant du capital réellement dépensé pour la construction du chemin de fer dans le but de donner effet à la juridiction que la loi accorde au gouvernement, dans certains cas, ces $20,000,000 ne doivent pas être pris en considération. Par conséquent, si le public bénéficie de ces $20,000,000, et que cette somme ne s'ajoute pas au montant sur lequel sont calculés les profits nets de la compagnie, avant que le gouvernement puisse exercer sa juridiction sur les tarifs, honorable député peut-il me citer une loi concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui place le peuple de ce pays dans une position plus avantageuse que le fait ce projet de législation, au point de vue des taux de transport ?

L'honorable député est, je crois, quelque peu socialiste. Il n'aurait peut-être pas tenu compte, dans la décision de cette question, de la loi, de la législation antérieure; ou des droits acquis des actionnaires et des porteurs d'actions-débentures du chemin de fer Canadien du Pacifique, et aurait agi uniquement suivant son bon plaisir. Je tiens à déclarer, M. l'Orateur, que le gouvernement n'est pas disposé à adopter cette attitude ; nous voulons accorder la protection la plus équitable aux droits de ceux qui peuvent avoir engagé leurs capitaux dans des entreprises canadiennes, et je suis convaincu que cette manière de voir rencontrera l'approbation de tous les membres, ou au moins de la majorité des membres responsables de la gauche. Cela ne nous empêche pas, toutefois, lorsque l'intervention du gouvernement est nécessaire, de prendre des mesures justes et raisonnables pour protéger le public, et tous les membres de cette Chambre seront unanimes à reconnaître que nous avons fait sous ce rapport tout ce qui était en notre pouvoir.

M. MACLEAN : L'honorable ministre voudrait-il nous indiquer ce que le gouvernement a fait depuis 5 ans, pour s'assurer du montant que peut avoir coûté ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Immédiatement après l'adoption de l'arrêté en conseil réglant cette question de la manière que je viens d'indiquer, un autre arrêté en conseil fut adopté, du consentement de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et l'on exigea qu'elle donnât son approbation à cet arrêté en conseil avant de sanctionner le premier. Maintenant, l'honorable député apprendra sans doute avec plaisir, que le deuxième arrêté en conseil stipule que l'on devra soumettre immédiatement la question aux cours de justice, afin de déterminer le montant du capital réellement dépensé pour la construction du chemin de fer, et afin de savoir exactement où nous en sommes relativement à la juridictions que nous possédons sur les taux de péage de ce chemin de fer. C'est cette question qui a été prise la première en considération, et cet arrangement a été conclu avant que l'arrêté en conseil, permettant à la compagnie d'augmenter son capital, ait été adopté.

Mais nous avons fait quelque chose de plus. Je crois pouvoir dire que nous avons fait quelque chose dont on ne peut trouver de précédent dans l'histoire de la législation concernant les compagnies de chemins de fer au Canada. C'est-à-dire que nous avons déterminé exactement l'emploi que l'on devra faire de cet argent ; nous avons spécialement stipulé que $9,000,000 de ce capital additionnel devront être dépensés pour améliorer le matériel roulant. J'ose croire que la population des Territoires du Nord-Ouest et le peuple canadien en général, qui sont obligés d'avoir affaire à la compagnie et qui ont souffert de l'absence d'un matériel roulant suffisant, comprendront que cette disposition est destinée à empêcher que l'on emploi cet argent à d'autres fins, et est une preuve que le gouvernement s'est efforcé de protéger leurs intérêts. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de m'occuper plus longuement des remarques de l'honorable député. Je ne me serais pas cru tenu de prendre la parole, n'eût été le fait, assez habituel chez lui d'ailleurs, de critiquer les mérites d'une mesure immédiatement après qu'elle a été soumise à la Chambre, sans prendre le temps de se renseigner sur ses dispositions.

M. HAGGART : L'honorable ministre de l'Interieur (M. Sifton) voudrait-il répondre à cette question ? Se propose-t-il sérieusement de soumettre cette question aux cours de justice ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, immédiatement.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais poser une question au ministre de la Justice. Avant de poser cette question, je dois dire que le ministre de l'Intérieur, après avoir fait la leçon à mon honorable ami de York-est (M. Maclean) pour avoir discuté cette mesure au moment où elle venait d'être soumise à la Chambre, a lui-même suivi son exemple et discuté cette question longuement. Je voudrais savoir du ministre de la Justice ce que l'on a fait pour obtenir une décision sur la question de l'exemption de taxes dont jouissent les terres de la compagnie dans les Territoires du Nord-Ouest ? Je ne puis dire, pour le moment, si une loi à cet effet a été adoptée ou non lors de la dernière session. Si cette loi n'a pas été adoptée, c'est parce que l'on a considéré qu'aucune législation spéciale n'était nécessaire à cette fin. J'aimerais à savoir si le bill actuel s'occupe de la question, et dans la négative, aurait-il l'obligeance de nous dire ce que l'on a fait à ce sujet, et s'il espère obtenir prochainement une décision des tribunaux à cet égard ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce bill n'a rien à voir avec la question que vient de mentionner l'honorable chef de la gauche (M. Borden). Je dois ajouter que j'espère pouvoir fournir certains renseignements à ce sujet quand les estimations seront soumises à la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Cette réponse est assez satisfaisante.

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

ACTE CONCERNANT LA CONSERVATION DU GIBIER DANS LES TERRITOIRES NON ORGANISES.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Demande la permission de soumettre le bill (n° 117) modifiant de nouveau l'acte de 1894 relatif à la conservation du gibier dans les territories non organisés, et à l'appui de sa motion il dit : Ce bill n'a pas un caractère aussi formidable que son nom semble le laisser supposer. Il contient une disposition destinée à étendre aux Territoires du Nord-Ouest la protection que nous avons accordée au buffalo sauvage. Il existe encore quelques troupeaux peu nombreux de buffalos dans le district de la rivière Mackenzie, à 500, 600 ou 800 milles au nord d'Edmonton. Depuis six ans les sauvages ont seul le droit de leur faire la chasse. Depuis le même nombre d'années, un certain nombre de constables à cheval ont été chargés de faire respecter la loi prohibitant la chasse de ces buffalos afin d'assurer, si possible, la conservation et le développement du troupeau. Ce bill a pour objet de prolonger le temps prohibé jusqu'en 1907.

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

M. SIFTON.

QUESTIONS.

RESERVES SCOLAIRES.

M. BOYD (par M. Roche) :

1. La réduction du taux d'intérêt, de 6 à 5 pour 100, a-t-elle été faite à la demande du gouvernement du Manitoba qui bénéficie du fonds ?

2. Est-ce l'intention du gouvernement de modifier l'acte de manière qu'il ne s'appliique pas, au moins, aux ventes faites antérieurement à l'acte de 1901 ?

Le PREMIER MINISTRE : Il manque quelque chose à cette question, car elle se comprend difficilement tel que redigée. Je suppose que l'honorable député veut parler des réserves scolaires.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suppose que la question doit se rapporter aux réserves scolaires, et il est évident que l'honorable député (M. Boyd) a mal exprimé sa pensé. La réponse à la première comme à la deuxième question est non.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—RESOLUTION DU BUREAU DU COMMERCE DE WINNIPEG.

M. PUTTEE :

Le ministre des Chemins de fer a-t-il reçu du bureau du commerce de Winnipeg un mémoire recommandant qu'un expert parfaitement au fait de l'administration des chemins de fer soit chargé d'étudier la situation actuelle et de faire connaître quel serait, à son avis, le meilleur moyen à prendre pour faire de l'Intercolonial une ligne de rapport et aussi avantageuse que possible pour le pays; et aussi de soumettre à la considération du gouvernement et du peuple ses recommandations au sujet des questions suivantes:—

"1. Comment l'Intercolonial pourrait être prolongé de manière à en faire un concurrent réel et permanent pour le transport de la plus grande somme possible du trafic canadien ?

"2. Quelles modifications dans les tarifs existants pouvant être faites par le gouvernement, dans l'état actuel des choses, en vertu de ses pouvoirs généraux, seraient de nature à produire le même résultat que ci-dessus ?

"3. Quels arrangements pour l'octroi à d'autres chemins de fer de droits de circulation, d'administration ou autres pouvoirs sur le réseau de l'Intercolonial, pourraient être faits et seraient de nature à donner des avantages pour le trafic général, ou quels pouvoirs de circulation sur d'autres lignes devraient être acquis par l'Intercolonial pour accomplir le même résultat ?

Dans l'affirmative, les recommandations ci-dessus seront-elles acceptées, et le gouvernement prendra-t-il des mesures à ce sujet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. Oui.

2. Le gouvernement n'a pas eu l'occasion d'étudier la question.

SUBSIDES—COMMERCE PRIVILEGIE DANS LES LIMITES DE L'EMPIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. MACLEAN : M. l'Orateur, malgré les rebuffades auxquelles j'ai été soumis depuis quelque temps dans cette Chambre, j'ai encore le courage de prendre de nouveau la parole et d'attirer l'attention du public et de la Chambre sur une autre question qui touche à la discussion qui a eu lieu il y a deux jours passés dans cette Chambre. Cette question est la plus importante qui soit actuellement devant le peuple canadien et comme de nouveau détails nous arrivent chaque jour à ce sujet, je me propose de les porter à la connaissance de la Chambre et du pays. J'ai ici un numéro de la "Tribune" de New-York, d'hier, qui traite du discours prononcé sur le budget en Angleterre. Le correspondant de ce journal en Angleterre, est un homme très renseigné. Il est en relations journalières avec les meilleures sources de renseignements de ce pays. Il connaît, je crois, l'embassadeur du gouvernement américain à la cour de St-James, et voici ce qu'il dit dans sa dépêche d'hier :

Tandis que les colonies cèderont à contre-cœur leurs droits de se gouverner elles-mêmes, il est probable que l'on en arrivera à trouver un moyen quelconque de les faire contribuer aux frais de dépense de l'empire, si un mode de tarif différentiel peut finir par être adopter par le gouvernement impérial. Quelques colonies seront peut-être disposées à accepter une augmentation commune de 5 ou 10 pour 100 dans les droits, et à mettre de côté la somme ainsi prélevée pour les fins de la dépense, si la mère patrie est prête à accorder un traitement différentiel dans ses rapports avec les colonies.

Voici une déclaration, faite par un journal important, basée sur des renseignements plus ou moins officiels, et l'auteur de cette déclaration est d'avis que le gouvernement impérial est prêt à accorder une préférence aux produits des colonies, pourvu que ces colonies soient disposées à s'unir à lui pour la défense de l'empire. Je prétends, M. l'Orateur, que si le gouvernement canadien s'était montré disposé à discuter la question de défense impériale, le budget qui a été soumis l'autre jour à la Chambre anglaise aurait contenu un arrangement quelconque destiné à créer un tarif différentiel. Permettez-moi de lire de nouveau, M. l'Orateur, la réponse du gouvernement canadien à cette invitation, car il est bon que chaque mot en reste gravé dans notre esprit. La première lettre adressée par M. Chamberlain à lord Minto, est d'un caractère général, et porte la date du 27 décembre dernier. Je prie la Chambre de bien se rappeler cette date. Rien n'indique que le gouvernement ait jamais répondu à cette invitation d'un caractère général.

Le 23 janvier, près d'un mois plus tard, un télégramme pressant fut envoyé à lord Minto, traitant de cette même question. Que contenait ce télégramme ? Le voici :

Copie.
Confidentiel.

M. Chamberlain à lord Minto.

Londres, 23 janvier 1902.

Le gouvernement de Sa Majesté veut profiter de l'avantage de la présence des premiers ministres des colonies au couronnement pour discuter avec eux les questions des relations politiques entre la mère patrie et les colonies, de la défense impériale, des relations commerciales de l'empire et autres questions d'un intérêt général

Si vos ministres désirent soumettre des propositions définies ou des résolutions sur aucune des questions ci-dessus mentionnées ou suggérer d'autres sujets de discussion, je serais heureux d'en connaître la teneur par cablegramme, afin de pouvoir les communiquer aux autres gouvernements.

En vue de la conference projetée, j'espère que votre premier ministre pourra demeurer ici quelque temps, disons trois semaines, après la cérémonie, à titre d'invité du gouvernement de Sa Majesté.

Veuillez télégraphier votre réponse. Dépêches suivent

(Signé) CHAMBERLAIN.

Remarquez bien ces mots. On a demandé au gouvernement canadien de donner une réponse aussi prompte que possible afin que les autres premiers ministres des colonies soient informés de son contenu. On a demandé au gouvernement de télégraphier cette réponse. Mais qu'a-t-on fait? Pendant dix jours le gouvernement canadien a eu en sa possession ce cablogramme urgent et n'y a pas répondu ; et conséquemment aucune dépêche n'a suivi ainsi que l'avait dit le gouvernement anglais. Au bout de dix jours le gouvernement envoie une réponse par le câble, et je veux lire de nouveau à la Chambre cette réponse. Le gouvernement canadien a retardé dix jours afin d'avoir le temps d'amener les dissidents aux vues de la majorité, afin d'avoir une espèce d'unanimité. Voici la réponse :

Copie—Confidentiel.

Lord Minto à M. Chamberlain.

Ottawa, 3 février 1902.

En réponse à votre dépêche du 27 décembre, mon gouvernement accepte l'invitation adressée au premier ministre le priant d'assister au couronnement. Sir Wilfrid Laurier espère partir vers le 10 juin, accompagné de Lady Laurier, mais la date exacte de son départ ne peut être fixée maintenant.

Quant aux différents sujets mentionnés dans votre dépêche du 23 janvier, le seul qui, de l'avis de mes ministres, puisse donner lieu à une discussion utile est celui des rapports commerciaux entre les différentes parties de l'empire. Sauf quelques détails d'importance secondaire, mes ministres considèrent que les relations politiques entre la mère patrie et les grandes colonies autonomes, le Canada principalement, donnent aujourd'hui entière satisfaction, et ils ne croient pas, vu les conditions différentes où les colonies se trouvent placées, qu'aucun plan de défense puisse s'appliquer à toutes.

Dans l'opinion de mes ministres, il n'y a ainsi que très peu de sujets dont la discussion à la conférence proposée puisse produire des résultats utiles. Néanmoins, mes ministres comprenant qu'il est désirable de profiter de toutes les occasions qui s'offrent pour les hommes publics de la mère patrie et des colonies le discuter les questions d'intérêt impérial, les représentants du Canada seront toujours prêts à donner une attention respectueuse à toute proposition qui pourra être soumise par le gouvernement de Sa

Majesté ou par les représentants des autres colonies.

Ce fut ce refus qui amortit l'ardeur du gouvernement impérial au point qu'il n'envoya pas la dépêche qu'il avait promise. Le gouvernement impérial n'était pas dans la position dans laquelle il espérait se trouver s'il avait reçu du gouvernement canadien la réponse amicale qu'il irait à Londres prêt à discuter le projet de défense militaire de l'empire conjointement avec un commerce de préférence entre la mère patrie et les colonies, et le Chancelier de l'Echiquier n'a pas dans son exposé budgétaire proposé d'exempter le Canada de l'impôt sur les blés et farines. C'est le résultat de l'action du gouvernement canadien. Lorsque l'occasion s'est présentée il a négligé de dire qu'il était prêt à discuter ces questions. Il refusa de battre la marche ainsi que le premier ministre anglais le demandait. Notre gouvernement n'aida pas les ministres impériaux, et comme résultats nos céréales sont taxées comme celles des autres pays. Maintenant que l'on connaît le budget impérial, le gouvernement est-il disposé à discuter en Angleterre le projet de défense militaire de l'empire. Je ne crois pas que c'est engager le pays que de demander au gouvernement s'il est disposé à discuter cette question sur la base de la préférence commerciale. Hier soir un article très intéressant a été publié dans un journal de Montréal sous le titre : " L'enterrement du libre-échange." L'honorable ministre des Travaux publics traite cette question dans son journal hier soir et dit entre autres choses :

La guerre, la malheureuse guerre du Sud-africain a forcé la vieille Angleterre libre-échangiste à renier sa foi économique, à taxer son pain pour faire face aux dépenses du War Office. . . . . .

...Le discours de sir Michael Hicks-Beach est comme l'oraison funèbre du libre-échange. . .

...Plusieurs journaux de Londres expriment le regret que sir Michael Hicks-Beach n'ait pas jugé à propos de donner au blé, aux céréales du Canada une préférence sur le marché anglais. Il est d'autres journaux qui trouvent singulier que, à l'heure même où nous envoyons des contingents, le gouvernement anglais ait frappé nos céréales du même impôt que les céréales des pays étrangers.

Voilà l'opinion de l'organe d'un membre du cabinet qui dit que l'oraison funèbre du libre-échange a été prononcée. Il dit qu'il y a des journaux en ce pays qui pensent la même chose, et il donne à entendre que ce journal est un autre organe de ministre. Il dit qu'il regrette que nous ne recevions rien en retour des contingents que nous envoyons en Afrique. Et pourquoi n'obtenons-nous pas cette préférence? C'est à cause de la réponse froide que le gouvernement canadien a envoyée à l'invitation du premier ministre d'Angleterre. Dans une circonstance précédente le premier ministre du Canada a dit que la guerre et le commerce n'allaient pas ensemble. Mais le fait est que ces deux choses vont de pair. S'il y a quelque chose que l'Anglais sait mieux que toute autre c'est que le commerce suit le drapeau. L'honorable premier ministre du Canada a prétendu——

M. L'ORATEUR : L'honorable député n'a pas le droit de faire allusion à un débat précédent.

M. MACLEAN : J'avoue ma faute, et je dirai que cet argument a été fait en dehors de la Chambre.

M. L'ORATEUR : Lorsque je rappelle à l'honorable député qu'il parle d'un débat antérieur, il n'est pas convenable pour lui de prétendre qu'il parle de ce qui a été dit en dehors de la Chambre.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre du Commerce a suivi exactement la même ligne de conduite l'autre jour et il n'a pas été rappelé à l'ordre.

M. MACLEAN : M. l'Orateur, je m'incline devant votre décision. Je vois à son siège l'honorable ministre du Commerce dont le devoir spécial est de veiller au bien-être du pays en rapport avec les traités, et je lui demanderai s'il est prêt à dire à la Chambre aujourdhui, maintenant que l'Angleterre a adopté la protection et imposé des droits sur les céréales, s'il a appelé l'attention de ses collègues sur ce fait, ou s'il a fait quelques démarches pour faire dénoncer les traités de commerce entre la mère patrie et les pays étrangers qui empêchent d'établir un commerce de préférence entre la mère patrie et les colonies, ou est-il prêt à dire à la Chambre aujourd'hui, lui ou le premier ministre, vu les développements de ces derniers jours, vu l'envoi des contingents, et vu la position prise par l'organe de l'honorable ministre des Travaux publics, que le gouvernement a protesté contre l'impôt sur les blés et farines du Canada, ou qu'il a fait des efforts pour obtenir une préférence en faveur du Canada. C'est la question importante aujourd'hui devant le peuple, et j'appelle de nouveau l'attention de la Chambre sur ce sujet simplement pour donner au gouvernement l'occasion de dire au pays ce qu'il pense de la question et ce qu'il se propose de faire.

IMMIGRATION.

M. URIAH WILSON (Lennox) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire faire quelques remarques sur la question d'immigration. Cette question a pris dans ce pays des proportions très importantes, non pas seulement parce que la somme que nous dépensons pour l'immigration est de près d'un demi-million de dollars par année ; je crois que le chiffre exact est de $445,000. Bien que ce côté de la question soit très important en lui-même, parce que l'argent vient du peuple, je crois qu'il y a un autre point de vue encore plus important, qui est la classe d'immigrants qui nous viennent. Un honorable député de la droite m'a dit l'autre jour d'avoir autre chose que des

extraits de journaux lorsque je discuterais de nouveau cette question, et c'est ce que je vais faire aujourd'hui.

Le gouvernement a fait de grands changements dans nos agences d'immigration en Angleterre, pour la raison, je suppose, que le Haut-commissaire a dit au ministre de l'Intérieur dans son rapoprt que l'ancien système avait donné tout ce que l'on pouvait espérer en retirer, et aussi que nous pourrions avoir un très grand nombre d'immigrants, si le gouvernement voulait leur rembourser le prix de leur passage lorsqu'ils arriveraient en Amérique, afin de leur aider à recommencer la vie. J'ai été heureux d'entendre l'autre jour, le ministre nous dire qu'il était fortement opposé à tout octroi ou passages payés; j'espère qu'il persistera dans cette résolution. J'ai toujours été opposé moi-même à l'idée de payer le passage des immigrants, parce qu'un homme rendu à l'âge mur, s'il s'est conduit comme il devait se conduire, devrait avoir économisé assez d'argent pour payer son passage, et s'il ne l'a pas fait, il devrait certainement avoir des amis pour lui prêter l'argent nécessaire. Je considère donc que ce serait une mauvaise politique que d'avancer de l'argent à des gens qui ne seraient pas d'utilité au pays, et même deviendraient à charge au peuple plus tard.

La question de l'émigration au Canada a pris une telle importance que le sous-ministre et M. White ont dû se rendre en Angleterre pour s'en occuper, et je constate que l'on a fait des changements importants. M. Preston n'a plus son bureau dans celui du Haut-commissaire, et on l'a fait chef des affaires d'immigration en Angleterre, en Irlande et sur le continent, et bien que le sous-ministre ait déclaré devant le comité que M. Preston était soumis au Haut-commissaire. Je constate aussi que c'est à lui que les agents de l'immigration font leur rapports, et c'est lui qui les envoie directement à Ottawa. Ces rapports étaient envoyés autrefois au Haut-commissaire qui les transmettait à Ottawa. On a fait aussi un autre changement en Irlande. J'ai appelé l'attention du ministre, l'année dernière, sur le fait que nous avions trop d'agents payés en Irlande, et je vois qu'il en a envoyé un en Angleterre, ne laissant que deux agents payés en Irlande, M. Kelly et M. Devlin. L'un est payé $1,800 par année, l'autre $3,000. Je suppose que le ministre, lorsqu'il nous expliquera la différence entre ces traitements nous dira pourquoi il a élevé celui de M. Devlin de $1,000 d'une seule fois. J'ai essayé, mais en vain, de savoir de M. Pedley, qui est à la tête du département de l'immigration et en a toute direction, et ne reçoit qu'un traitement de $2,500 par année, pourquoi M. Devlin et M. Preston recevaient chacun $3,000. Le ministre pourra peut-être donner une raison satisfaisante de cette différence. Il y a un autre point que je considère aussi mauvais, sinon pire. En Irlande, le gouvernement a nommé, si je ne me trompe, environ 100 agents d'immigration qui sont payés à commission ; c'est ce que nous dit le sous-ministre. Il est facile de dire quel sera le résultat, car ces agents ne s'occuperont pas que les émigrants qu'ils enverront soient bons ou mauvais. Leur seul objet sera d'en envoyer le plus grand nombre possible afin de gagner plus d'argent. Je crois que c'est le système que l'on suit aussi en Angleterre, en Ecosse, en Irlande et dans le pays de Galles. Je vois dans le rapport une lettre que l'honorable G. W. Ross a écrite au " Times " de Londres, en date du 9 septembre dernier. M. Preston l'a trouvée tellement de son goût qu'il l'a insérée dans son rapport. M. Ross, dans cette lettre, constate qu'un grand nombre de personnes quittent les Iles britanniques et dit que si la mère patrie et les colonies unissaient leurs efforts, ces émigrants iraient s'établir dans les colonies au lieu d'aller dans les pays étrangers. Je crois que l'honorable premier ministre ferait mieux de s'occuper de cette question, lorsqu'il ira en Angleterre, en juin prochain. Sur 700,000 personnes qui ont quitté le Royaume-Uni, de 1891 à 1900, 90,000 seulement sont venues au Canada.

Je veux maintenant appeler l'attention de la Chambre sur une autre question : l'entrevue accordée par M. Devlin au " Witness ", de Montréal. Cette entrevue a une histoire toute particulière, et je crois que le comité de l'agriculture et de la colonisation ne lui a pas rendu justice. Elle a été lue devant ce comité avec la réponse de M. Devlin, et le comité a refusé de la laisser entrer dans la preuve. Je vais donner lecture de l'entrevue de M. Devlin avec le " Witness ", de sa dénégation et d'un affidavit signé par le journaliste qui a écrit l'entrevue. J'ai vu dans le manuscrit de cette entrevue deux paragraphes écrits de la main même de M. Devlin.

J'avais songé à appeler l'attention de la Chambre sur les attaques que M. Devlin a faites sur des députés de la gauche à la session dernière, mais au commencement de la session j'ai demandé la correspondance à ce sujet ; par cette correspondance j'ai trouvé que la remontrance du ministre de l'Intérieur à M. Devlin était suffisante, et j'ai vu de plus que nous n'avions plus reçu d'attaques de ce genre depuis ce temps-là. Après que le comité eut rejeté l'entrevue de M. Devlin et refusé de l'insérer dans la preuve, je fis dans cette Chambre une interpellation à laquelle le ministre des Finances répondit avec beaucoup d'habileté, car je dois admettre qu'il trouve une difficulté avec plus de légèreté qu'aucun de ses collègues. La question que je posai était : L'attention du gouvernement a-t-elle été appelée sur un interview donné par M. Devlin au Witness ? Le ministre répondit : Oui, et par les journaux et par le comité d'agriculture. La question suivante demandait si le gouvernement avait eu depuis quelque temps des communications avec M. Devlin, et le ministre des Finances répondit : Non, mais que M. Devlin n'admettait pas l'exactitude

de l'interview. C'était, je crois, une réponse très insuffisante à une accusation aussi importante.

Je regrette d'avoir à ennuyer la Chambre en lui donnant lecture de cet interview, mais je crois qu'il est important que nous connaissions les faits. Cet interview a été publié dans le Witness, de Montréal, le 17 janvier 1902, et je dois dire, vu que ce journal a été un des journaux à sensation du pays, que je n'ai pas cru d'abord attacher beaucoup d'importance à l'interview. Le Witness est reconnu pour être partisan déclaré du gouvernement, bien que lorsqu'il s'agit de principes il trouve matière a critiquer de temps à autre certains actes du gouvernement, mais il serait impossible à aucun journal que veut être franc de faire autrement. Voici l'interview :

" M. C. R. Devlin,

" L'agent d'immigration du Canada est un partisan de John Redmond—Il croit que l'Irlande devrait avoir un parlement national—Pour quelles raisons le Canada ne reçoit pas un plus grand nombre d'immigrants irlandais.

" M. Charles R. Devlin, agent d'immigration du Canada à Dublin, Irlande, a souvent, dans la Chambre des communes et sur les hustings du pays, plaidé éloquemment la cause du " Home Rule " pour l'Irlande. C'est un Canadien-irlandais et il a toujours témoigné sa sympathie pour ceux qui combattaient en vue d'obtenir un parlement séparé pour le peuple irlandais.

" Son séjour n'a fait qu'accentuer sa sympathie pour cette cause. M. Devlin est un fonctionnaire du gouvernement fédéral, mais c'est un partisan enthousiaste de John Redmond, qui prêche actuellement, pour l'abolition des rentes en Irlande, une croisade qui menace d'avoir des conséquences d'une portée très grande. Mais, tout en remplissant ses fonctions officielles, M. Devlin contribue au fonds de la ligue agraire, et il est corps et âme avec ceux qui désirent une séparation de la Grande-Bretagne.

" M. Devlin est actuellement à Montréal, à l'hôtel Windsor. Cet après-midi, on lui a demandé d'exprimer ses sentiments sur la condition présente de l'Irlande, et plus spécialement, sur la forme aigué que l'agitation irlandaise a prise en ces derniers temps et qui s'est traduite par une organisation dont le but principal est l'abolition du système des rentes.

" M. Devlin a répondu qu'il ne faut pas oublier qu'il n'est pas un politicien mais un fonctionnaire de l'Etat, qu'il n'a jamais caché ses opinions au parlement, et il n'a pas changé d'idée quand il est allé vivre en Irlande. Il est partisan de John Redmond et il souscrit au fonds de la ligue agraire. Il est Canadien-irlandais, mais bon sang ne peut mentir et il n'a pas oublié que l'Angleterre a opprimé l'Irlande parce que les Irlandais sont catholiques.

" Etes-vous en faveur des moyens violents, M. Devlin ?

" Non, je n'approuve aucunement ces moyens. Je suis en faveur d'une agitation constitutionnelle. Il n'y a pas de nécessité de recourir à la violence dans l'espèce.

" Approuvez-vous l'agitation qui a pour objet d'induire les tenanciers irlandais à refuser de payer toute rente de quelque nature qu'elle soit ?

" Je suis en faveur du programme tracé par John Redmond. Voici l'attitude que j'ai prise et je ne crains pas de l'exprimer ouvertement:—

" Toutes mes sympathies sont acquises au mouvement national, et comme Canadien-irlandais et catholique romain, je ne vois pas pourquoi l'Irlande ne jouirait pas d'une forme de gouvernement responsable égale à celle dont jouit le Canada. Pour exprimer ma pensée aussi brièvement que possible, je vous dirai que j'étais nationaliste avant d'aller en Irlande et que depuis cette époque je le suis d'une manière encore plus prononcée.

" Toute la question se résume à ceci, dit M. Devlin : L'Irlande aura-t-elle son parlement distinct ? Je pense qu'elle devrait l'avoir. D'autres sont d'opinion contraire, et ils sont libres de penser comme ils l'entendent. Dans mon bureau, nous avons de fréquentes discussions à ce sujet.

" Une faction prétend qu'il ne devrait pas y avoir de séparation législative; d'un autre côté, la masse du peuple est en faveur de la séparation et je suis de son avis. Je n'ai rien à cacher de mes vues personnelles, mais, naturellement, je n'ai aucun désir de parler politique.

" Pensez-vous, M. Devlin, que l'établissement d'industries dans le sud et dans l'ouest de l'Irlande contribuerait à améliorer la situation ?

" Ce serait un excellent facteur, sans aucun doute.

" Le pays est-il prospère ?

" A vrai dire, il y a eu de bonnes récoltes.

" Les fermiers ont-ils des dépôts dans les banques ?

" Je n'ai pas étudié la situation économique.

" Comment les conseils de comtés fonctionnent-ils ?

" Très bien, assurément.

" La population s'intéresse-t-elle beaucoup aux questions locales qui sont débattues dans les assemblées ?

" Pour le moins autant qu'ici.

" On a demandé à M. Devlin comment il se faisait que le Canada eut si peu d'immigrants irlandais quand la majeure partie se dirige vers les Etats-Unis.

" D'abord, suivant M. Devlin, il y a là une question de drapeau qui joue un rôle important pour l'Irlandais. Il n'aime pas extrêmement le drapeau anglais. Il n'aime pas à émigrer dans un pays où flotte ce drapeau. Il va aux Etats-Unis de préférence. M. Devlin n'a aucun doute que le fait, pour sir Wilfrid Laurier, d'avoir assisté à l'assemblée de M. Redmond, contribuera beaucoup à diminuer les préjugés contre le Canada, et que le Canada ne perdra rien par suite de cet acte du premier ministre.

" En second lieu, continue M. Devlin, des efforts auraient dû être faits il y a trente ans passés. Ce n'est, pour ainsi dire, que d'hier que l'on s'est mis à la besogne. Quatre-vingt-dix pour cent des Irlandais émigrés aux Etats-Unis ont fait le voyage au moyen de billets de passage achetés par leurs amis qui avaient émigré aux Etats-Unis trente, vingt ou dix ans auparavant. Si le Canada s'était activement occupé de la question il y a trente ans, ces billets auraient été achetés pour attirer les emigrés en ce pays.

" En troisième lieu, il est bon de se rappeler qu'il n'y a pas en Irlande d'aide pour l'immigration, comme cela se pratique largement en Angleterre. Le pays n'a que trois agences d'immigration. D'autre part, il se fait en Angleterre du travail par le gouvernement fédéral, par les autorités provinciales et par la Compagnie du Pacifique Canadien.

" Il ajoute que, cependant, il y a eu amélioration notable sous ce rapport et que le Canada

commence à avoir une assez bonne part de l'immigration irlandaise. Il y a eu 1,400 personnes qui ont émigré, de l'Irlande en Canada, pendant onze mois de l'an dernier. C'est une amélioration marquée sur les années précédentes.

Le rapport du ministre de l'Intérieur n'en nomme que 933.

" On a dit, M. Devlin, qu'il y avait manque de zèle chez les agents du gouvernement, qu'ils font leur travail sans enthouiasme et qu'ils ne savent pas faire comprendre au peuple les avantages que leur offre le Canada ?

" Comme je viens de le dire, il y a trente ans que l'on aurait dû s'occuper d'attirer l'immigration irlandaise. On fait tout ce qu'il est possible de faire dans les circonstances.

" L'un des articles du nouveau programme de M. Redmond, c'est de faire comprendre au peuple qu'il doit rester au pays. Comme vous contribuez au fonds de la ligue, votre position comme agent d'immigration n'est-elle pas illogique ? Vous approuvez l'idée de la ligue de retenir le peuple au pays, et cependant vous devez prêcher l'immigration ?

" Mais je ne conseille nullement l'émigration!

" Non ? Alors votre charge et votre travail sont absolument inutiles ?

" Voyons, voyons, dit M. Devlin en riant, vous êtes un terrible questionneur, mais je vais vous expliquer ma position. Je ne conseille pas d'émigrer de l'Irlande, et je ne le conseillerai jamais. Je prétends que l'Irlande doit être le " home " de l'Irlandais et je serai heureux si, un jour à venir, aucun Irlandais n'est obligé de quitter sa patrie. Je reviendrai alors, gaiement, dans mon pays. Mais il faut tenir compte du fait qu'il y a un fort courant d'émigration d'Irlande, et mon but est d'en attirer au Canada la plus forte proportion possible.

" Ayant demandé à M. Devlin si l'établissement d'un service rapide sur l'Atlantique aurait un bon effet sur l'émigration, il a dit qu'il préférait ne pas répondre à cette question.

" Au sujet de sa mission actuelle, M. Devlin a dit : Je suis ici pour des affaires importantes qui concernent ma charge, et aussitôt qu'elles seront réglées, je m'en retournerai. Je désire tout particulièrement que les produits du Canada à l'exposition de Cork fassent aussi bon effet que possible. J'espère partir dans deux semaines."

2. Le gouvernement, ou aucun de ses officiers, s'est-il mis en communication avec M. Devlin au sujet de cette entrevue ?

3. Dans l'affirmative, quelle réponse, s'il en est, a été faite par M. Devlin ?

4. M. Devlin a-t-il envoyé quelque explication au département ou à aucun de ses officiers au sujet de l'entrevue ci-dessus mentionnée ? Dans l'affirmative, quelle est la nature de la réponse ?

Maintenant, M. l'Orateur, je voudrais que dans sa réponse, s'il doit répondre, l'honorable ministre de l'Intérieur nous dise quelle est la besogne de M. Devlin ; est-ce d'engager les Irlandais à venir au Canada ou à rester en Irlande. Il nous dit qu'il est un des souscripteurs de la ligne agraire dont l'objet est de garder tous les Irlandais en Irlande. Je crois même qu'il y a une société qui donne des prix à ceux qui en Irlande travaillent contre l'émigration. Je vais vous lire maintenant ce que le comité appelle la dénégation de M. Devlin. La lettre a été écrite d'Halifax à M. Pedley. Toute la lettre était là, mais le comité ne voulut en lire qu'une partie, et refusa de laisser le comité lui-même juger quelle partie devait être prise. Il fut permis au surintendant de l'immigration de choisir un paragraphe et de dire que c'était tout ce qui s'appliquait à la question. Je ne crois pas que le comité ait agi avec justice en ne prenant qu'un paragraphe de la lettre. Je crois que puisque l'on apportait la lettre comme preuve devant le comité, on aurait dû la donner en entier. Voici le paragraphe :

Je n'admets pas l'exactitude des entrevues que l'on m'attribue. Elles ont eu lieu, il y a plusieurs semaines, dans le Windsor, Montréal, au moment où je conversais avec des amis, et je n'ai fait que répondre par politesse et courtoisie à deux ou trois questions que me posaient des journalistes, lesquelles n'avaient aucun rapport à la politique canadienne.

Or, j'ai pris la peine, avant d'obtenir l'attestation que je vais lire, de prendre sur le compte du reporter auquel M. Devlin a accordé cette entrevue, des renseignements auprès des journalistes qui suivent les débats à la tribune de cette Chambre, et je suis certain que tous ceux qui connaissent M. Sutton en diront autant de bien que ses confrères. J'ai fait plus.. Lorsque je suis allé à Montréal, j'ai vu quelques personnes occupant de hautes positons dans le journalisme, et elles m'ont donné le même témoignage au sujet de M. Sutton. Je vais lire cette attestation :

Je, William Lutton, de la cité de Montréal, dans la province de Québec, reporter pour le " Witness," de Montréal, déclare solennellement comme suit :

1. Que j'ai eu une entrevue dans la cité de Montréal, avec M. C. R. Devlin, agent d'immigration du gouvernement canadien en Irlande, le 17 janvier 1902.

2. Que le compte rendu de cette entrevue tel qu'il a été publié dans le journal le " Witness " du 17 février 1902, est exact en tous points.

3. Je déclare de plus que j'ai en ma possession des paragraphes écrits de la main même de M. C. R. Devlin en ma présence et dont ce qui suit est la copie véritable:

" Je ne conseille pas d'émigrer de l'Irlande, et je ne le conseillerai jamais. Je prétends que l'Irlande doit être le " home " des Irlandais et je serai heureux si, un jour à venir, aucun Irlandais n'est obligé de quitter sa patrie. Je reviendrai alors, gaiement, dans mon pays. Mais il faut tenir compte du fait qu'il y a un fort courant d'émigration d'Irlande, et mon but est d'en attirer au Canada la plus forte proportion possible"

" Toutes mes sympathies sont acquises au mouvement national, et comme Canadien-irlandais et catholique romain, je ne vois pas pourquoi l'Irlande ne jouirait pas d'une forme de gouvernement responsable égale à celle dont jouit le Canada. Pur exprimer ma pensée aussi brièvement que possible, je vous dirai que j'étais nationaliste avant d'aller en Irlande et que depuis cette époque je le suis d'une manière encore plus prononcée, et j'abandonnerais une charge deux fois aussi rémunérative que celle que j'occupe, si pour la conserver, j'étais obligé de modifier mes opinions sur cette question."

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie, en vertu de l'acte

pour la suppression des serments volontaires extra judiciaires.

W. LUTTON.

Déclaré solennellement devant moi, dans la ville de Montréal, dans la provinces de Québec, ce quatrième jour d'avril 1902

HENRY J. ELLIOTT.

Commissaire de la cour Supérieure de la province de Québec, pour le district de Montréal.

Je crois que cela règle suffisamment tout doute quant à l'exactitude de l'entrevue, et il me semble que le gouvernement devrait se dispenser des services de tout fonctionnaire qui parlerait dans les journaux comme M. Devlin a parlé. Ce n'est certainement pas le genre de fonctionnaires dont le traitement doive être augmenté, comme on l'a fait en lui donnant plus que l'on donne au surintendant de l'immigration. Son traitement a été augmenté au 1er juillet 1900, juste quatre mois avant les élections générales.

Je veux maintenant, pour le bénéfice du ministre des Douanes, montrer ce que l'on fait en Irlande. L'honorable ministre a parlé élogieusement du travail considérable des agents d'immigration. Depuis plusieurs années je m'occupe de cette question, et je n'ai pu voir encore quel grand travail ils avaient accompli, spécialement en Angleterre et en Irlande. Le gouvernement a certainement réussi à dépenser plus d'argent que ses prédécesseurs, et à obtenir moins de résultats. J'ai ici un tableau que j'ai préparé d'après les rapports de M. Pedley, et j'en garantis l'exactitude. Je suis prêt aussi à le soumettre à M. Pedley qui, je crois, connaît plus en fait d'immigration qu'aucune autre personne au Canada ou en dehors, parce qu'il paraît l'avoir étudiée à fond. Ce tableau couvre une période de neuf années. Je ne sais pas si c'est par erreur qu'il a fait ces comparaisons pour neuf années seulement, ou quelle en est la raison.

ÉTAT APPROXIMATIF DE LA DÉPENSE POUR L'IMMIGRATION D'IRLANDE DEPUIS LE 1ER JUILLET 1892 JUSQU'AU 30 JUIN 1901.

Année.	Nombre d'agents.	Nombre d'immigrants.	Traitements et dépenses des agents.	Impressions, annonces, primes, etc.	Coût total.
			$ c.	$ c.	$ c.
1892-3	2	1,284	4,147 79	2,000 00	6,147 79
1893-4	3	1,066	2,600 09	6,000 00	8,600 09
1894-5	1	1,160	2,368 25	2,000 00	4,368 25
1895-6	.....	886	31 00	1,500 00	1,500 00
1896-7	3	751	3,431 37	2,000 00	5,431 37
1897 8	3	731	9,274 94	3,000 00	12,274 94
1898-9	3	699	10,133 74	3,000 00	13,133 74
1899-1900	3	343	9,942 62	4,000 00	13,942 62
1900-01	5	933	13,955 41	4,500 00	18,455 41
Neuf ans	23	7,855	55,854 21	28,000 00	83,854 21

Je dois dire qu'en 1900 l'exercice a été changé. Auparavant, on comptait l'année de calendrier et aujourd'hui on compte d'après notre exercice financier, ce qui fait six mois seulement pour cette année-là. Mais vous remarquerez que dans cette moitié d'année nous avons dépensé en traitements, $9,942, pour impressions, $4,500, soit une dépense totale de $14,000. Pendant ces neuf années il nous est venu 7,855 émigrants d'Irlande, nous avons payé en traitements et autres dépenses $55,854, et pour impressions et primes $28,000, faisant un total de $83,854.

J'ai dit que nous dépensions beaucoup plus d'argent et recevions beaucoup moins d'immigrants. Dans les quatre premières années de 1893 à 1896, 4,396 immigrants sont venus au pays, et dans les cinq années suivantes seulement 3,457, soit une diminution de 939. Ce qui n'empêche pas les membres du gouvernement de croire qu'ils font une besogne extraordinaire en fait d'immigration. Quant aux dépenses pour les mêmes périodes, elles ont été de $20,616 pour les quatre premières années de 1893 à 1896, et de $63,238 entre 1896 et 1901. Ce qui fait $42,621 pour avoir 939 immigrants de moins. Cependant, malgré mes efforts pour engager l'honorable ministre à diminuer les dépenses d'immigration d'Irlande, il persiste à les augmenter et je crains beaucoup que cette année il ne les augmente plus que jamais. Mais j'aurai tout de même la satisfaction d'avoir fait mon devoir.

Dans un discours que j'ai fait dans cette Chambre, il y a un an ou deux, j'ai déclaré qu'à mon avis, nous pouvions avoir d'Irlande sans agent résident, autant d'immigrants que nous en avons aujourd'hui avec un agent, surtout lorsque les choses vont comme elles vont. Les chiffres suivants le démontrent :

1896....886
1897....751, soit 135 de moins qu'en 1896.
1898....733, soit 153 de moins qu'en 1896.
1899....699, soit 187 de moins qu'en 1896.
1900....686, soit 200, de moins qu'en 1896.

Diminution en 4 ans avec 3 agents.....675

1893....1,284
1897.... 751, soit une diminution de 533
1898.... 733, soit une diminution de 551
1899.... 699, soit une diminution de 585
1900.... 686, soit une diminution de 598

Diminution en 4 années..... 2,267

Je crois qu'il est temps de voir ce qui en est. Le rapport de l'auditeur général en fait voir de belles. L'extravagance qu'on y découvre est quelque chose qui n'a pas le sens commun. Nous y voyons un membre du clergé—je ne le connais pas, je ne sais pas où il demeure, je ne connais rien de lui, et je ne m'occupe pas à quelle dénomination il appartient, mais je dis que nous ne devrions pas payer des prix aussi extravagants pour ses services. Son traitement était de $100 par mois et il a donné six mois de son temps à ce prix. Ses dépenses ont été de $533.63.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : De qui l'honorable député veut-il parler ?

M. WILSON : Du révérend D.-A. Twomey, dont on trouve le compte à la page L—16 du rapport de l'auditeur général. Voitures et transports, $52.48 ; timbres-postes, $2.57 ; voyages par chemin de fer, $76.18 ; passage à Liverpool et retour, $59.80 ; pourboires aux garçons, $24 ; quayage, $1.22. Voyages dans le Canada : voitures, $24 ; billets de passage, $48.87 ; dépenses d'hôtel, $115.50 ; pullmans, $34.50. Ce qui fait un total pour six mois de service de ce clergyman, une dépense de $1,655.43. Je crois que c'est un homme un peu trop coûteux pour être envoyé comme agent d'immigration en Irlande. Je crois que ces chiffres sont exacts. S'ils ne le sont pas, j'espère que le ministre les corrigera, parce que je désire arriver à la vérité à ce sujet.

Il est inutile de critiquer le gouvernement si la critique n'est pas basée sur la vérité, parce que l'on doit avoir bien petite opinion d'un homme qui veut tromper.

Il y en a un autre aussi, M. Mulvihill. Il a été très modéré. Il a été employé trois mois et n'a coûté au pays que $540.85. Puis nous trouvons M. John Webster qui recevait un traitement de $1,200. Les dépenses d'hôtel étaient très modérées, $268.75 seulement, et la dépense totale de son bureau, de $2,061.62. M. Webster n'est pas tout à fait aussi extravagant que M. Twomey qui, en six mois, a dépensé $649.13 pour sa subsistance au Canada et en Angleterre. Il doit avoir bien vécu, à en juger par le prix. Puis nous avons M. E. O'Kelly qui reçoit un traitement de $1,800, et $715.40 pour ses frais de subsitance ; avec ses dépenses de voyages, M. O'Kelly nous revient à $3,647. Enfin M. C.-R. Devlin qui reçoit $3,000 de traitement, et $515.40 pour sa subsistance ; au total il nous coûte $6,132.41. Les impressions, annonces et primes, en Irlande en 1901, ont coûté $4,500, ce qui fait une dépense totale de $18,455.41 en Irlande, en 1901, et le Canada a eu pour cette somme 933 immigrants qui lui reviennent à $19.76 chacun. Je crois que le sous-ministre, M. Smart, a dit devant le comité, l'autre jour, que chaque immigrant coûtait au pays $6.11 chacun en moyenne, les dépenses qui se font dans notre pays non comprises.

J'arrive maintenant à une question à propos de laquelle je voudrais que le ministre nous donnât quelques renseignements. J'ai toujours cru que nous devrions voter les crédits pour l'immigration de la même manière que nous votons les autres crédits. Et pourquoi pas ? Pourquoi les voter ainsi en bloc ? Ces crédits sont divisés en quatre item seulement. Je voudrais que le ministre nous dise qui a recommandé d'augmenter le traitement des agents.

Il est bien connu qu'il n'augmente les appointements d'un homme dans son ministère que lorsqu'il a la recommandation de son sous-ministre. C'est l'affaire du sous-ministre. J'ai essayé de faire venir le sous-ministre devant le comité pour nous dire comment cela se faisait. Il a été muet comme une huître, et j'espère que le ministre prendra la responsabilité de nous dire comment cela se fait et pour quelle raison. Je veux lui donner une liste des agents dont les appointements ont été augmentés. La liste a été donnée au comité et la voici :

NOMS DES AGENTS D'IMMIGRATION DONT LES APPOINTEMENTS ONT ETE AUGMENTES.

Noms.	Date de la nomination.	Appointements.	Date de l'augmentation.	Appointements actuels.
		$		$
G. W. Speers	Mars 1897...	1,500	1er nov. 1898....	2,000
J. G. Crear	Oct. 1897...	900	Sept. 1899 .	1,200
M. V. McInnes	1er fév. 1897...	1,500	Juillet 1901....	1,800
James Grieve	10 " 1897...	1,200	1er fév. 1900....	1,500
W. H. Rogers	1er déc. 1897...	900	Janv. 1901....	1,200
M. V. Bennett	1er " 1897...	900	1er " 1901 ...	1,200
W. J. White	1er janv. 1897...	1,800	1er juill. 1901....	2,000
Rév. M. Blais	1er mai 1898...	500	Sept. 1900....	600
C. R. Devlin	15 mars 1897...	2,000	1er juill. 1900....	3,000
John Webster	Déc. 1896...	900	Sept. 1899....	1,200
W. L. Griffith	Avril 1897...	1,200	Oct. 1900....	1,800
Thomas Duncan	" 1897...	1,200	Mars 1899....	1,500
		14,500		19,000

Il y a une augmentation totale de $4.500 dans les appointements de ces douze hommes. Je suis sous l'impression que ceci mérite une explication de la part du ministre. J'espère qu'il nous dira dans quelles conditions il a augmenté les appointements de ces messieurs, quel examen ils ont subi, et quel ouvrage particulier ils ont à faire. Est-ce à cause des grands succès qu'ils ont obtenus comme agents d'immigration ou pour quelque autre raison ? Je crois qu'il dira certainement qu'en ce qui concerne l'Irlande ils n'ont pas fait de grands progrès pour obtenir des immigrants. Maintenant, j'ai d'autres tableaux relatifs aux affaires générales d'immigration et bien que je sois convaincu qu'ils sont fidèles, puisqu'ils sont pris dans nos archives, je crains que si nous consultons le recensement nous serons portés à croire que nous avons, soit perdu le gros des immigrants que nous avons reçus, ou bien que nous avons perdu le même nombre ou plus de notre propre population. Je crois que si tel est le cas, c'est déplorable, parce que je préférerais avoir un Canadien que n'importe quel autre homme.

Je vais maintenant vous donner le nombre d'immigrants rapportés chaque année comme s'étant établis au Canada, de 1891 à 1901, et le total pour les dix années. Voici les chiffres :

1892	27,898
1893	29,632
1894	20,829
1895	18,790
1896	16,835
1897	20,016
1898	30,742
1899	44,506
1900	23,395
1901	49,149
Total pour 10 ans	282,292

On voit que le nombre pour 1900 ne représente que six mois, et je ne sais pas comment je pourrais arriver au chiffre exact pour toute l'année, à moins de doubler le nombre des six mois, mais naturellement, je ne suis pas autorisé à le faire, et je laisserai les chiffres tels qu'ils paraissent dans le rapport soumis à cette Chambre. J'ai ici le total des dépenses d'immigration pour chacune des années inscrites dans le rapport que j'ai demandé.

Le total des dépenses d'immigration du 1er juillet 1891 au 30 juin 1901, ont été comme suit :

Année.	Montant.
1891-1892	$177,604 82
1892-1893	180,677 43
1893-1894	202,235 52
1894-1895	195,652 97
1895-1896	120,199 00
1896-1897	127,438 14
1897-1898	261,194 90
1898-1899	255,878 88
1899-1900	434,562 61
1900-1901	444,729 63
	$2,400,173 90

M. WILSON.

Nous avons donc eu 282,292 immigrants pendant les dix années et nous avons dépensé $2,400,173.90. Dans les cinq premières années de cette période sous le régime conservateur nous avons dépensé $873,369, et dans les cinq années suivantes, sous le régime libéral, nous avons dépensé $1,523,804. Durant les cinq années de régime conservateur, nos immigrants nous ont coûté $7.65 par tête, et durant les cinq années de régime libéral, ils nous ont coûté $9.05 par tête, ou $1.40 par tête de plus pendant les cinq années du régime libéral, qu'ils nous avaient coûté auparavant.

Je suis peiné de n'avoir pu obtenir les chiffres complets pour la Grande-Bretagne et l'Irlande. Il y a une année pour laquelle je n'ai pas le nombre des immigrants. Lorsque je les ai demandés au ministère, on m'a répondu qu'on ne pouvait pas les avoir facilement et par conséquent j'ai laissé aller la chose. Je serai donc obligé de soumettre ce tableau indiquant les immigrants de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le nombre d'immigrants que nous avons reçu de ces deux pays, le nombre des agents et le coût de notre personnel d'immigration durant les années mentionnées. Voici ce tableau :

Nombre d'immigrants de la Grande-Bretagne et d'Irlande ; nombre des agents, appointements, impressions, etc. :

Année.	Nombre d'agents.	Nombre des Immigrants.	Appointements.	Impressions et autres dépenses.	Total.
			$	$	$
1891-2	5	.....	5,886 67	13,805 63	19,692 30
1892-3	8	20,066	7,509 26	19,033 68	26,547 90
1893-4	8	16,004	10,569 64	15,420 84	25,990 48
1894-5	7	14,956	10,638 29	8,669 02	19,338 04
1895-6	6	11,884	9,438 28	8,816 86	18,255 14
1896-7	13	11,383	12,643 41	11,091 00	23,734 41
1897-8	9	11,606	13,240 23	17,611 56	30,851 79
1898-9	9	10,623	13,203 22	18,679 23	31,882 45
1899-0	10	9,888	16,800 00	26,150 73	42,950 73
1900-1	14	13,082	19,950 00	26,931 21	46,881 21
10	89	119,492	119,879 00	116,214 72	286,124 45

Le nombre total d'immigrants arrivés de 1893 à 1896 a été de 62,910 et le nombre total arrivé de 1897 à 1900, de 43,500. Je prends ici une période de quatre années, parce que je n'ai pas le nombre complet pour une année. Je dois donc prendre une période de quatre années au lieu de cinq. Le nombre d'immigrants arrivés de 1893 à 1896 a été de 62,910, et le nombre de 1897 à 1900 a été de 43,500. Dans la seconde période nous avons eu 19,410 immigrants de moins que dans les quatre années précédentes.

Durant les quatre premières années, nous avons dépensé $90,131.56, et dans les quatre

dernières années, nous avons dépensé $129,-419.79, soit, dans le second terme, nous avons dépensé $39,282.22 de plus que durant le premier terme sous le régime conservateur et nous avons eu 19,410 immigrants de moins pour cette augmentation de dépenses.

Or, M. l'Orateur, je crois ces chiffres exacts, et si le ministre de l'Intérieur veut les comparer soigneusement avec les documents officiels dans son ministère, il constatera leur exactitude. J'ai d'autres chiffres ici, mais il ne sont pas tout à fait complets, selon mon idée. Il paraît que pendant une bonne partie du temps on a tenu un compte très exact du nombre d'immigrants venus ici du continent européen, mais je donnerai le tableau si les honorables députés le jugent à propos.

Quelques VOIX : Continuez.

M. WILSON : J'ai ici un relevé du nombre des agents d'immigration employés par le gouvernement fédéral chaque année sur le continent européen, leurs appointements et dépenses du 1er juillet 1891 au 30 juin 1901 :

Nombre d'agents d'immigration employés par le gouvernement fédéral chaque année sur le continent européen, leurs appointements et dépenses du 1er juillet 1891 au 30 juin 1901 :—

Année.	Nombre d'agents	Appointements.	Impressions et autres dépenses.	Total.
		$	$	$
1891-2.....	3	686 51	248 00	934 00
1892-3.....	2	825 00	620 80	1,445 80
1893-4.....	5	2,684 97	4,175 20	6,860 00
1894-5.....	1	1,200 00	519 05	1,719 00
1895-6.....	1	1,200 00	600 00	1,800 00
1896-7.....	3	1,976 94	963 45	2,940 00
1897-8.....	6	8,373 06	2,230 59	10,603 00
1898-9.....	7	6,209 41	2,449 81	8,659 00
1899-1900..	4	4,239 69	2,463 05	6,692 00
1900-1.....	2	1,600 00	1,934 86	3,534 00
10	34	28,999 58	16,204 87	45,204 45

J'ai juste un autre tableau, relatif à l'immigration des Etats-Unis. La raison pour laquelle je lis ces tableaux aujourd'hui, c'est que jusqu'à présent il était très difficile d'avoir un point de départ pour connaître combien de gens sont venus ici d'un pays en particulier et à quel coût ; et si nous partons bien maintenant, je crois qu'à l'avenir nous pourrons obtenir des relevés complets sur ces matières. Si l'on suit cette méthode, nous aurons des tableaux dans lesquels nous trouverons tous les renseignements que nous désirons sans avoir à parcourir tous les livres bleus publiés d'année en année par le ministère. Avant de lire ce tableau relatif aux Etats-Unis, je dois dire que ce mouvement a été parti dès 1891-92, par l'ancien gouvernement, et l'on considérait ce pays comme un champ fructueux pour le travail des agents d'immigration. Je crois que c'était un sage mouvement, et j'appuierai tout effort raisonnable que fera la présente administration pour amener des immigrants convenables des Etats-Unis, parce que ce pays-là reçoit aujourd'hui un bien plus grand nombre d'immigrants de la bonne espèce que dans les années antérieures. Je suis pleinement convaincu que si nous avons encore deux ou trois bonnes récoltes dans le Nord-Ouest, nous recevrons une nombreuse immigration des Etats-Unis, que nous y ayons ou non des agents. Un monsieur qui commerce sur les terres dans ce pays-là m'a dit que les spéculateurs avaient habitude de se rendre dans les Etats du nord avec des cartes pour faire valoir les terres, et que souvent des capitalistes se joignaient à eux et devenaient des agents d'immigration de grande importance. Ils avaient un grand intérêt à faire des ventes, parce qu'ils partageaient les profits. Voici le tableau relatif aux agents dans les Etats-Unis :

Relevé approximatif indiquant le nombre d'agents d'immigration employés par le gouvernement fédéral chaque année, dans les Etats-Unis d'Amérique, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1901 ; le montant total payé chaque année à ces agents pour appointements, et le montant dépensé chaque année par ces agents pour impressions et autres dépenses, comme suit :—

Année.	Nombre d'agents	Appointements.	Impressions et autres dépenses.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1891-2.....	19	9,221 19	12,668 19	21,889 38
1892-3.....	41	22,052 41	31,105 45	53,157 86
1893-4.....	33	15,614 03	30,297 75	45,911 78
1894-5.....	8	5,939 81	2,508 15	8,447 96
1895-6.....	4	5,102 78	1,844 31	6,947 09
1896-7.....	12	4,880 30	6,352 09	11,232 39
1897-8.....	28	14,884 90	28,197 44	43,082 34
1898-9.....	23	16,316 35	29,277 35	45,593 70
1899-1900..	16	15,252 02	24,988 15	40,240 17
1900-1.....	27	18,957 98	30,161 12	49,119 00
10	211	128,221 77	197,400 00	325,621 77

M. SPROULE : Et en outre des agents à commission.

M. WILSON : Oui ; et ceux-là se comptent par centaines. Je n'ai tenu aucun compte des agents à commission, parce que je n'aimerais pas à fatiguer la Chambre avec des masses de chiffres. J'arrive maintenant à ce que je considère très important, c'est la manière dont les Etats-Unis traitent leurs immigrants.

Il y a environ quinze ou vingt ans, les Etats-Unis ont trouvé que les crimes augmentaient constamment dans leur pays, que les hospices de charité se remplissaient, et que le peuple américain se trouvait énormé-

ment taxé à cause de leur manque de surveillance convenable sur leurs immigrants. Le gouvernement des Etats-Unis nomma en 1888 une commission pour faire une enquête, et je ne lirai que deux ou trois courts extraits du rapport de cette commission. Dans l'Etat de New-York seul, les œuvres de charité coûtent plus de $20,000,000, selon le témoignage donné sous serment par un des témoins. La commission découvrit que dans les plus vieux pays de l'Europe il existait non seulement des sociétés établies dans le but de déporter les criminels, mais que le gouvernement payait même des subventions à ces sociétés à même le trésor public, et elle entendit des témoignages prouvant que des fonctionnaires de l'Etat en Allemagne, avaient ouvert les portes des prisons, avaient amené les prisonniers jusqu'aux steamers et avaient payé leurs frais de voyage jusqu'en Amérique. Si l'honorable monsieur désire vérifier mon affirmation, sur le rapport, je serai heureux de le lui passer. Je peux assurer à l'honorable ministre qu'il a marché beaucoup trop lentement dans cette affaire, et que nous sommes envahis par une classe d'immigrants à qui le gouvernement des Etats-Unis ferme l'entrée de son pays.

On m'a dit que je ne devrais pas citer des articles coupés dans les journaux, et j'ai pris la peine d'aller faire visite à M. Watchorn, le principal inspecteur des Etats-Unis, dont les fonctions s'exercent depuis Saint-Jean, N.-B., jusqu'au Sault Sainte-Marie, dans le Michigan. Il m'a dit d'abord qu'il n'avait aucun pouvoir de donner les renseignements que je demandais. Ces renseignements, disait-il, étaient exclusivement réservés à son propre gouvernement et non pas aux journaux ou aux hommes qui voulaient s'en servir pour leurs propres fins. Mais il m'a dit que si je voulais m'adresser au ministère à Washington, j'obtiendrais sans doute ce que je désirais. J'ai oublié de dire que mon attention avait été en premier l'eu attirée sur cette question par le " Star ", de Montréal, qui dans son numéro du 22 mars publiait une description pittoresque de l'espèce de gens qu'on refusait. Si quelque honorable monsieur n'a pas lu cet article je me ferai un plaisir de le lui procurer, et j'affirme à la Chambre que cette lecture en vaut bien la peine. Le lendemain, le " Star " publiait un article de la rédaction et les gens riaient à l'idée que ce pût être la vérité ou même quelque chose d'approchant. Mais M. Miller qui a étudié l'affaire est un homme énergique et parfaitement digne de foi. J'écrivis à Washington et on me renvoya à M. Watchorn qui me donna le renseignement suivant :

Service d'immigration des Etats-Unis.
Bureau de l'inspecteur spécial d'immigration,
Port de Montréal, Canada,
233, rue Saint-Antoine,
12 avril 1902.

A l'honorable Uriah Wilson,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—Je désire accuser réception de votre lettre du 11 du courant, renfermant une

lettre que vous a adressé l'honorable T.-P. Powderly, commissaire général de l'immigration, Washington, D.C., et me priant de vous fournir autant de renseignements que possible dans le sens de vos demandes verbales du 4 du courant.

Les règles du département qui régissent ici ce bureau, ne permettent pas de fournir des renseignements officiels soit à la presse soit aux personnes qui, comme vous, désirent obtenir ces renseignements pour leur propre usage. Cependant, la lettre incluse ci-dessus mentionnée, suffit pour montrer que mes supérieurs n'ont aucune objection à ce que je vous donne pour votre usage tous les renseignements dont je peux disposer. Je vous fais donc la déclaration suivante, qui je crois, couvre virtuellement les différents points que vous avez énumérés dans votre liste de questions.

La juridiction de ce bureau s'étend du Sault Sainte-Marie, Michigan, à Saint-Jean, N.-B. Des officiers sont stationnés aux endroits suivants :

Trois au Sault Sainte-Marie, Michigan ; deux à Sarnia, Ont., et à Port-Huron, Mich.: cinq à Windsor, Ont., et Détroit, Michigan ; trois au Suspension Bridge, N.-Y.; quatre au Pont International (Fort Erié, Ont., et Black-Rock, N.-Y.), six à Montréal, P.Q., deux à Cornwall, Ont., deux à Vanceboro, Me., et un à chacun des endroits suivants :—Malone, N.-Y., Albany, W. Rouse's Point, N.-Y., St-Albans, Vt., Newport, Vt., North-Stratford, N.H., Hermingford, St. Armand, St-Jean, Athelston, P.Q., St-Thomas, Port-Hope, Kingston, Brockville et Prescott Ont., Lowelltown et Calais, Maine.

A part ceux qui précèdent, il y a au port d'entrée en Canada, un commissaire d'immigration des Etats-Unis qui a un personnel complet comprenant inspecteurs, interprètes, matrone et médecin. Tous les immigrants européens à destination des Etats-Unis doivent être examinés par ce commissaire, et si on les trouve bons à entrer aux Etats-Unis, on leur délivre un permis d'entrée dans les Etats-Unis, et il incombe aux fonctionnaires sous ma juridiction, de recueillir ces certificats aux stations situées sur la frontière (une copie de ces certificats ayant été remise à la frontière) et de les envoyer à Washington pour y être classés.

Avant de lire davantage, j'aimerais à dire qu'à mon avis, il serait très facile pour notre gouvernement de faire avec les Etats-Unis un arrangement en vertu duquel tous les immigrants, sans tenir compte s'ils vont des ports américains ou canadiens, seraient examinés. Si ce sont des indigents, des infirmes ou des aliénés, on s'ils ont une maladie dangereuse ou si on découvre que ce sont des criminels, on devrait les renvoyer. Pourquoi consentirions-nous à admettre dans le pays l'écume de la création ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami (M. Wilson) voudrait-il m'envoyer la lettre ?

M. WILSON : Je vous l'enverrai lorsque j'en aurai fini, mais j'ai à peine commencé à la lire.

On croyait que l'établissement d'une commission des Etats-Unis à un port d'entrée canadien suffirait pour rejeter toutes les demandes d'entrée peu désirables pour les Etats-Unis, comme cela se pratique dans les ports des Etats-Unis, mais on a découvert qu'un très grand nombre

d'immigrants ayant intention de se rendre aux Etats-Unis, déclaraient être des voyageurs canadiens, et évitaient ainsi l'inspection d'un officier des Etats-Unis dans un port canadien, et reprenait leur voyage de leur résidence provisoire au Canada vers leur destination originale. Par conséquent, il a fallu adopter d'autres méthodes pour combattre cette phase de la situation, de là l'augmentation du personnel à la frontière d'un nombre comparativement petit d'inpecteurs, au présent personnel de quarante-quatre.

Or, voilà ce que nos lois font pour les Etats-Unis. Et, de fait, elles font quelque chose de pis encore. C'est peu de chose de prendre l'argent d'un homme, mais c'est une affaire très grave de l'exposer aux risques de s'associer avec ces familles et autres qu'il rencontre. Bien que les Etats-Unis dépensent $100,000 par année pour ce service, ils ne taxent pas leur population pour cela, mais ils font payer toute cette somme par les immigrants ou par les compagnies de steamers. Ils exigent un dollar par tête pour chaque immigrant qui entre dans leur pays, et il y a un bill devant le congrès pour augmenter la capitation à $1.50. Je crois que ce bill deviendra loi. Le ministre de l'Intérieur a présenté un bill dans cette Chambre hier soir, relativement à cette affaire. Et je le conseillerais—s'il croit que mon conseil vaut quelque chose—de voir le bill qui est actuellement devant le congrès avant de presser l'adoption du sien. Car, s'il en arrivait à un arrangement avec le gouvernement américain, nous économiserions de l'argent, et nous nous épargnerions aussi l'ennui d'avoir un lot de gens qui ne sont utiles à personne. J'ai vu arriver à Halifax, un homme qui voulait se rendre à New-York. C'était un tout petit homme. Il avait eu le malheur de perdre un œil et l'autre était gravement affecté de trachome. Les fonctionnaires des Etats-Unis l'ont refusé. Mais il tomba aux mains d'une société qui lui fournit assez d'argent pour se rendre à Niagara, d'où il fut renvoyé. Ils n'y vont pas par quatre chemins quand un individu veut entrer subrepticement dans leur pays lorsqu'il n'a pas de certificat, et qu'il n'est pas une personne convenable à admettre. Ils l'ont arrêté et mis à bord d'un navire, et s'il leur faut payer le passage de retour, ils le paient. Mais nous ne devrions pas agir ainsi. Si un navire amène dans ce pays des gens qui ne sont pas des immigrants désirables, ce navire devrait être contraint de les ramener où il les a pris. On pourra me dire que c'est une opinion extrême, mais je suis peut-être un peu extrême dans certaines choses.

Il incombe à tous les inspecteurs de la frontière d'exiger un permis d'entrée accordé par le commissaire au port d'entrée, comme condition préalable à l'admission légale. Tous les immigrants étrangers non pourvus du dit permis d'entrer, sont sujets à être retenus pour subir un examen sévère à la frontière aux endroits suivants : Sault Sainte-Marie, Port-Huron, Détroit, Chutes Niagara et Montréal.

Il y a juste un petit nombre de postes, vous remarquerez, et de quelque endroit que viennent ces immigrants, ils sont envoyés à l'un de ces postes. Je crois que M. Watchorn est un des meilleurs officiers pour remplir cette charge. Tout en étant courtois, il est ferme, et leur dit dans un langage clair ce qu'il pense d'eux :

Si un immigrant sans permis d'entrer essaye d'entrer dans les Etats-Unis à aucune autre station de frontière, il est du devoir impériaux de l'inspecteur de service à cet endroit de renvoyer cet immigrant à l'une ou à l'autre des stations ci-dessus énumérées.

Vous remarquerez par le dernier rapport du commissaire général de l'immigration que six personnes seulement ont été refusées le long de la frontière canadienne, parce qu'elles souffraient d'affreuses maladies contagieuses. Une enquête faite par le bureau en Europe fit découvrir le fait qu'il y avait une formidable différence entre ceux qu'on savait avoir émigré d'Europe aux Etats-Unis, par la voie du Canada, et ceux qu'on avait refusé à la frontière.

Cette différence a donné lieu à de nouvelles enquêtes qui, jointes aux faits ci-dessus mentionnés, ont eu pour résultat l'adoption d'un rigoureux système d'inspection à la frontière. Le présent système a été inauguré le 1er septembre 1901, et depuis cette époque, à tous les points de cette juridiction on a refusé, pour diverses causes, plus d'un millier d'immigrants européens——

Or, ces immigrants ont été refusés parce qu'ils ne méritaient pas de devenir des citoyens des Etats-Unis. Quelqu'un a dit que leurs conditions de fortune, comme leur état mental, moral et physique devaient les empêcher. Je ne crois pas que personne ne veuille dans notre pays être dur pour de pauvres malheureux. Mais je crois, en même temps, que le pays où habitent ces malheureux est bien plus obligé d'en prendre soin que nous ne le sommes au Canada.

—et tandis que quelques-uns d'entre eux ont été refusés à cause de leur complète indigence, une très grande majorité a été refusée parce qu'ils souffraient de dégoûtantes maladies contagieuses, principalement de trachome, une dangereuse affection des yeux, et de favus, une dégoûtante affection du cuir chevelu. Ces deux maladies proviennent de la malpropreté et ne cèdent au traitement, seulement lorsqu'on les prend à leurs premières phases.

Vous remarquerez, à la page 34 du rapport du commissaire général que l'augmentation de l'immigration par voie du Canada, aux Etats-Unis, de 1896 à 1900, a été très forte, et de fait elle dépasse de beaucoup le chiffre indiqué.

Je crois que vos archives officielles établiront l'affirmation que pour l'exercice terminé le 30 juin 1901, il est arrivé approximativement dans les ports canadiens cinquante mille immigrants, que vingt-quatre mille étaient à destination des Etats-Unis, ce qui porte à croire que vingt-six mille sont restés au Canada, mais ces chiffres induisent tout à fait en erreur, parce que sur les vingt-six mille qu'on accorde au Canada, pour le temps mentionné, on a délivré à au moins trois cents par mois des certificats d'admission aux Etats-Unis, à Montréal seul, dans les trente jours de leur arrivée dans un port canadien.

Je voudrais savoir maintenant ce que le ministre pense de cela, ou ce que son député ou le surintendant de l'immigration en pensent. Si dans les trente jours de leur débarquement au Canada, environ quatre mille personnes, de leur propre mouvement, sont allés aux Etats-Unis, après avoir subi un examen très sévère—ces gens ayant été originairement inscrits pour le Canada—que trouverions-nous si nous faisions un relevé dans le pays tout entier? Il me semble que cela prouve assez bien l'affirmation que j'ai faite il y a deux ans. Mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy) ainsi que quelques autres honorables députés et moi, avons fait une analyse assez soignée de l'immigration des différents pays et nous n'avons pu nous convaincre que nous avons eu plus de 26,000 émigrants, bien que les rapports disent que nous en avons reçu 44,000.

Supposant qu'une proportion semblable d'entrées se soit produite aux autres stations de la frontière (ce qui n'est pas du tout déraisonnable), on constatera que plus de la moitié de l'immigration européenne inscrite au compte du Canada, s'est rendue aux Etats-Unis dans les trente jours après le debarquement et il n'existe aucun doute dans mon esprit qu'une très forte proportion de l'autre moitié a également pris la route des Etats-Unis, à une époque subséquente plus ou moins longue.

Voilà ce que dit M. Watchorn, et je vous montrerai le document que je lui ai vu signer moi-même :

Je ne saurais donner un meilleur exemple qu'en vous citant le fait qu'aujourd'hui même nous avons envoyé à New-York, sous une forte escorte, en état d'arrestation sur l'autorité de mandats délivrés par le secrétaire du Trésor, quatorze immigrants souffrant de favus ou de trachome, qui étaient débarqués le 31 mars dernier à Saint-Jean, N.-B., qui sont tous inscrits au compte du Canada, mais qui, vous le ramarquerez, sont considérés comme impropres à résider aux Etats-Unis (et qui évidemment ne désiraient pas rester au Canada, malgré qu'ils y eussent été dirigés) ; ils sont placés à bord de steamers dans le port de New-York aujourd'hui et renvoyés dans le pays d'où ils viennent, au frais du gouvernement des Etats-Unis.

J'ai vu le télégramme disant qu'ils avaient été mis en sûreté à bord du steamer, et je serais très heureux si les autres contre lesquels on a fait des objections, étaient mis à bord d'un autre steamer et renvoyés aux pays d'où ils sont venus.

En outre de ces quatorze personnes envoyées à New-York, nous avons refusé quarante et une autres personnes affligées de la même manière qui furent mises à bord du navire en même temps ; mais ces quarante et une personnes n'ayant pas subrepticement traversé la frontière, ont été renvoyées à différents endroits du Canada—notamment à Windsor, Hamilton, Toronto et Montréal, où, je crois, elles sont encore aujourd'hui.

Je vais lire toute cette lettre pour la raison que ce gentleman déclare qu'il ne prend aucune part quelconque à la politique canadienne, et ne désire pas qu'un parti s'en

serve comme d'un instrument politique contre l'autre parti. Il n'avait aucune objection à donner les faits, mais il ne voulait pas qu'on suppose qu'il désirait favoriser un côté plus que l'autre. Par conséquent, je veux lire cette dernière partie de la lettre, bien qu'elle ne paraisse pas concerner les affaires de l'immigration ; mais je fais exactement ce qu'il attendait de moi.

Le même motif qui m'a porté à hésiter a répondre à votre demande de renseignements du 4 du courant, me pousse à désirer d'éviter tout apparence de critiquer ou d'essayer de critiquer la manière dont votre honorable gouvernement juge à propos de conduire ses affaires, et je ne désire pas que vous interprétiez quoi que ce soit de ce que je dis ici comme imputant un blâme à aucune personne quelconque attachée à votre gouvernement. Je vous donne l'information pour ce qu'elle vaut, et j'ose exprimer l'espoir qu'avant longtemps, nous verrons votre gouvernement assez sage pour se décider à exclure du Canada toutes les personnes souffrant de dégoûtantes maladies contagieuses, et qui sous d'autres rapports, sont évidemment et immanquablement destinées à dépendre de la charité, publique ou privée.

On a trouvé dans les Etats-Unis qu'à mesure qu'on s'efforçait d'exclure les vicieux, ceux atteints de maladies, et ceux qui sont à charge, les classes saines, fortes, vigoureuses et désirable ont renouvelé d'efforts pour entrer dans les Etats-Unis.

Espérant que ce que je vous dis ici pourra servir en quelque mesure à vous éclairer ainsi que d'autres qui désirent connaître plus ou moins le sujet.

Je demeure respectueusement,
ROBERT WATCHORN,
Inspecteur spécial de l'immigration.

Je crois maintenant avoir complètement rempli la promesse que j'ai faite en commençant, que la preuve de mes assertions serait autant que possible officielle. Ce monsieur est en état de connaître tout ce qui concerne les gens qui viennent dans ce pays, parce que, ainsi que je l'ai dit déjà, il est à la tête du personnel entier des inspecteurs depuis Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, jusqu'au Sault Sainte-Marie dans l'ouest. J'espère que le ministre considèrera avec soin non seulement les sommes énormes d'argent que nous dépensons pour l'immigration, mais aussi s'il ne vaudrait pas la peine d'imposer une capitation aux compagnies de steamers qui amènent des immigrants dans ce pays. Quelqu'un m'a dit, il y a un instant : Vous n'avez pas besoin d'envoyer des immigrants au Yukon, vous avez de la peine à vous en débarrasser. Et je suis d'opinion que si nous avons encore deux ou trois bonnes récoltes dans le Manitoba et le Nord-Ouest, nous aurons très peu de peine à remplir le pays.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable Clifford Sifton) : On admettra, je présume, que la question que l'honorable député (M. Wilson) a présentée à l'attention de la Chambre, a assez d'importance pour justifier une ample discussion, afin que la Chambre puisse être aussi complètement que

possible renseignée sur le travail du département de l'immigration et que le département puisse avoir une occasion d'entendre les recommandations faites par les deux côtés de la Chambre sur la manière dont le département peut améliorer ses moyens d'action. J'ai eu beaucoup à m'occuper d'immigration depuis quelques années. Pendant quatre ans, avant de devenir membre de ce gouvernement, j'ai eu beaucoup à faire dans les questions relatives à l'immigration se rattachant au gouvernement du Manitoba, et de plusieurs autres manières, bien que ce sujet ne fut pas spécialement dans mes attributions.

J'ai nécessairement consacré beaucoup d'attention à cette question, et j'ai eu occasion de me renseigner sur la manière de conduire l'ouvrage à faire. Je ne peux rien trouver à redire aux critiques de l'honorable député de Lennox (M. Wilson) dans son discours à la Chambre, sur la conduite du département, mais, en parlant ainsi, je ne veux pas dire que sous tous rapports je partage son opinion. Je ne désire pas trouver à redire soit sur la manière soit sur l'esprit avec lesquels il a rempli la tâche de critiquer l'ouvrage du département. Je suis bien convaincu qu'un examen de l'ouvrage du département fait dans cet esprit et simplement avec le désir de trouver ce qu'on a fait et d'en informer la Chambre, ne peut nuire à aucun département, mais qu'en somme, il est destiné à provoquer des améliorations dans la conduite du travail. La Chambre comprendra, naturellement, que lorsqu'il faut dépenser un demi-million de dollars sous la direction d'un ministre qui a un grand nombre d'affaires publiques à surveiller, et des départements d'une espèce ou d'une autre à diriger, il est extrêmement difficile de suivre la trace de tout ce qui a rapport à ce travail, et je suis forcé de dire et je ne m'oppose pas du tout à ce que les fonctionnaires du département de l'immigration sachent qu'ils seront probablement examinés par des députés de l'autre côté de la Chambre devant le comité de l'Agriculture. Il est possible que ce fait ait une influence salutaire sur leur conduite et leur travail, et dans ce cas le gouvernement et le public en général en profiteront.

Je suppose qu'il n'y aura aucune différence d'opinion quant à l'importance du travail d'immigration au Canada. Il est inutile de le discuter. La longueur du temps que nous passons à discuter dans cette Chambre les relevés du recensement, semblerait indiquer un concours d'opinion que la question de population au Canada est, comme dans les autres pays nouveaux, de première importance, et justifie, je crois, toute l'attention que d'honorables députés sont capables de lui accorder. Il va sans dire, M. l'Orateur, qu'il n'a a peut-être pas un seul pays du monde civilisé aujourd'hui qui profitera aussi largement et aussi immédiatement que le Canada d'une rapide augmentation de population. Nous avons en réserve de si vastes ressources naturelles, non pas simplement dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, où une vaste étendue de fertiles terres agricoles attendent des colons, mais dans toutes les provinces du Dominion. La partie nord de la province de Québec, où il y a de vastes régions encore à peine touchées, les régions nord de la province de l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et les provinces maritimes aussi, excepté peut-être l'Ile du Prince-Edouard, et les provinces de l'ouest, tout ensemble nous donnent d'énormes ressources naturelles inexploitées, faciles à développer par un peuple industrieux et de bonne volonté, et dont on ne trouverait pas l'égal dans l'univers aujourd'hui. Donc, cela devient une question sur laquelle la sagesse des membres de la Chambre peut très bien s'exercer pour décider des meilleures méthodes d'attaquer et d'accomplir l'ouvrage qui est sous le contrôle du département de l'immigration. Or je n'ai aucun désir de dire à la Chambre, ou de prétendre que l'ouvrage qui s'est fait sous ma direction pendant les cinq dernières années a été accompli à la perfection. Je veux seulement dire qu'au meilleur de mes capacités je me suis efforcé de voir à ce qu'on saisisse toutes les chances possibles de faire réussir l'ouvrage, et je pourrais dire sans trop de difficulté qu'en somme l'ouvrage a réussi et que nous avons même fait beaucoup plus qu'on ne pouvait raisonnablement espérer de notre part avant qu'on eût entrepris ce travail. Avant d'entrer dans les détails de l'ouvrage, ce que je n'ai pas le temps de faire avant six heures, je désire répondre avec autant de détails possibles à quelques-unes des critiques que l'honorable député de Lennox a porté à l'attention de la Chambre.

On a parlé entre autres choses de la personnalité de notre agent en Irlande. Mais avant de répondre à cela, je dirai qu'il sera toujours facile, quel que soit le système que l'on suive dans le service de l'immigration, pour un député de signaler après quatre ou cinq ans quelque endroit où l'œuvre de l'immigration n'a pas eu autant de succès qu'on pourrait désirer. On ne peut s'attendre à un succès phénoménal partout. De même, sur le champ de bataille, on ne peut s'attendre que chaque balle tuera son homme ; mais si l'on ne tire pas du tout on ne tuera certainement personne. Nous mettons des agents à l'œuvre dans plusieurs pays. En certains endroits, l'œuvre se fera avec grand succès, tandis que, dans d'autres, avec un travail également énergique et intelligent, il pourra arriver que, par suite de quelques circonstances défavorables, on n'ait pas le même succès, et après une période de trois ou quatre ans, quelqu'un pourra signaler un endroit où l'on n'ait pas aussi bien réussi qu'on aurait voulu. Pour ce qui est de M. Devlin, je crois que tous les honorables membres de cette Chambre qui connaissent leur ancien collègue s'accorderont à dire avec moi que M. Devlin est un homme d'une habileté exceptionnelle. Je crois que personne de ceux qui connaissent M. Devlin

ne contestera cela ; et si quelqu'un peut être regardé comme capable de prendre charge du service en Irlande et de tourner au profit du Canada le courant de l'opinion publique et de l'émigration d'Irlande, M. Devlin est bien l'homme.

M. WILSON : Je suis sous l'impression que lorsque M. Devlin a été nommé, c'était comme chef du service de l'immigration en Irlande. On m'apprend maintenant qu'il a été réduit à la position d'un agent d'immigration ordinaire, qu'il n'a rien à faire avec les autres agents et qu'il fait ses rapports à M. Preston.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a guère de différence entre la position qu'occupe aujourd'hui M. Devlin et celle qu'il occupait tout d'abord. Le sous-ministre de l'Intérieur est allé dernièrement dans le Royaume-Uni et a fait des recommandations relativement à la façon de conduire le service, mais à tous égards, pour ce qui est de l'exécution même du service, les fonctions de M. Devlin sont ce qu'elles étaient auparavant. Le bureau de Londres a toujours eu la surveillance générale du service en Irlande et dans les îles britanniques en général, et le bureau de Londres continuera à surveiller ce service. Mais pour ce qui regarde la personnalité de M. Devlin, je crois que personne de ceux qui connaissent ce fonctionnaire ne prétendra que, si nous avions à chercher quelqu'un de capable de faire réussir la cause de l'immigration en Irlande, on pourrait mieux s'adresser qu'à M. Devlin. Je n'ignore pas qu'il y a, des deux côtés de la Chambre, des députés qui, sur certains sujets, n'ont pas les mêmes opinions que M. Devlin——

M. WILSON : Je ne conteste pas l'habileté de M. Devlin. J'ai seulement parlé de l'indiscrétion dont il a fait preuve dans cette entrevue.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami (M. Wilson) me permettra d'ajouter quelque chose qu'il n'a pas dit. Il a discuté la question du traitement de M. Devlin, et cela m'a entraîné à parler des capacités de M. Devlin pour justifier son traitement. Tandis que nous reconnaissons tous l'habileté et les capacités de M. Devlin —et je ne crois pas que personne, tout ardemment préjugé qu'il soit contre les opinions de M. Devlin, ne nie ses capacités— je sais qu'il est, des deux côtés de cette Chambre, des messieurs dont les opinions diffèrent violemment des siennes sur certaines questions. Je veux dire que pour ce qui est de la question de savoir si M. Devlin sympathise avec les opinions politiques de M. Redmond ou avec celles du colonel Saunderson, le notoire agitateur (fire-eater) de l'Ulster, dont l'attitude politique est absolument la contre-partie de celle de M. Redmond——

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre me permettra-t-il de lui dire que le colonel Saunderson n'est pas un agitateur et qu'il représente la ville de Glasgow et demeure à Glasgow ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : S'il n'est pas un agitateur, je lui fais mes excuses.

M. HUGHES (Victoria) : Le colonel Saunderson est un gentleman ; un gentleman des plus distingué.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Eh bien! parlons en termes généraux et disons " n'importe quel agitateur ". Néanmoins, je dirai à l'honorable député (M. Hughes) que l'idée d'agitateur s'est attachée au colonel Saunderson dans mon esprit la dernière fois que j'ai vu son nom mentionné, lors d'une bagarre où les deux parties étaient représentées.

M. HUGHES (Victoria) : Oui, et où il eut le dessus.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela fit naître la légère impression dans mon esprit que le colonel Saunderson pouvait bien être un batailleur.

M. HUGHES (Victoria) : Il défendait ses droits.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quoi qu'il en soit, ce que je voulais dire, c'est que, pour ce qui est des opinions de M. Devlin sur le sujet du Home Rule ou des questions nationalistes relatives à l'Irlande, elles ne regardent particulièrement ni moi ni les officiers du département, et je dois dire que je ne conçois pas pourquoi elles nous regarderaient. Il peut y avoir des agents, il peut fort bien se faire qu'il y ait des agents du département de l'Intérieur disséminés dans les différents pays, qui se rendent quelquefois coupables d'indiscrétions politiques qu'il serait parfaitement impossible pour un ministre de prévenir. Tant que M. Devlin ne fera rien d'offensant pour le gouvernement du pays où il remplit ses fonctions, je crois qu'il sera aussi bon de lui laisser à décider lui-même s'il est judicieux pour lui d'avoir des opinions fortement caractérisées sur les questions politiques. Il me semble que ce soit là la limite que nous ayons à établir relativement à l'expression d'opinions politiques. Tant que M. Devlin ne se rendra pas offensant pour le gouvernement du pays où il exerce ses fonctions, je ne crois pas que nous ayons à nous occuper autrement de ses opinions politiques.

J'ose cependant dire que dans la partie du pays où travaille M. Devlin, si M. Devlin n'était pas regardé comme un nationaliste, il ne serait pas d'une grande utilité, et conséquemment nous ne saurions le blâmer au moins de permettre aux gens de le regarder comme appartenant à leur parti.

Quant à l'effet du travail de M. Devlin, je vais citer un témoignage, et c'est tout ce que j'en dirai. Je ne demande pas à la Chambre d'accepter ma propre opinion, ni l'opinion d'un officier du ministère de l'Inté-

rieur, ni même l'opinion d'un membre du parti libéral ; mais je vais citer l'opinion d'un monsieur qui est membre du même parti politique que nos honorables amis de l'opposition et qui, je le crois, est très compétent à se prononcer sur le sujet. Si les membres de cette Chambre consultent le "Journal," d'Ottawa, du 31 mars, ils y trouveront une ligne signée "J. J." et portant l'entête "Mr. Devlin and Irish Emigration." "J. J." sont les initiales de l'auteur de l'article, et j'ai la permission du rédacteur du "Journal," de dire quel est son nom. Je savais bien quel était le nom de cet écrivain, mais je ne voulais pas le révéler sans autorisation. La personne qui a écrit cette lettre publiée par le "Journal," est M. James Johnson, correspondant dans les îles Britanniques d'un certain nombre de journaux canadiens.

M. WILSON : Qui ça?

M. HUGHES (Victoria) : Jimmie Johnson.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Johnson était ci-devant rédacteur du "News," de Kingston, et plus tard du "Citizen," d'Ottawa. C'était un ami intime de sir John Macdonald et un membre actif et agressif du parti conservateur, de sorte qu'on ne pourra pas m'accuser de citer le témoignage de quelqu'un de préjugé en faveur du gouvernement actuel. Je n'abuserai pas de l'indulgence de la Chambre au point de lui lire en entier cette longue lettre qui occupe une colonne du journal. On la trouvera dans le numéro du 31 mars de l' "Evening Journal." J'en lirai une partie qui, je l'espère, convaincra la Chambre qu'on aurait tort de se laisser porter à condamner M. Devlin par les extraits détachés de son interview que mon honorable ami de Lennox (M. Wilson) a lus à la Chambre. M. Johnson commence par discuter la condition des affaires en Irlande. Parlant de ce que M. Devlin aurait déclaré qu'il ne sollicitait pas les gens de quitter l'Irlande, M. Johnson fait remarquer que la chose ne saurait nuire aucunement aux résultats de l'excellent travail que fait M. Devlin. L'émigration est très active en Irlande. Il n'y a donc nécessité pour personne de solliciter les gens de quitter l'Irlande, et si M. Devlin faisait cela il ne tarderait pas à être très impopulaire et à susciter contre lui-même de très influentes classes de la population. M. Johnson fait remarquer qu'étant donné que la population émigre en grand nombre, ce que M. Devlin a à faire, c'est d'engager ceux qui partent à se diriger vers le Canada. C'est exactement ce que fait M. Devlin.

Quelques VOIX : Ecoutez!

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Johnson continue ainsi :

> Les Irlandais, de toutes les classes, émigrent; des millions l'ont fait, et le nombre de ceux qui regrettent d'en avoir agi ainsi est très restreint, Comme je le disais (si je ne me trompe pas) il y a quelque temps dans une lettre datée d'Irlande, l'attitude de M. Devlin est comme suit : Il s'adresse aux compatriotes de ses ancêtres et leur dit : "Je ne vous sollicite pas de quitter l'Irlande ; je ne veux pas voir un seul homme ou une seule femme croyant pouvoir se tirer d'affaires en ce pays, dire un adieu probablement éternel au pays qui l'a vu naître et auquel tant de liens naturels l'unissent. Si, cependant, vous avez pris la résolution de chercher l'existence dans une autre contrée, si vous êtes déterminés à aller tenter fortune ailleurs, je viens à vous en qualité de représentant d'un gouvernement qui peut vous offrir des conditions d'établissement aussi satisfaisantes que vous pourriez trouver dans aucune partie habitable du globe. Le Canada est un pays de vaste étendue, où règne une liberté personnelle illimitée, et qui vous offre de grandes possibilités—un pays où les habitants peuvent se vanter d'un climat sain et fortifiant; de scènes magnifiques, sans égales dans le monde ; de grands lacs et de magnifiques fleuves; de ressources naturelles, riches, variées, et à peu près inépuisables ; d'un système de gouvernement sans pareil dans les avantages qu'il offre pour le peuple ; de privilèges éducationnels à la portée de tous ;—un pays où, avec le travail, la persévérance et la frugalité, un homme est à même de devenir, en un temps raisonnablement court, son propre propriétaire, dans le sens le plus absolu du mot—le propriétaire non seulement de la maison qu'il habite, mais du terrain même sur lequel elle est bâtie." Tel est, me dit-on, le langage que tient M. Devlin ; et saurait-on avec droit le condamner ? Je crois que non ; et, dans mon humble opinion il s'accorde parfaitement avec la déclaration qu'on lui prête : "Je n'engage pas les Irlandais à quitter l'Irlande."

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il me semble, M. l'Orateur, que je ne saurais offrir de témoignage plus satisfaisant que celui-ci, qui vient de la part d'un écrivain de la même foi politique que nos amis de l'opposition, un correspondant de journaux conservateurs, qui se trouve en Angleterre en ce moment, qui a parcouru les lieux et qui se croit tenu de dire que l'on ne saurait avec droit condamner l'attitude de M. Devlin.

M. SPROULE : Puis-je poser une question à l'honorable ministre ? Si je l'ai bien compris, il ne considère pas la déclaration de M. Devlin disant que celui-ci ne conseillerait jamais à des immigrants de quitter l'Irlande, comme incompatible avec ses devoirs d'agent d'immigration. Estime-t-il qu'il est compatible avec le devoir de M. Devlin, d'appartenir à la National Land League et d'y contribuer de ses deniers, quand c'est un corps qui conseille aux habitants de ne pas quitter l'Irlande ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je répondrai à la question de l'honorable député après huit heures.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. l'Orateur, quand vous avez suspendu la séance à six heures, je m'étais occupé des observations de l'honorable député de Lennox (M. Wilson) au sujet de l'œuvre de M. Devlin en Irlande. Je crois avoir dit à peu près tout ce que je désirais sur le sujet, et il ne me reste avant de passer à autre chose, qu'à répondre à l'honorable député qui m'a interrompu à six heures. Je ne crois ni possible ni judicieux pour le gouvernement de faire un examen inquisitorial des opinions de ceux qui composent le service civil. Nous avons des Irlandais catholiques, des Irlandais protestants, des Français catholiques, des Français protestants, des Anglais catholiques, des Anglais protestants au service du gouvernement. Ils ne s'accordent pas sur tous les sujets, soit politiques, soit religieux, et dans un pays comme le Canada, je ne crois pas qu'il soit à propos pour nous de scruter de trop près des opinions en grande mesure dues à la nationalité de l'individu. Nos amis les Irlandais catholiques auront leurs opinions sur le Home Rule tant qu'il leur plaira de les avoir, et il n'est pas d'opinion contraire que pourront exprimer d'autres membres de la population qui puisse modifier leur manière de voir.

Il est vrai que nous n'avons pas obtenu une nombreuse immigration de l'Irlande ; mais je n'ai pas cru à propos de faire grand changement à la situation, autre que celui de retirer un ou deux de nos agents, sur rapport du sous-ministre. Nous avons là maintenant, un agent en sus de M. Devlin ; le troisième agent, M. Webster, ayant été transféré de Dublin à Londres et attaché au bureau du Haut-commissaire. Il est en ce moment au Canada en charge d'un certain nombre d'immigrants britanniques récemment arrivés.

Pour ce qui est de l'augmentation du traitement de M. Devlin, je l'ai fait de mon propre mouvement, à la demande souvent répété de M. Devlin, et je suis tout à fait disposé à en prendre la responsabilité. Je ne crois pas que la Chambre, particulièrement ceux de ses membres qui connaissent M. Devlin, diront que le traitement qu'il reçoit est disproportionné à ses capacités et à l'énergie qu'il apporte dans son travail.

Pour ce qui est de l'attitude de l'honorable député de Lennox (M. Wilson) relativement au nombre des immigrants qui nous viennent d'Irlande, je lui dirai qu'il peut être facile de nous montrer l'année 1896, alors qu'il n'y avait pas d'agent résidant en Irlande, et de conclure, de ce que nous avons eu plusieurs immigrants cette année-là, que nos agents d'Irlande n'ont rien fait et que nous aurions tout autant d'immigrants sans agents en ce pays ; mais si l'honorable député avait quelques connaissances sur le service de l'immigration, il verrait qu'il se trompe. Il nous viendrait un certain nombre d'immigrants des îles britanniques, même si nous n'y avions pas d'agents, soit ; mais le nombre en diminuerait beaucoup. La règle générale en matière d'immigration, c'est que les immigrants nous viennent en proportion de la vigueur ou du relâchement de nos efforts. Il n'est pas de règle plus évidente, d'après les résultats des cinq dernières années, qu'aussitôt qu'on cesse de dépenser de l'argent et de faire des efforts dans une région quelconque, le nombre des immigrants qui nous viennent de cette région diminue. Des circonstances locales peuvent avoir une influence en certains cas, mais il ne saurait y avoir de doute que c'est là la règle générale.

Pour ce qui est de la critique qu'a faite mon honorable ami de la forme des états préparés par le département de l'immigration, je dirai seulement que si mon honorable ami veut s'entendre avec le chef de l'opposition et prendre la responsabilité de me communiquer quelque demande à ce sujet, je m'en occuperai avec soin et je ferai tout ce qui me sera possible pour me rendre aux désirs des honorables messieurs de l'opposition sous ce rapport.

Quelques mots de plus, au sujet d'une autre question qu'a soulevée mon honorable ami, et qui a plusieurs fois été soulevée ailleurs ; c'est-à-dire la question sur laquelle porte, dans une certaine mesure, le bill que j'ai eu l'honneur de présenter hier—la question de savoir s'il est vrai ou non que le Canada soit en voie d'être envahi par des immigrants qui ne sont pas à désirer, des individus à antécédents et à instincts criminels, des personnes atteintes de maladies malignes. Je puis dire tout de suite à la Chambre qu'il n'y a pas de fondement à cette rumeur. Elle est née de quelques circonstances insignifiantes ; elle a été grossie par une certaine partie de la presse, et pour des motifs qui animent et influencent certaines personnes ; mais comme question de fait, elle ne mérite pas qu'on s'en occupe ici. Les circonstances sont des plus insignifiantes. Voici où en est la chose en ce moment. Les agents que le département de l'immigration des Etats-Unis tient en grand nombre le long de la frontière canadienne, ne sont pas là pour empêcher les gens de passer du Canada aux Etats-Unis pour la raison qu'ils souffrent de certaines maladies ou qu'ils ne sont pas à désirer. Ces agents sont là pour mettre à exécution la loi contre les étrangers, et il peut arriver, en certains cas isolés, qu'il se présente quelqu'un de malade ou d'infirme pour traverser la frontière et qu'on l'en empêche. Mais ces agents ne sont pas là pour cela ; et l'état de chose n'est nullement de nature à ce que nous nous en occupions. Ce qu'il y a à faire, c'est de veiller attentivement sur les gens qui nous viennent des pays étrangers. L'examen de ces gens se fait à Québec, à Halifax et à Saint-Jean du Nouveau-Brunswick. Il n'y a pas d'examen à

Montréal pour la raison que le débarquement s'opère à Québec et que l'examen s'y fait avant que les immigrants prennent la direction de l'Ouest. Le département de l'immigration des Etats-Unis a des agents et des médecins à ces trois endroits : Québec, Halifax et Saint-Jean. Les officiers américains y font l'examen des nouveaux arrivés et nos officiers savent quels sont ceux qu'ils rejettent. L'examen se fait à quelques pas du poste de nos propres officiers, de sorte que ceux-ci savent à quoi s'en tenir. Pour faire voir les exagérations qui ont cours quelquefois dans la presse, je rappellerai la nouvelle publiée récemment de la présence dans les hôpitaux de Montréal de 200 malades qui seraient débarqués en cette ville en route pour les Etats-Unis et que les officiers américains auraient jetés sur nos bras. La chose était importante et on s'en occupa. Je pris la peine de faire une enquête et je constatai, par le rapport du médecin surintendant de l'hôpital Notre-Dame de Montréal, qu'il était entré à l'hôpital deux immigrants en janvier, deux en février et six en mars. Le médecin surintendant du Royal-Victoria déclara qu'il n'y avait pas eu un seul immigrant malade à l'hôpital dans le cours des trois derniers mois. A l'hôpital Général, on déclara qu'il n'y avait pas en ce moment d'immigrants malades à l'hôpital et qu'il n'y en avait pas eu dans le cours des trois derniers mois. A l'Hôtel-Dieu, on constata qu'au cours des trois derniers mois il y avait eu à cet hôpital sept malades dont quelques-uns pouvaient être regardés comme immigrants, mais que leurs maladies étaient des plus insignifiantes et que presque tous avaient été renvoyés guéris. Le fait est que sur les 25,000 personnes venues au Canada et débarquées aux trois ports ci-dessus nommés, en route pour les Etats-Unis, 132 ont été rejetées par les agents américains, et sur ces 132 personnes, 39 sont au Canada en ce moment. Sur ces 39, 21 sont des Allemands qu'on a rejetés pour une raison insignifiante et absurde : parce qu'une légère maladie s'était déclarée parmi ces gens. Notre médecin examinateur a déclaré qu'il n'y avait pas de raison pour ne pas permettre à ces gens de rester au Canada, et on les a envoyés au Nord-Ouest où ils sont en ce moment. Ils étaient d'une assez bonne classe et tout à fait désirables comme immigrants. Sur les 39, il en reste donc 18, dont 7 ou 8 sont à Saint-Jean en attendant leur déportation, qui se fera aussitôt qu'aura passé le bill que j'ai présenté. De sorte que la Chambre verra que la nouvelle extraordinaire dont j'ai parlé était entièrement sans fondement.

J'ai une copie de l'interview qu'on a eu avec M. Watchorn, l'inspecteur spécial du gouvernement des Etats-Unis, et qui a été publié dans le " Star " de Montréal. La seule critique qui je ferai de cet interview sera de dire qu'il ne contient rien qui me puisse faire modifier ce que j'ai exprimé. Il est facile à comprendre que des gens que leur gouvernement place le long de la frontière canadienne veuillent montrer à leur gouvernement qu'ils y ont beaucoup à faire, car autrement leurs charges seraient abolies. Il faut donc constamment s'attendre que la presse aura beaucoup à dire sur l'onéreuse besogne de ces messieurs.

Quant à l'arrangement qu'on a suggéré entre les deux gouvernements au sujet des individus impropres à être admis au Canada, pareil arrangement existe aujourd'hui, et on le met à exécution autant que possible. Quand le bill que j'ai présenté sera devenu loi, nous aurons le pouvoir de déporter les immigrants non désirables, ce que nous ne pouvons faire aujourd'hui. Tout ce qu'il nous faut pour nous permettre de mettre à exécution cet arrangement d'une manière absolue, c'est le pouvoir de déporter les immigrants rejetés à la fois par les agents américains et par nos propres fonctionnaires. Aussitôt que nous aurons ce pouvoir, nous l'exercerons. Cette question ne s'est présentée que cette année, et ce n'est que dans le cours des trois ou quatre derniers mois que nous nous sommes aperçus de la nécessité d'une loi de cette nature. C'est tout ce que j'ai besoin de dire au sujet de l'examen des immigrants à leur arrivée au Canada.

Je crois que je ferais bien d'indiquer d'une façon générale sur quelle échelle se fait notre service d'immigration. Nous dépensons plus d'un demi-million par année dans l'intérêt de l'immigration. Présentement, au Canada, le service consiste à recevoir les immigrants aux ports de mer. Nous avons de grands bâtiments à Halifax et des dépôts commodes à Saint-Jean et à Québec, avec des fonctionnaires des deux sexes et des médecins, où il en faut. En certains endroits l'officier de quarantaine est chargé du service médical. A ces ports nous recevons les immigrants et tout est organisé de façon que nous pouvons les examiner et faire tout ce qu'il y a lieu. Nous avons aussi un bureau à Montréal, et en outre, nous donnons une subvention à la société d'immigration de Montréal, qui fait un excellent service en s'occupant des femmes qui arrivent comme immigrantes et qui, pour le moment, sont sans asile ou ont besoin d'aide ou de protection. Dans l'ouest nous avons un personnel organisé à Winnipeg et des officiers stationnés en différentes parties du pays. L'intention du département c'est que tous ceux qu'on dirige sur l'ouest et qui se présentent au bureau de Winnipeg y trouvent des fonctionnaires qui prennent soin d'eux aussitôt que possible, et qui fassent tout en leur pouvoir pour ne les pas perdre de vue jusqu'à ce qu'ils aient fait choix d'une terre et qu'ils soient devenus des colons sérieux. En ceci notre service diffère d'une façon marquée de ce qui se faisait par le passé. Ayant demeuré plusieurs années dans le Nord-Ouest, j'étais convaincu que la raison pour laquelle l'œuvre de l'immigration n'avait pas, sous l'ancien gouvernement, le succès qu'elle aurait dû avoir, c'est que, rendus à Winnipeg, ces gens étaient tout simple-

ment laissés à eux-mêmes et à tous les hasards. Je ne dis pas cela pour attaquer ou critiquer l'ancien gouvernement ; je ne fais qu'indiquer ce que tout le monde connaît dans le Nord-Ouest. Une des premières choses dont je me sois occupé ce fut d'organiser un personnel à cette fin Mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) en a été chargé de la direction en qualité de commissaire d'immigration, et, jusqu'au moment où il est devenu candidat à un siège en cette Chambre, il s'est acquitté de ces fonctions avec grande énergie et habileté, ainsi qu'il est universellement reconnu par les deux partis politiques et les citoyens en général dans le Nord-Ouest. Comme résultat du changement, au lieu de voir les immigrants pauvres, assez méritants sans doute, et assez disposés à travailler, mais manquant de direction et de connaissance des lieux, rester à la charge des citoyens, on en avait soin pendant trois mois, et pendant ce temps ils s'établissaient et devenaient des citoyens se suffisant à eux-mêmes. Nous n'avons guère de peine dans l'ouest à avoir soin de nos immigrants. Le système est parfaitement établi, les fonctionnaires comprennent très bien ce qu'ils ont à faire, et le service s'effectue avec grande régularité. En conséquence, nous sommes à peu près exempts maintenant des ennuis et des difficultés que mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) a dû rencontrer pendant les premières années de ses fonctions.

Nous avons en Irlande deux agents ; dans le pays de Galles, un ; en Angleterre, cinq ; en Ecosse, un ; un sur le continent de l'Europe, et vingt aux Etats-Unis. C'est-à-dire, nous avons aux Etats-Unis vingt fonctionnaires et agents appointés, à part environ deux cent cinquante agents locaux qui ne reçoivent qu'une commission. Ceci peut donner une idée des proportions du service et des endroits où se fait la besogne. Il ne me reste rien d'important à ajouter à cet aperçu, si ce n'est au sujet du continent européen. Il ne nous est pas permis d'y faire ouvertement une propagande au profit de l'immigration. Mais nous avons un arrangement avec la North Atlantic Transportation Company—je crois que c'est le nom de la compagnie, bien qu'il puisse se faire que ce ne le soit pas exactement—grâce auquel les primes que nous payons et devant aux compagnies de transatlantiques se paient maintenant à cette compagnie. Cette compagnie est une association d'agents de transatlantiques, qui se sont longtemps donné pour mission de diriger les passagers quittant le continent d'Europe et qui comprennent la chose beaucoup mieux que ne pourrait faire aucun agent du gouvernement. Nous leur payons les primes sur preuve satisfaisante que les immigrants se sont sérieusement établis au Canada. Nous avons eu un contrat avec la compagnie un an ou deux et nous l'avons renouvelé dernièrement. Les intéressés sont des gens d'avoir et d'une grande situation dans leur genre d'affaire, et les rapports du département avec eux ont été extrêmement satisfaisants.

Maintenant, quelques mots sur les résultats. Tout d'abord, je crois que les honorables membres de cette Chambre familiers avec les débats qui ont eu lieu sur ce sujet par le passé, conviendront avec moi, que je ne me suis jamais montré très enthousiaste dans mes observations à ce sujet. Je n'ai pas cherché à donner à la Chambre l'impression que nous avions droit de réclamer une merveilleuse somme de mérite pour l'œuvre que nous accomplissions. Je n'ai pas non plus cherché à grossir le succès qui couronnait notre travail. Mais j'ai exposé à plusieurs reprises à la Chambre les grandes difficultés que nous rencontrions, et me suis efforcé de faire comprendre que nos efforts devaient être systématiques et persistants si nous voulions réussir. A mon entrée en fonctions, il y a à peu près cinq ans, il a été reconnu entre le premier ministre et moi, quand nous avons discuté le sujet—et j'imagine que le temps n'a changé l'opinion ni de l'un ni de l'autre—que l'œuvre de l'immigration était une des plus importantes choses, sinon la plus importante des choses dont a à s'occuper le gouvernement du Canada. On considérait et je crois que les circonstances actuelles démontrent qu'on ne se trompait pas, qu'il ne saurait être appliqué d'argent de façon à produire pour les habitants du Canada des résultats plus à désirer et plus satisfaisants qu'à poursuivre avec succès, au profit de l'immigration, une propagande active qui résultât dans un appoint pour notre population d'un grand nombre de gens adonnés aux féconds travaux de l'agriculture. Je n'ai aucun désir de perdre du temps dans des récriminations ou à attirer spécialement l'attention sur l'histoire de ce service. Mon honorable ami de Lennox nous a donné certaines statistiques dont j'aurais peut-être fourni moi-même quelques-unes s'il ne l'avait fait. Quoi qu'il en soit, les renseignements sont là, et je n'ai pas besoin de les répéter. Mais je veux faire remarquer qu'à l'époque où à eu lieu le changement de gouvernement, et où nous avons pris charge du service de l'immigration, nos amis de l'ancien gouvernement avaient complètement échoué dans leurs efforts. Ils n'avaient pas réussi, apparemment, à maîtriser le mouvement et à le mener à bonne fin. La meilleure preuve de cela, c'est qu'ils avaient d'eux-mêmes réduit le montant d'argent affecté au service, ils avaient aboli leurs agences en différents endroits, et ce qui se faisait au moment du changement de gouvernement manquait tout à fait de vigueur et prouvait qu'on ne prenait plus grand intérêt à ce service. Nous avons dû reprendre l'œuvre presque à son commencement et la réorganiser. Sur certains points nous avons été extrêmement heureux ; sur d'autres, nous n'avons pas eu peut-être autant de succès. En somme, nous pouvons dire que l'argent dépensé a été bien appliqué.

Je prétends que dans les cinq dernières années, le gouvernement n'a pas dépensé d'argent qui ait produit des résultats plus désirables, plus substantiels et plus satisfaisants, ou qui font plus d'honneur et qui auront plus d'effet sur la prospérité du Canada, que l'argent qu'a coûté le service de l'immigration. Je n'entreprendrai pas de dérouler inutilement la statistique à cet égard. Mais je dirai qu'en 1896, l'immigration de toute provenance nous a amené 16,825 âmes. Le nombre des immigrants a été constamment en croissant depuis lors. L'année dernière, en chiffre rond, il était de 50,000. Je serais bien surpris—et d'ordinaire je ne suis pas porté à l'extravagance dans mes estimations de ce qui est pour arriver—si au lieu de 50,000, le chiffre n'allait pas être de 70,000, cette année. Tandis que, les deux ou trois premières années, les résultats de nos efforts n'ont pas été aussi marqué peut-être que nous aurions pu espérer, il n'était pas déraisonnable qu'il en fût ainsi. Qu'on me permette de signaler quelques-unes des difficultés auxquelles nous avons à faire face. Mon honorable ami de Lennox a dit qu'il serait prêt à appuyer le gouvernement dans toute dépense raisonnable que nous ferions pour attirer des immigrants désirables des Etats-Unis. Je vous dirai, M. l'Orateur, que lorsque nous nous sommes mis à l'œuvre, au printemps de 1897, dans les Etats du Minnesota et des Dakotas, nous nous sommes trouvés en face du fait que les cultivateurs de certaines parties de ces Etats ne croyaient pas que nous pussions cultiver le blé dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Leur ignorance de la situation, leur ignorance des choses de notre pays était d'une densité presque incroyable. Pour la surmonter, il a fallu avoir recours à tous les moyens imaginables, à des mesures nécessairement dispendieuses. La première chose que nous fîmes fut d'envoyer partout des agents aux foires d'automne, dans le sud du Minnesota et des Dakotas et dans certaines parties de l'Iowa et d'autres Etats de l'Ouest, avec des échantillons de nos produits agricoles. Ces hommes emportaient avec eux du grain en gerbes et des légumes de toutes sortes et les exposaient à ces foires, en parlaient dans la presse locale et invitaient les gens à venir les voir. De cette façon nous avons fait comprendre à plusieurs quelle était la nature du pays où nous les invitions à venir. De cette façon nous arrivions à certains résultats. Mais nous constatâmes qu'il fallait adopter des mesures plus radicales. Les éditeurs de journaux dans les Etats de l'Ouest avaient des associations de journalistes, et ces associations avaient l'habitude de faire tous les ans des voyages de plaisance en quelque partie du pays ; nous en profitâmes pour inviter ces associations de journalistes à faire leur excursion dans l'Ouest canadien.

Nous prîmes des arrangements avec le Pacifique Canadien pour le transport de ces associations et leur donnâmes l'avantage d'un voyage de Winnipeg à la côte du Pacifique. Trois années consécutives la chose se répéta. Nous prenions les mesures pour rendre le voyage agréable. La dépense n'étant pas très grande, les visiteurs étaient cordialement reçus par les habitants le long de la route, et ils voyaient le pays dans les conditions les plus favorables. Ils ne demandaient pas mieux que de se rendre à notre demande, et une fois chez eux, d'écrire chacun un article rendant compte d'une façon raisonnable et juste de ce qu'ils avaient vu pendant leur voyage. La Chambre comprendra que cette mesure appliquée dans trois ou quatre des grands Etats de l'Ouest, et la distribution d'imprimés favorables au Canada et de nature à faire connaître l'Ouest de notre pays, a eu pour résultat de changer entièrement l'opinion des classes rurales dans ces Etats. Ce résultat se voit dans l'accroissement des chiffres de l'immigration qui nous est venue de ces Etats. Nous avons commencé, la première année, en 1897, par une immigration de 712 ; en 1898, il nous venait 9,119 immigrants ; en 1899, 11,945 ; en 1900, 15,500 ; en 1901, il en venait 17,987. Je ne crois pas qu'il soit possible que nous en ayons moins de 25,000 ou 30,000 cette année, et des personnes qui sont en meilleur état de juger que moi portent ce chiffre beaucoup plus haut. Ainsi, on verra que, dans nos efforts pour faire connaître les ressources, non seulement de l'Ouest du Canada, mais de notre pays tout entier, parmi la classe agricole des grands Etats, où se trouve un colon idéal pour le Canada, l'argent que nous avons dépensé et le travail que nous avons fait ont eu pour résultat un succès presque phénoménal.

Avant d'aller plus loin, je vais donner quelques chiffres pour faire voir les résultats de la politique qui a été suivie. J'ai déjà dit que le nombre d'immigrants qui sont venus s'établir dans ce pays, s'est élevé de 16,835 en 1896 à environ 50,000 l'an dernier. Pendant les trois premiers mois de cette année, du 1er janvier au 31 mars, 10,000 immigrants ont été enregistrés au bureau de Winnipeg ; c'est dans ce bureau qu on tient compte de tous les immigrants qui vont au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. Pendant la même période, l'an dernier, ce nombre était de 5.800, de sorte que cette année nous avons presque doublé le résultat de 1901. On voit que je n'exagère rien en disant qu'au lieu de 50,000, comme l'an dernier nous aurons 70,000 immigrants cette année.

On a aussi prétendu que les immigrants qui nous arrivent sont, pour la plupart, des étrangers d'une classe peu désirable, et il n'est pas sans intérêt de rétablir les faits sous leur vrai jour. L'an dernier, sur 49,000 qui nous sont arrivés, 11,810 venaient d'Angleterre, 17,983 des Etats-Unis, 1,750 étaient Scandinaves, 984 Allemands et les autres appartenaient à différentes nationalités du continent européen. Remarquez bien que tous ces immigrants passent par

les mains de nos agents qui savent exactement à quelle classe ils appartiennent. J'ai donc raison de dire qu'il est faux que ces gens appartiennent à une classe non susceptibles de faire de bons colons et d'excellents citoyens. D'ailleurs la Chambre peut constater qu'environ 30,000 sur 50,000 sont Anglais ou Américains.

La Chambre n'a peut-être pas lu ce que dit le rapport du ministère, concernant le coût de cette immigration, et je vais citer quelques chiffres. Les immigrants d'Europe, l'an dernier, ont coûté $2.65 par tête ; l'immigrant anglais coûte $9.58 et l'immigrant américain, $7.96 ; la moyenne par tête. est de $6.07. Si on inclu les dépenses faites au Canada, pour ces mêmes immigrants le coût est de $8.34 par tête. Ceux qui se sont occupés de coloniser et de peupler des terrains vacants, admettront que ces chiffres sont peu élevés. Toutes les compagnies de colonisation des Etats de l'Ouest, et toutes les compagnies de chemin de fer qui ont voulu amener des immigrants sur leurs terres, ont constaté que chaque chef de famille coûtait $50 en moyenne, et je crois que mon honorable ami qui a eu beaucoup d'expérience dans ce genre d'affaire, corroborera ce que je dis. De notre côté, nous avons payé $8.34 par tête, et en calculant quatre personnes par famille, cela fait $35 par chef de famille.

Je crois qu'on admettra aussi que les résultats pratiques obtenus de cette immigration ont été satisfaisants. Pendant les quatre années qui ont précédé 1897, 9,844 homesteads ont été enregistrés au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest et 27,130 ont été enregistrés pendant les quatre années suivantes. Il est évident que cette augmentation n'est pas due au hasard ; elle est le résultat du travail persévérant qui a été fait en faveur de la colonisation. En 1896, 150 homesteads seulement ont été accordés, en déduisant ceux qui ont été résiliés ; en 1901, ce chiffre s'est élevé à 8,186. Pendant les trois premiers mois de 1902, 3,024 homesteads ont été accordés au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest et nous avons tout lieu d'espérer qu'à la fin de l'année il en aura été accordé 10,000. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'entrer dans plus de détails pour démontrer les excellents résultats du travail qui a été fait.

Je dois faire remarquer que ces octrois de homesteads ne sont pas la seule preuve des progrès de la colonisation. La colonisation fait tant de progrès et la classe d'immigrants qui nous arrivent est tellement supérieure, qu'une bonne moitié des immigrants est établie sur des terrains achetés ; ces immigrants n'ont pas pris de homesteads du tout. Alors, aux 8,000 homesteads accordés l'an dernier, il faut donc ajouter un nombre égal de terres vendues par les sociétés de colonisation et les compagnies de chemin de fer et que le nombre de colons établis sur nos terres est double de celui indiqué par le chiffre de homesteads enregistrés. Un relevé des terrains vendus le démontre très clairement.

Prenons comme exemple, cinq compagnies qui ont des terrains à vendre dans les Territoires du Nord-Ouest—la Compagnie de la Baie d'Hudson, la Compagnie du chemin de de fer canadien du Pacifique, la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba et Sud-Ouest, la Compagnie de chemin de fer et de steamers Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan, et la Compagnie de chemin de fer Calgary et Edmonton. Ce sont les cinq principales compagnies qui ont des terrains à vendre dans le Nord-Ouest et depuis 1893, leurs ventes ont été comme suit :

Année.	Acres.
1893	120,000
1894	68,666
1895	114,000
1896	108,000
1897	222,000
1898	448,000
1899	462,000
1900	648,000
1901	621,000

Pendant les trois mois de cette année, ces cinq compagnies ont vendu 443,000 acres de terre. On voit que les choses sont bien changées. D'ailleurs, il est inutile de chercher à démontrer aux honorables députés de l'Ouest et à ceux qui ont suivi la marche des affaires, dans cette partie du pays, qu'il y a eu un changement considérable. On peut dire sans crainte, qu'en 1896, il n'y avait aucun progrès. Le grand district d'Alberta était stationnaire et je crois même que la population commençait à diminuer. A l'heure qu'il est, un flot constant de colons se dirige, non seulement de ce côté, mais dans les parties du Nord-Ouest canadien. Un des résultats du travail accompli, a été l'organisation, dans les Etats de l'ouest, d'un mouvement pour amener des colons de ces Etats dans nos territoires, et des capitalistes américains ont achetés de grandes étendues de terrains dans le Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, et aujourd'hui, ils travaillent de concert avec nous à attirer des colons sur les terres qu'ils ont achetées. Un autre fait que je tiens à signaler, c'est que l'autre jour j'ai reçu un exemplaire du "Journal" de Minnéapolis, qui a une très grande circulation. Ce journal a publié une édition spéciale, consacrée aux ressources de l'ouest du Canada, et il décrit la richesse et la fertilité de notre pays avec autant d'enthousiasme qu'aucune des brochures du gouvernement.

On admettra qu'il a dû se faire un travail considérable entre l'époque où les cultivateurs du Minnesota ne voulait pas admettre qu'on pût cultiver du blé au nord de la frontière, et le jour où un grand journal de Minnéapolis consacra un numéro spécial à vanter la fertilité de nos terres. Sur la première page de ce journal, on voit des titres comme celui-ci :

Invasion pacifique de l'ouest du Canada par les Américains.

L'énorme récolte de 1901 a fait de l'ouest canadien un pays de grandes promesses.

Je cite ce fait pour faire comprendre le travail que nous avons fait dans les Etats de l'ouest où nous nous sommes assuré la coopération du plus efficace des agents de publicité. Des gens qui n'auraient pas voulu croire les représentants de nos agents, qui n'auraient pas voulu lire les brochures du gouvernement, croiront les écrits de leurs propres journaux et en subiront l'influence. Nous avons aussi pour nous aider ces compagnies de Minnéapolis, Saint-Paul et Omaha, qui ont des terres à vendre dans le Nord-Ouest canadien, et qui sont pour nous les agences les plus efficaces que nous pouvions désirer, et nous en voyons les résultats dans ce qui se passe aujourd'hui au Nord-Ouest.

Je ne veux pas embarrasser mon discours de citations prolongées, mais pour l'informations des honorables députés de la gauche je tiens à citer certains journaux de leur parti, qu'on ne pourra pas accuser de condescendance pour le gouvernement. Il n'y a pas dans tout le pays un journal qu'il m'ait attaqué avec plus de violence que le " Telegram " de Winnipeg, au sujet de ma politique de colonisation. Or, voici ce que dit ce journal dans son numéro du 3 courant :

Il n'y a probablement pas d'exemple d'un retour si général vers la culture du sol, si on en juge par ce qui se passe actuellement dans la province du Manitoba. De tous les points du globe on semble vouloir se livrer avec ardeur à l'agriculture. Des colons nous arrivent en foule de partout, mais c'est de la république voisine que les acheteurs de terrains arrivent en plus grand nombre.

Le " Tribune " de Winnipeg, parle du numéro spécial du " Journal " et décrit le mouvement de l'immigration en termes presque identique. Le " Sun " de New-York, le " Republican " de Springfield, et les principaux journaux des Etats-Unis publient des articles sur la question et parlent de ce mouvement en lui attribuant des conséquences, que moi-même, j'ai peine à croire bien fondées, car, si le nombre des immigrants atteignait les chiffres donnés par ces journaux, il dépasserait les espérances les plus optimistes.

J'ai rapporté ces faits, M. l'Orateur, pour amener, si c'est possible, la députation des deux côtés de la Chambre, à unir ses efforts pour assurer le triomphe de tout ce qui peut contribuer à augmenter l'immigration dans l'Ouest. Parlant à titre de ministre responsable, et sachant qu'il sera pris note de mes paroles, par lesquelles je serai jugé plus tard, je déclare ce soir que c'est mon intime conviction que d'ici à deux ou trois ans, le Canada a la plus belle occasion de travailler à sa propre grandeur, qu'il n'a jamais eu depuis la confédération.

Je ne crois pas, M. l'Orateur, qu'il y ait un seul membre de cette Chambre qui se rende pleinement compte de ce que peut faire pour le Canada, d'ici à cinq ans, une vigoureuse politique de colonisation dans l'Ouest, si nous ne négligeons rien pour aider et encourager l'immigration. Sans doute que des événements imprévus peuvent surgir, qui arrêtent ce mouvement ou nous empêcher d'en retirer tous les avantages. Mais à en juger par les renseignements qui sont en ma possession et avec une connaissance de la question aussi complète qu'il soit possible de l'avoir par l'étude des rapports des fonctionnaires engagés dans ce travail, je ne crains pas de dire qu'il va se produire vers l'Ouest un mouvement beaucoup plus considérable que celui qui a eu lieu en 1881 et 1882, quand la population commença à affluer de ce côté, sans compter qu'aujourd'hui l'immigration vient du dehors et non des provinces canadiennes de l'Est. Le meilleur élément des Etats de l'Ouest vient augmenter par milliers la population anglaise de nos territoires.

Je ne dis pas cela pour m'en attribuer le mérite. Le travail a été fait par meilleur de la connaissance de ceux auxquels il a été confié. Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député de Lennox (M. Wilson) quand il dit qu'une bonne récolte ou deux suffisent pour attirer les colons. J'ai longtemps habité le pays ; j'ai vu de bonnes récoltes, j'ai été témoin de prix élevés, mais je n'ai jamais vu un mouvement d'immigration comme celui qui se produit dans les Etats de l'Ouest, et il ne pouvait se produire qu'après avoir convaincu les citoyens de ce pays de la richesse et des ressources du Canada. C'est quand cela a été fait, et pas avant, que nous avons commencé à recueillir les fruits de notre travail. Il suffit d'étudier quelques instants les effets probables de ce mouvement pour en savoir toute l'importance. La récolte du Nord-Ouest et du Manitoba, l'an dernier, a été énorme si l'on songe au chiffre de la population ; car c'est à peine si les deux tiers de cette population ont contribué à cette récolte. Sur les 450,000 ou peut-être 500,000 qu'il y a à présent, 175,000 ne sont dans le pays que depuis ces trois dernières années et il faut qu'une personne soit arrivée depuis trois ou quatre ans pour produire une récolte qui en vaille la peine, ou pour ajouter quelque chose à la production générale. Quand on songe que cette énorme récolte de l'an dernier est l'œuvre de 300,000 habitants au plus, on se demande ce qu'elle sera quand le pays aura une population de 1,000,000 ou 1,500,000.

Quand, durant les années passées, on parlait d'attirer une forte population dans l'ouest, on parlait d'une chose à venir, d'une chose probable, que tout le monde désirait, mais que rien n'indiquait encore comme devant se produire dans un avenir rapproché. Si cette année nous pouvons attirer plusieurs milliers de colons dans l'ouest, si l'an prochain, cette émigration va en augmentant et si cela continue pendant six ou sept ans, nous aurons alors des récoltes dont les avantages pour le Canada sont incalculables.

A l'heure qu'il est quand on parle de peupler l'ouest, on parle d'une chose d'actualité ; d'une chose tangible ; une chose à laquelle tout le monde puisse travailler quelles que soient nos opinions politiques.

Je ne parle pas ainsi pour échapper aux critiques, car je comprends que le travail du département de l'immigration, comme celui de tous les départements est exposé aux critiques des partis politiques, et je m'attends à en avoir ma part, comme tous mes collègues. Mais, je veux dire que nous pouvons tous nous entendre sur le résultat, et si les choses sont menées comme elles devraient l'être, ce résultat est à la portée de notre main.

Puisque j'en suis sur ce sujet, je dirai un mot des nécessités de la situation, dans l'Ouest. La Chambre m'excusera si je m'écarte un peu de la question qui nous occupe directement, mais il ne se présentera peut-être pas de meilleure occasion que celle-ci. Voici de quoi il s'agit : Beaucoup de députés de l'Est ne comprennent pas l'insistance des députés de l'Ouest au sujet des chemins de fer. Ils sont portés à croire, et non sans un semblant de raison, que nos amis ne sont pas raisonnables en demandant continuellement l'amélioration des moyens de transport, on est porté à croire qu'ils demandent beaucoup plus que ce que possèdent les provinces de l'Est. Je rappellerai un fait que connaissent bien tous ceux qui sont au courant de ce qui se passe dans l'Ouest. D'abord, l'Ouest est un pays à blé ; dans certains districts le blé est la seule production ; cela fait que les conditions ne sont pas du tout les mêmes que dans les autres parties du Canada. Le cultivateur des Etats de l'Ouest habitué à vivre dans un pays à blé ne voudra jamais allé s'établir dans un endroit où il ne sera pas dans un rayon de vingt milles d'une gare de chemin de fer. Il ira volontiers à 200 et même 500, s'il a raison de croire que dans quelques années, il sera à proximité d'une chemin de fer, mais il refusera de partir s'il doit être à 40 ou 50 milles d'une gare, car il sait par expérience qu'il est impossible de cultiver du blé dans des conditions profitables s'il faut le transporter à cette distance. L'expérience a démontré qu'il est impossible de cultiver du blé avec profit de ces conditions, car les frais de transport sont trop élevés. Si les colons qui n'ont pas de chemin de fer à proximité et qui n'ont pas d'expérience d'en avoir dans un avenir rapproché, apprennent qu'il doit s'en construire un ailleurs, ils vont simplement s'établir dans un endroit plus avantageusement situé, où il y aura bientôt un chemin de fer.

Je donne ces explications pour disposer la Chambre à se montrer libérale lorsqu'il s'agit de chemin de fer de colonisation dans l'Ouest. Si le parlement désire retirer tout le bénéfice possible de la position dans laquelle nous nous trouvons sous le rapport de l'immigration, il faut qu'il résoude ce problème des chemins de fer dans le Nord-Ouest. Sans rien exagérer, je crois pouvoir dire qu'en fait d'immigration nous sommes virtuellement au bout de nos misères, nous avons surmonté les plus grands obstacles et nous pouvons nous attendre à un prompt remboursement de l'argent que nous avons dépensé.

Quelques mots maintenant du travail qui a été fait en Angleterre. L'honorable député de Lennox (M. Wilson) a mentionné quelques changements qui ont été faits dans ce pays. On se rappelle qu'il y a deux ans j'ai dit que je n'étais pas entièrement satisfait de la manière dont les choses allaient en Angleterre et que j'avais à l'étude un projet pour rendre le travail plus efficace. Ailleurs tout le travail avait été amené sous la surveillance direct du ministère et pendant la dernière année, M. Preston, notre inspecteur en Angleterre, avait été occupé presque tout le temps et non sans succès, sur le continent. J'ai dit, l'an dernier, que le travail avait été mis sous la surveillance du haut-commissaire, mais qu'en réalité, M. Preston en aurait la direction. Cela fut fait à la suite d'une entrevue que j'ai eu avec lord Strathcona, lors de mon passage à Londres, entrevue pendant laquelle nous avons discuté cette question à fond.

Quand lord Strathcona est venu ici dernièrement nous l'avons discutée de nouveau, et comme résultat, le travail des agents a été séparé davantage des autres occupations du haut-commissaire pour être placé plus directement sous la surveillance du ministère. Les rapports devaient nous être envoyés directement et c'est d'ici que les agents devaient recevoir leurs instructions. Pour plus de certitude j'ai envoyé M. Smart, le sous-ministre, en Angleterre. Depuis son entrée en fonction, il s'est beaucoup occupé d'immigration, et il possède toute la compétence nécessaire pour décider toutes les questions qui s'y rattachent. C'est sous sa direction immédiate que le changement a été fait, et ceux qui lisent les journaux anglais admettront que la presse d'Angleterre s'est occupé de lui en termes extrêmement flatteurs, et les résultats obtenus ont été encore plus satisfaisants, parce que notre bureau prît une plus grande importance et d'autres méthodes furent adoptées. Pour mieux faire comprendre ce changement de méthodes et le résultat qu'il a donné, je rapporterai un fait. Pendant que M. Smart et M. White, l'agent des journaux du département, étaient en Angleterre, ils eurent l'idée de publier un journal à un numéro unique, entièrement consacré au Canada. Ils en firent tirer 500,000 exemplaires et après s'être procurés, par l'entremise d'une agence, les noms des cultivateurs et des ouvriers de fermes, ils leur adressèrent le journal par la malle. Comme résultat le département reçut des monceaux de demandes de renseignements de parties du pays d'où nous n'en avions jamais reçues auparavant. Voilà une preuve que ce changement de méthode, qui nous mettait en communication directe

avec la classe de gens que nous voulions atteindre a été très avantageux.

Il a été aussi décidé d'adopter aux Etats-Unis les mêmes moyens qu'en Angleterre ; à l'avenir les agents feront moins de conférences et nous nous en rapporterons plutôt aux journaux pour attirer les immigrants. Des annonces dans les journaux réguliers, sont le meilleur moyen de faire connaître les ressources du pays et d'induire les gens à venir s'y fixer. Je ne vois pas d'autres informations à donner pour le moment, mais si au cours de la discussion, quelqu'un désire des renseignements, je me ferai un plaisir de les lui fournir.

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

Appointements des agents et employés, au Canada, en Angleterre et dans les pays étrangers, $110,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La Chambre aimera peut-être à connaître l'emploi qui a été fait de ce crédit en 1900-1901 : Salaires des agents employés, $109,590.44. Surnuméraires au bureau principal, $4,757.72. Frais de voyage et de bureau au Canada, $23,724.90 ; aux Etats-Unis, $31,185.62 ; en Angleterre, $11,696 ; en Irlande, $6,804.05 ; en Ecosse ,$5,119.88 ; sur le continent, $4,065.99 ; total, $82,696.45. Dépenses diverses dans le buerau du haut-commissaire à Londres, $4,704.77. Frais de port, au bureau principal, $4,827. Commissions et gratifications, aux Etats-Unis, $11,879.67 ; pour les enfants, $2,716 ; en Angleterre et sur le continent, $28,136.19; total, $42,418.47. Pour des guides dans l'ouest et des interprètes, $8,701.20. Annonces et impressions en Angleterre, $74,429.50 ; sur le continent, $2,238.86. Ce dernier item est peu élevé, mais cela s'explique par le fait que d'après nos arrangements avec la Compagnie North Atlantic, c'est elle qui payait les annonces et autres dépenses de cette nature.

Les dépenses générales pour l'immigration ont été comme suit : Services médicaux, $3,424 ; blanchissage et autres dépenses diverses, $700 ; fournitures, etc., $735 ; uniformes et équipement, $5,215 ; collections d'échantillons, $2,150 ; brochures et voyages des délégués, $2,781. Nous avons aussi donné des médailles aux écoles en Angleterre, pour encourager l'étude de l'histoire du Canada parmi les élèves. Ces médailles ont coûté $614.14. Nous avons donné une subvention spéciale au chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, comme nous l'avons fait depuis quelques années. Ce chemin a beaucoup fait pour la colonisation dans la région du lac Saint-Jean. Cette subvention a été de $8,000. Nous avons payé $2,400 à une société de colonisation qui opère parmi les Canadiens-français des Etats de l'Est, et les établit dans la vallée du lac Saint-Jean. Pour les hôpitaux, $3,696 ; la Société de colonisation d'Algoma, $250 ; pour notre exposition à la foire industrielle de Winnipeg, $1,000. Beaucoup de gens du Dakota et du Minnesota ont visité cette exposition. Une gratification à un des fonctionnaires, $200; dépenses diverses, $1,696 ; Société nationale d'immigration des ouvriers, $1,000 ; Girl's Home, à Londres, $1,000 ; Girl's Home, à Winnipeg, qui recueille les jeunes femmes sans domicile, quelques centaines de piastres, ce qui fait un total de $447,739, qui a été dépensé en 1900-1901, et cette explication donne une idée de la manière dont l'argent est distribué.

M. BORDEN (Halifax) : Pouvez-vous nous donner un aperçu de la manière dont les $100,000 pour les agents et employés dans les trois pays précités, sont distribués ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Comme suit : Salaires des agents au Canada, $60,312.50 ; aux Etats-Unis, $27,250 ; Angleterre et Irlande, $20,100 ; sur le continent, $3,400.

M. BORDEN (Halifax) : Que comprend la somme dépensée au Canada ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Cela comprend les salaires de tous les employés du département, y compris ceux qui ont charge des bureaux d'immigration à Halifax, Saint-Jean et Québec, notre personnel dans le Nord-Ouest et à Winnipeg, et dans tout le pays, et quelques surnuméraires, ici.

M. PUTTEE : Je crois que le bureau principal qui était à Liverpool a été transporté à Birmingham. Quelle est la raison de ce changement ? Il me semble que ce bureau était situé à Liverpool ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le bureau est toujours à Liverpool, mais quand le sous-ministre est allé en Angleterre, il a cru que le personnel pourrait être mieux distribué. Il a laissé un employé à Liverpool, M. Jury, qui y était déjà, et il a envoyé l'autre, M. Mitchell, que je connais et qui est un employé très capable, à Birmingham. Le bureau de Liverpool n'est pas fermé, mais un des agents a été placé à Birmingham.

M. PUTTEE : Le bureau principal doit-il être à Birmingham ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le bureau principal doit être à Birmingham, qui est le port d'embarquement.

M. PUTTEE : Je ne vois pas dans quel but nous avons un bureau à Birmingham. Il n'est pas probable que vous obteniez beaucoup d'agriculteurs de ce district ; il vaudrait autant en chercher dans Whitechapel. Les associations ouvrières, les années passées et cette année, se sont adressées aux différents gouvernements et au ministre de l'Intérieur, et ont protesté contre toute aide accordée par l'Etat à l'immigration ouvrière et la réponse a toujours été que le gouvernement n'encourageait que l'immigration de ceux qui venaient ici pour s'établir sur des terres. Le mois dernier, je faisais partie

d'une députation qui est allée trouver le premier ministre et il a affirmé de nouveau cette politique. Il a répondu à la députation qu'il donnerait instruction aux agents de ne rien faire pour attirer ici des ouvriers, des journaliers, des hommes à gages, et le bureau principal est transporté de Liverpool à Birmingham.

Il y a une autre question sur laquelle je désire appeler l'attention de l'honorable ministre. Au mois d'août dernier, au moment où la moisson de l'ouest était mûre, on organisa de grandes excursions, non seulement du Canada, mais aussi en Angleterre, et le bureau du haut-commissaire, à Londres, lança des circulaires dans lesquelles il était dit qu'on payait 8 et 10 chelings par jour, plus la pension, à ceux qui voulaient travailler aux récoltes dans l'ouest du Canada. Cela était faux. Les ouvriers des champs ne recevaient pas $2.25 et $2.50 par jour, plus leur nourriture, dans l'Ouest. Il en est résulté que durant la troisième semaine d'août, un grand nombre de gens partirent d'Angleterre et arrivèrent dans l'Ouest dans la première semaine de septembre, pour constater qu'ils avaient été trompés. Cela causa beaucoup de mécontentement. Ceux qui en avaient les moyens retournèrent en Angleterre, et cette aventure a dû nuire considérablement au travail de nos agents d'immigration. On devrait se garder de publier des exagérations quand il est facile de se renseigner exactement. Je suis convaincu que le manque de direction dans l'importation et la direction des excursionnistes a pour effet d'en envoyer un grand nombre aux Etats-Unis. Je mentionne ces faits, pour qu'on évite les mêmes erreurs à l'avenir.

Voici comment la chose est arrivée. En Angleterre et dans l'est du Canada, on avait donné beaucoup de publicité à la nouvelle très vraie que la moisson était énorme et qu'il faudrait 20,000 hommes pour faire la récolte. Il en vint environ 18,000—à peu près le nombre qu'il nous fallait. Mais ce mouvement avait été si peu concerté que tout avait été laissé aux mains des compagnies de chemin de fer. Ces dernières ne s'étaient pas donné la peine d'étudier la situation et d'ailleurs, ce n'est pas à elles qu'il faut s'en remettre dans ces sortes d'affaires. Il en est résulté qu'on nous amena un grand nombre de gens recueillis dans toutes les petites villes, même après que toutes les places fussent prises. Malheureusement, à ce même moment nous eûmes une saison de pluie.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quand était-ce ?

M. PUTTEE : A partir du 4 septembre environ. Il est vrai qu'après l'arrivée de ces travailleurs, le gouvernement provincial fit de son mieux pour améliorer la situation. Mais il était trop tard, les arrangements auraient dû être faits deux semaines plus tôt. Tout n'était que confusion et ces voyageurs eurent plus ou moins à souffrir. Le Manitoba aussi en a souffert dans sa réputation. A cette date, la récolte n'était pas terminée dans le Manitoba et le Dakota, beaucoup de Canadiens dégoûtés de la manière dont ils avaient été traités traversèrent la frontière. Ils blâmaient soit les compagnies de chemin de fer soit le gouvernement, soit d'autres, mais ils blâmaient quelqu'un parce qu'ils avaient été amenés dans l'Ouest et qu'il n'y avait personne pour s'occuper d'eux. Bien qu'il soit impossible de se procurer des chiffres exacts, il est certain que des centaines et peut-être des milliers d'entre eux se rendirent aux Etats-Unis dans les deux Etats que je viens de nommer. Et remarquez bien que c'étaient des Canadiens d'Ontario et des autres provinces de l'Est, jusqu'à l'Ile du Prince-Edouard, justement ceux que nous tenons à garder dans le pays. Puisque nous faisons de si fortes dépenses pour l'immigration, nous ne devons pas chasser nos propres nationaux. Je ne suis pas opposé à l'immigration. Je suis heureux de voir que l'Ouest commence enfin à se peupler. D'un autre côté, il n'est pas sage de consacrer toute notre attention à attirer des étrangers et de négliger les précautions les plus élémentaires pour garder les Canadiens au Canada. On aurait pu améliorer le sort de ces travailleurs. Si cette affaire avait été bien conduite, il n'y aurait pas eu de plaintes. Mais des centaines, et je pourrais même dire des milliers, sans trop me tromper, ont été contraints de se rendre aux Etats-Unis. S'il nous arrivait une autre récolte comme celle de l'an dernier, s'il nous fallait encore demander de l'aide, le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial, les compagnies de chemin de fer et tous les intéressés devraient prendre de bonne heure toutes les précautions nécessaires pour qu'il n'y eût ni confusion, ni encombrement. J'ai cru de mon devoir de signaler le fait au ministre, pour que les mêmes erreurs soient évitées à l'avenir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Depuis un bon nombre d'années, ni le gouvernement précédent, n le gouvernement actuel, n'ont eu pour habitude d'attirer les ouvriers, les hommes à gages, à venir au Canada. La Chambre comprend que nous ne pouvons pas dire que nous ne nous adressons qu'à ceux qui ont déjà été cultivateurs dans leur pays. Beaucoup de nos meilleurs colons, parmi ceux qui ont le mieux réussi, n'avaient jamais cultivé avant de venir ici. Notre règle est celle-ci : à ceux qui se proposent de venir, nous demandons si leur intention est de se faire agriculteurs. Si la réponse est affirmative, nous leur donnons tout l'encouragement et toute l'aide possible. Mais, en règle générale nous ne donnons aucune aide à ceux qui veulent venir ici pour travailler pour des gages, pas plus qu'à ceux qui désirent des places de commis ou autre, pour la raison que nous avons assez

de monde ici pour remplir ces emplois. Je puis ajouter que tous les employés du département connaissent cette règle et l'appliquent en toute circonstance.

Peut-être signallera-t-on par ci par là quelques légères erreurs ; je crois, pourtant, que ce règlement sera observé dans ses dispositions essentielles.

Quant à ce qui s'est produit, l'an dernier, j'ai pu m'en rendre compte suffisamment, bien que je ne fusse pas dans l'Ouest, à cette époque. Ces faits étaient inévitables ; ils auraient surgi, même sous un gouvernement régulier, et en dépit de tous les efforts qu'on eût pu faire. Le peuple semble être sous l'impression que les fonctionnaires du ministère peuvent envoyer les immigrants où bon leur semble, et faire exécuter à ces étrangers tout ce qui leur plaît. C'est là une erreur. Il faut beaucoup de tact pour prendre soin de quatre cents ou de cinq cents immigrants à leur arrivée à Halifax, à Québec ou à Saint-Jean. Très peu de personnes réussissent à cette besogne. Il faut user de beaucoup de diplomatie pour amener ces gens à se rendre aux endroits où, d'après nous, ils devraient aller demeurer, et à leur faire faire ce qui, à notre sens, est plus avantageux pour eux. L'automne dernier, le gouvernement provincial a fait un effort véritable pour surmonter les difficultés extraordinaires qu'on éprouvait à se procurer la main-d'œuvre nécessaire. La situation était exceptionnellement critique. Il fallait récolter 65,000,000 de boisseaux de blé, et l'on ne voyait pas jour de se faire aider à exécuter ce travail. Il faut avoir vécu dans une contrée fertile en blé et dont cette céréale est la seule culture, pour comprendre la gravité de la situation, quand la récolte se développe énormément et soudainement. A mon avis, le gouvernement provincial a fait un effort réel pour faire face aux circonstances et, de notre côté, nous ne sommes pas restés inactifs ; grâce à nous, des millions de boisseaux de blé ont été sauvés d'une perte complète. Nous avons persuadé des journaliers de se rendre dans l'Ouest, et nous avons cru bien faire, parce qu'en les envoyant dans cette partie du pays, nous leur permettions d'en connaître les ressources, ce qui les engagerait à s'y établir, après avoir travaillé quelque temps sur les immenses fermes offertes à l'industrie du colon. C'est précisément cette classe d'hommes qu'il nous faut dans notre Nord-Ouest. Dans nombre de cas, ces ouvriers se rendaient en groupes aux localités les plus considérables. Il y avait encombrement à Brandon, Virden, Portage-la-Prairie et ailleurs, tandis que les cultivateurs des autres endroits étaient sans aide aucune et ne pouvaient s'en procurer. Les fonctionnaires et les membres du gouvernement provincial ont compris la situation et se sont efforcés d'en surmonter toutes les difficultés. C'est aussi ce qu'ont fait nos fonctionnaires. Après un certain temps, cet encombrement disparut, non pas toutefois, avant d'avoir causé un peu de dommage. Doit-on en tenir responsables le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ? Je ne le crois pas. La faute en est simplement aux journaliers qui ont refusé de suivre les avis des fonctionnaires du ministère et de se rendre aux endroits qu'on leur indiquait.

Quant à la politique générale du ministère, je puis affirmer à l'honorable gentleman que nous l'appliquons rigoureusement, et que les quelques erreurs qu'on pourrait constater, seront pour ainsi dire inhérentes à la mise en vigueur de ces règlements. Nous ne cherchons à attirer ici que les immigrants qui veulent s'établir au Canada comme colons.

M. HENDERSON : La plus grande difficulté qu'on a constatée à propos des gens qui ont pris part aux excursions dites " des récoltes," l'automne dernier, provenait peut-être du fait que ces personnes ne connaissaient aucunement ce genre d'ouvrage. J'ignore si le gouvernement ou ceux qui ont engagé ces hommes à se rendre dans l'Ouest, ont eu la précaution d'avertir ces derniers du genre particulier de travail qu'ils auraient à faire. Il y a eu évidemment erreur quelque part. Un gentleman qui en a été le témoin oculaire, me cite le fait—qui s'est répété souvent, du reste—d'un cultivateur qui s'était rendu le matin, à la ville, il en avait amené un groupe de prétendus moissonneurs pour travailler sur la ferme ; le soir, il dut les ramener à la ville, parce qu'ils ne pouvaient lui rendre le moindre service dans l'ouvrage qu'il avait à faire, et parce que, pour employer une expression courante, ils étaient " rendus " avant la fin de la journée. Sans doute, ces ouvriers des champs sont accourus en trop grand nombre à certains endroits ; mais je n'en reste pas moins convaincu que les moissonneurs habiles ont tous trouvé de l'emploi.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: D'où venaient ces personnes dont parle l'honorable gentleman ?

M. HENDERSON : De toutes les parties d'Ontario. Il n'y a pas de doute qu'un grand nombre de ces journaliers n'étaient pas habitués aux travaux des champs. Ils s'étaient livrés à des ouvrages qui ne les avaient pas endurcis suffisamment pour faire la récolte et pour accomplir le labeur qu'on exigeait d'eux, soit en conduisant les moissonneuses, lieuses, soit en faisant la mise du blé en quintaux, ce qui est peut-être la besogne la plus dure de tous les travaux de la moisson. A mon sens, si le gouvernement a eu quelque chose à faire dans cette invitation adressée à la main-d'œuvre de se rendre au Manitoba, il aurait dû avertir les jeunes gens de ne pas accepter cette offre, dans l'idée de partir en congé, idée qu'avaient un grand nombre d'entre eux, l'été dernier. Ils ont constaté combien fausses étaient leurs illusions. Beaucoup se mon-

trèrent mécontents, désappointés et durent revenir dans leurs foyers. Mon but est de démontrer simplement que, tout en demandant aux ouvriers des champs de se rendre dans l'Ouest, pendant l'été, pour y faire la moisson, on devrait les avertir qu'on exigera d'eux un labeur pénible, tous les jours.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je désire déclarer à mon honorable ami que le gouvernement fédéral n'a rien à voir à cet exode des jeunes gens d'Ontario vers l'Ouest. Nous sommes complètement étrangers à ce mouvement, car ce n'est pas notre programme de favoriser l'émigration d'une partie du Canada vers une autre. Ce principe, l'ancienne administration l'a adopté et nous l'avons suivi. L'invitation adressée aux moissonneurs est le fait, soit du gouvernement local, soit du Pacifique, peut-être des deux. Comme l'honorable gentleman le comprendra, il était bien difficile aux auteurs de cette invitation de faire le choix entre les personnes qui se rendaient à leur demande.

M. TAYLOR : En 1895-96, l'ancien gouvernement demandait un crédit de $21,500 pour les fins de l'immigration ; aujourd'hui, ministre veut avoir $110,000 pour le même but. C'est une augmentation considérable, en vérité. Je suis convaincu qu'il n'y a personne parmi les membres de la gauche, qui s'oppose à une dépense judicieuse des deniers publics, pour encourager l'immigration au Canada. En 1895-96, le gouvernement précédent avait des agences en Angleterre, dans les pays étrangers et aux Etats-Unis. Nos agents persuadèrent plusieurs cultivateurs américains de venir s'établir dans nos contrées de l'ouest. Le nombre des immigrants qui nous est arrivé d'Europe, à part les Galiciens et les Doukhobortses, fut aussi considérable. Je crois que ces $21,500 nous ont permis d'attirer ici, toute proportion gardée, autant d'immigrants qu'en fait venir le gouvernement actuel. Nous avons reçu même plus d'immigrants de l'Irlande, comme l'a démontré l'honorable représentant de Lennox (M. Wilson). Nous nous rappelons encore les attaques dirigées contre l'ancienne administration par les honorables gentlemen qui garnissent, aujourd'hui, les banquettes ministérielles. Ils ne voulaient pas même entendre parler de cette dépense de $21,500, et ils affirmaient que nous gaspillions les deniers publics en maintenant des agences aux Etats-Unis. Si les honorables députés veulent consulter le rapport de l'auditeur général à la page L-12, ils constateront qu'on a payé $2,993 à T.-O. Currie pour appointements et dépenses, l'an dernier. Ce monsieur était le chef des Patrons de l'industries et on lui accorde $1,200 d'appointements annuels, plus $712 pour sa pension, son logement et autres dépenses incidentes, ce qui forme une somme globale de $2,993. Je voudrais savoir ce que nous rapporte cette dépense. Et il y a, comme cela, une vingtaine ou une trentaine d'agents qui nous coûtent encore plus cher.

On voit que le gouvernement a payé $4,000 à Reid Bros., de London, pour 101,500 livrets, soit 4 cents le livret. Pourquoi le ministre de l'Intérieur a-t-il fait exécuter cet ouvrage ? A la page L-16, il y a un item dont a parlé, aujourd'hui, l'honorable représentant de Lennox : on a donné $1,572 au révérend D.-A. Twomey, à seule fin de permettre à ce clergyman de faire un voyage de plaisir en Europe et de se promener en Canada. Ce gentleman a reçu $600 pour six mois se terminant le 28 février, on lui a accordé $533.63 pour sa pension et son logement ; $52.48, pour frais de voiture ; $2.57, pour achat de timbres-poste ; $76.18 pour frais de chemin de fer ; $59.80 pour billet pour Liverpool et retour ; $24 pour pourboires aux garçons de table ; $1.22 pour frais de quayage. Son voyage à travers le Canada nous a coûté : $24 pour voitures ; $48.87 pour billets de chemin de fer, etc ; $115.50, pour pension et logement ; $34.50 pour billets de wagons-dortoirs, soit en tout $1,572. Je constate encore que l'honorable ministre s'est adressé à Rand, McNally et Cie, de Chicago, pour leur faire exécuter des travaux d'impression qui nous ont coûté la bagatelle de $30,594. Ces ouvrages auraient dû se faire au Canada, et de cette façon notre argent serait resté au pays. Ces impressions auraient été aussi bien exécutés ici qu'à Chicago. Voici le détail de ce compte :

Petits atlas, 48,325, $2,985.33 ; petites cartes, 100 m. à $4.50 ; cartes du Canada, 100 m. à $10.50 ; brochures norvégiennes, 20 m. à $52.50 ; atlas d'école, 200 m. à $42.55, 775 pour $47.58 ; atlas de l'ouest du Canada, anglais, 260 m. à $43.69 ; français, 10 m., $433.05 ; allemands, 10 m., $407.60 ; suédis, 10 m., $406.75 ; danois, 10 m., $409.30 ; brochures, 50 m., $3,069.75 ; impression au dos des cartes et pliage, 20 m. à $5.50, 40 m. à $4.10 ; reliure en toile de 1,000 atlas de l'Ouest canadien, $140.40 ; menus item, $1.17.

L'argent qu'on soutire aux contribuables du Canada est envoyé aux Etats-Unis pour payer des impressions qu'on aurait dû faire exécuter au Canada. Il y a certainement un gaspillage énorme dans cette dépense de $110,000. La Providence par les récoltes magnifiques qu'elle nous a accordées, l'an dernier et l'année précédente dans l'Ouest, a fait pour encourager l'immigration au Canada plus que tous les efforts de l'honorable gentleman assisté de ses Curries et de ses Twomeys. La Providence a béni ce pays en lui accordant une moisson énorme ; depuis nombre d'années, grâce au travail des quelques agents nommés sous l'ancienne administration, des pionniers se sont établis dans notre grand Nord-Ouest ; persuadés par un ou deux agents canadiens qui ont parcouru la république voisine sous le gouvernement précédent, des cultivateurs américains sont venus visiter cette partie du Canada et s'y sont établis en grand nombre. Ces colons ont écrit à leurs amis et la semence

jeter par terre par les conservateurs, ainsi que les récoltes abondantes des deux dernières années ont plus fait pour l'immigration que tous les efforts de M. Currie et des quinze ou vingt agents du gouvernement actuel. A Détroit, il y a un agent, M. McInnes, qui reçoit $5,545.33 d'appointements et pour dépenses. C'est aussi le cas des autres fonctionnaires. Je suppose que M. McInnes, tout comme M. Currie, est un ami politique du ministre. A mon avis, on a dépensé la moitié de ces $110,000 aux fins détestables que je viens d'indiquer.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. McInnes est conservateur en politique.

M. TAYLOR : Que m'importe ? Il nous coûte trop cher. C'est parce qu'il est conservateur, qu'on lui a accordé ce supplément d'appointements ; on voulait s'assurer de lui. On a fait la même chose pour M. Currie qui était le chef des Patrons de l'Industrie.

M. REID (Grenville) : Je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur sur le fait que les bureaux de nos agents d'immigration ne sont pas dignes d'un pays comme le nôtre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quels bureaux ?

M. REID (Grenville) : Tous et je vais parler de chaque bureau en particulier. A Londres, par exemple, le haut-commissaire a ses appartements dont il n'a réservé qu'une petite pièce à M. Preston. Ce dernier peut se contenter de cela, mais je prétends que nous devrions avoir un joli bureau dont l'apparence donne aux immigrants qui s'y rendent, la preuve que notre pays ne manque pas de ressources. Je demande au ministre de procurer à notre agent de Londres un appartement plus convenable. A Paris, j'ai demandé à M. Fabre, notre agent, pourquoi il n'avait pas un bureau plus confortable ; il m'a répondu qu'il n'avait réussi que dernièrement à obtenir ce logis. Il faut passer par une allée d'arrière et monter un escalier. Il est presque impossible de découvrir le bureau de notre représentant ; c'est pour cela qu'un si petit nombre de Canadiens s'y inscrivent. A Liverpool, j'ai constaté le même état de choses ; il m'a fallu chercher longtemps avant de trouver notre bureau d'immigration. Partout, j'ai dû multiplier pas et démarches pour parvenir à ces bureaux où je voulais laisser ma carte, comme tous les visiteurs canadiens aiment à le faire.

Si je passe maintenant en Canada, je trouve que nous avons un bureau d'immigration à Montréal. Je dois croire que le ministre a visité cet appartement, notre agent à Montréal est M. Hoolahan. Ces pièces se trouvent dans une ruelle, en arrière de la rue Saint-Jacques. Je me suis présenté deux ou trois fois à ce bureau que je considère indigne du Canada.

On a parlé des appointements des différents agents. Quant à moi, j'affirme que celui qui accepte la position d'agent principal d'immigration à Dublin, à Liverpool, ou ailleurs, qui quitte ce pays en compagnie de sa famille, s'établit à l'endroit qui lui est désigné, paie ses dépenses d'existence, son loyer, etc., et ne reçoit que $1,200, par année, ne peut remplir les devoirs de sa charge. Je suis convaincu qu'un homme réellement capable de remplir la position d'agent d'immigration à Liverpool, ne quittera jamais le pays pour ne retirer que $1,200 d'appointements, par année. Je me suis informé du coût de loyer et de celui de la vie. A Dublin, il m'est arrivé de loger où M. Devlin se trouvait—si je tiens compte de ce que doit payer un gentleman qui veut faire honneur à sa position d'agent commercial dans cette ville, je suis convaincu que ce fonctionnaire ne peut vivre à Dublin avec $1,200 d'appointements par année, tout en remplissant son devoir. C'est pourquoi je dis que les personnes qui acceptent cette position et qui ne reçoivent que $1,200 d'appointements par année, n'ont pas les qualités voulues pour faire de bons agents. M. Jury, notre agent à Liverpool, reçoit $1,200 par année et je me demande quels services il rend au pays. Je me suis enquis de lui spécialement, et l'on ne semble pas le considérer comme étant habile, possédant les capacités voulues pour lui permettre de remplir les devoirs de sa charge. Quant à M. Preston, personne n'a pu me renseigner ; mais en arrivant rue Victoria, en face du bureau d'immigration, j'ai pensé qu'il était honteux pour le Canada d'avoir un appartement semblable. Je crois donc qu'on devrait distraire de ce crédit de $110,000, une somme suffisante pour fournir de meilleurs bureaux à nos agents, ou qu'on devrait ajouter à cet item le montant nécessaire pour mettre, sous ce rapport, nos fonctionnaires sur un pied d'égalité avec les agents des autres pays qui sont de beaucoup mieux logés que les nôtres.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je concours dans quelquesunes des remarques de l'honorable député (M. Reid), tout en ne partageant pas sa manière de voir sur d'autres points. Je puis dire que, lorsque M. Smart, le sous-ministre de l'Intérieur, est parti pour l'Europe, au commencement de l'année, dans le but de constater le travail de nos agents, il a reçu instruction de chercher un appartement convenable et de premier ordre pour notre agent à Londres. Aussi, s'est-il occupé spécialement d'obéir à cet ordre. Le haut-commissaire a dernièrement ajouté d'autres pièces à ses appartements. J'ignore s'il avait loué celles-ci, lorsque l'honorable gentleman a visité Londres. Aujourd'hui, le nombre des pièces occupées par le haut-commissaire, lors de mon dernier voyage est doublé, car on a loué l'autre moitié de l'édifice, et on en a réservé les pièces à notre

agent d'immigration, sous la direction de lord Strathcona. Mais ce ne sont pas là des bureaux convenables, car le sous-ministre nous conseille de louer un appartement au Square Trafalgar, près de la Charing-Cross Station. C'est le meilleur endroit que nous puissions trouver à Londres.

M. REID (Grenville) : Assurément.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable ministre de l'Agriculture étudie le projet d'établir une agence commerciale au bureau même de notre agent d'immigration ; il pourra comuniquer directement avec ses fonctionnaires sur tout ce qui se rapporte aux questions commerciales. Que ce projet se réalise ou non, nous aurons un bureau convenable dans l'endroit le plus propice de la cité de Londres. Nous le meublerons avec assez de soin et on y trouvera tout ce qu'il faut à un bureau semblable. C'est alors que l'honorable député devra se trouver satisfait. Dans les autres villes où le ministère avait déjà un bureau, nous n'avons pas jugé à propos de faire des changements. A Liverpool, le bureau n'a pas été déplacé depuis que M. John Dyke l'a établi, il y a plusieurs années. Je puis dire la même chose du bureau de Montréal. Les bureaux de Québec, de Saint-Jean et de Halifax sont dans un état très convenable. Mais, encore une fois, je dis avec l'honorable gentleman (M. Reid) qu'il faut nous occuper de l'agence de Londres. Je puis promettre, je crois, qu'avant un an, nous aurons un appartement qui nous fera honneur dans la métropole.

Quant à la question des appointements de nos agents, et particulièrement de M. Jury, je puis dire que je connaissais ce gentleman, avant de le nommer à cette position ; si l'honorable député se trouvait dans mon cas, il ne dirait pas que M. Jury manque de capacité. On peut discuter le caractère, les opinions et les qualités de ce fonctionnaire, mais si mon honorable ami connaissait M. Jury, il déclarerait que ce dernier a les aptitudes voulues pour faire un bon agent d'immigration. Son ouvrage consistait sur tout à faire des conférences aux expositions agricoles de l'ouest de l'Angleterre, particulièrement. A mon sens, il nous a rendu service sous ce rapport. Comme il y avait déjà quelques années qu'il demeurait en Angleterre, on l'a placé à la tête de l'agence de Liverpool. Je suis convaincu que son travail nous donnera entière satisfaction. Je reconnais, avec l'honorable gentleman, que les appointements ne sont pas trop élevés, et je sais aussi, car je les connais personnellement, que nos agents en Angleterre, en Ecosse et en Irlande ont toute l'aptitude voulue pour remplir leurs obligations, je n'hésite pas à le dire.

Je connais M. Webster depuis nombre d'années, et tous ceux qui se trouvent dans mon cas reconnaîtront, avec moi, que ce gentleman possède hautement toutes les qualités qui font un bon agent. C'est un fonctionnaire capable, ayant des connaissances sérieuses sur notre pays et sur celui où se trouve son champ d'opérations. M. Duncan est aussi un homme d'une capacité peu ordinaire. Je le connais bien. Je puis dire que son travail ne laisse rien à désirer. Enfin, tous nos agents sont des hommes qui peuvent remplir leurs fonctions d'une manière satisfaisante, et c'est ce qu'ils font.

A deux ou trois reprises, j'ai dit à la Chambre que je n'étais pas satisfait des progrès de notre propagande en Angleterre, dans le passé. Je suis porté à croire, cependant, que ce résultat négatif n'était pas dû aux agents eux-mêmes, mais plutôt à la direction qu'on donnait à ces fonctionnaires. C'est pour cela que nous avons opéré une réforme sensible.

Mon honorable ami (M. Taylor) a parlé de l'achat d'atlas. Je reconnais que nous devrions acheter ici tout ce dont nous pouvons avoir besoin ; mais encore faut-il qu'on trouve au Canada ce qu'il nous faut. J'irai plus loin que ne l'a fait l'honorable député, et je dirai que j'aime mieux payer un peu plus cher ici pour un article quelconque, que d'acheter celui-ci à l'étranger. Mais, pour ces atlas, la différence entre les prix était si considérable que j'ai dû m'adresser à Rand et McNally. Quelques membres de la Chambre se sont donné la peine d'examiner ces atlas, et j'ai raison de croire qu'ils s'accordent tous à dire que cette publication est réellement remarquable. Il en est ainsi du prix payé. Le sous-ministre me dit que le coût d'un exemplaire de la 1ère édition ne s'élève pas à 8 cents. J'ai discuté ce détail avec des éditeurs du Canada ; tous m'ont déclaré ne pouvoir publier un atlas semblable, à moins de le vendre 20 cents l'exemplaire au plus bas prix.

Quand il s'agit de 200,000 ou de 300,000 exemplaires, la différence est si grande entre 8 cents et 20 cents, que j'ai cru de mon devoir d'acheter ces atlas de Rand et McNally Cette maison est peut-être celle qui publie le plus de cartes géograqhiques du monde entier. Ces éditeurs ont des moyens qui empêchent toutes les autres maisons de publication de rivaliser avec eux quant aux prix. Ils tirent des milliers et des milliers d'exemplaires, achètent leur papier au plus bas prix du marché et, en réalité, nous ne faisons que leur payer le coût du papier et celui de l'impression. Il nous faut acheter à aussi bon marché que possible ces atlas que nous devons distribuer en quantités énormes, car, autrement, nous serions forcés d'en cesser la distribution. Il n'y a pas une maison canadienne pour entreprendre la publication d'un atlas semblable à aussi bon marché.

M. HENDERSON : Est-ce le grand ou le petit atlas qui coûte 8 cents ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne parlais pas du petit atlas. C'est le

grand atlas qui contient une foule de cartes, que nous avons payer 8 cents.

M. BOURASSA : Je n'ai aucunement l'intention de reprocher au ministre de ne pas acheter ces atlas au Canada, quand il y a un avantage spécial à se les procurer ailleurs. L'été dernier, pourtant, en passant par nos différentes agences en Angleterre, en Irlande et en Ecosse, j'ai réuni un certain nombre de brochures imprimées à Londres par McCorquodale et Cie, pour le gouvernement du Canada. Il peut arriver qu'on achète ces publications à meilleur marché à Londres qu'ici. Je constate, cependant, que l'impression de certaines de ces brochures est bien ordinaire. Nos imprimeurs peuvent faire mieux, et si on pouvait leur confier ces ouvrages, à l'avenir, cela serait préférable assurément. Mais je veux signaler au ministre de l'Intérieur un fait qui, certainement, a échappé à son attention. Voici une petite carte que distribue le gouvernement du Canada et que publie la même maison McCorquodale et Cie, de Londres. Je constate par cette carte que les Etats-Unis se sont annexé la plus riche partie de la province de Québec, que la cité de Montréal est transportée sur la rive sud du Saint-Laurent, sur la frontière même de la république voisine, que les comtés de Chateauguay, de Beauharnois, d'Huntingdon, de Saint-Jean, d'Iberville, de Laprairie et même le comté représenté ici par l'honorable ministre de l'Agriculture, se trouvent annexés à l'état de New-York et à celui de Vermont.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. BOURASSA : Comment nous étonner, après cela, d'entendre raconter qu'un échevin de la cité de Montréal, se trouvant à Londres, l'été dernier, s'adressa à un bureau de télégraphe pour envoyer un cablegramme à sa famille ; l'agent lui demanda : Dans quel état de l'Union américaine se trouve Montréal ? Sans doute, on ne peut pas penser que celui qui veut obtenir des renseignements positifs sur le Canada, s'en rapporte à cette petite carte, mais il est bien pénible de constater qu'une carte publiée par le gouvernement du Canada, en 1901, contient de semblables erreurs. J'espère que le ministre verra à retirer de la circulation ces cartes ridicules, et qu'il les remplacera par une carte qui fera voir que la province de Québec appartient encore au Canadiens, non aux Américains.

M. GOURLEY : Il me répugnait de faire quelques remarques sur cette question, car je suis opposé à ce crédit concernant l'immigration. Ce n'est pas que je refuserais de voter ce montant ou même une somme deux fois plus élevée, si je croyais que le gouvernement désire sincèrement attirer au Canada l'immigration étrangère. Malheureusement, je ne crois pas qu'on dépense à propos ce crédit. Je suis d'accord avec le ministre quand il dit que ce dont a surtout besoin le Canada, c'est l'immigration. Il m'a fait plaisir de l'entendre nous déclarer que 50,000 personnes se sont établies au pays ; mais j'ai entendu si souvent semblables déclarations, quand mon parti était au pouvoir et depuis, et j'ai été si souvent trompé que j'ai appris à être passablement sceptique sous ce rapport. Et c'est toujours le recensement qui arrive à point pour nous prouver que toutes ces affirmations solennelles sont fausses. J'ose dire qu'à la fin de cette période de dix ans que nous avons commencée, on ne pourra trouver, sur le sol du Canada, la moindre trace de ces 50,000 immigrants annoncés par l'honorable ministre de l'Intérieur. Je combats ce crédit, parce que notre système d'immigration est contraire à la science et ne repose sur aucune règle déterminée. S'il est vrai, comme l'a déclaré mon honorable ami de Grenville (M. Reid), qu'un certain nombre d'amis du ministre de l'Intérieur occupent de hautes positions et reçoivent des appointements élevés comme chefs de toutes ces agences. Si ce crédit ne sert qu'à l'avantage de ces messieurs, alors il me devient facile de comprendre pourquoi les résultats de notre politique d'immigration ont été si peu satisfaisants. Il est beau de la part du ministre de l'Intérieur de se montrer généreux. On portait aux nues, au moyen âge, le seigneur qui récompensait les gens de sa suite, en leur accordant des terres qui les feraient vivre. Si l'honorable ministre (M. Sifton) se sert de ce crédit pour procurer des emplois à tous ses partisans, et si ces derniers reconnaissent qu'il ne s'agit, après tout, que d'une faveur du ministre de l'Intérieur, je puis certainement comprendre pourquoi notre système d'immigration n'a pas de résultats plus satisfaisants. Je veux aider l'honorable ministre à faire venir des immigrants au Canada. Avant de reprendre mon siège, je pourrai, je crois, lui suggérer un ou deux moyens pratiques d'arriver à cette fin. A mon sens, on devrait modifier entièrement tout ce système de dépenses aux fins d'immigration. Je ne défends pas l'ancien système, que je connais fort peu, du reste. Je suppose que le ministre de l'Intérieur, comme ses collègues, a endossé l'ancienne livrée du parti conservateur ; cette dernière peut être usée au point de ne pouvoir couvrir les ministres actuels. Dans le cas qui nous occupe, si l'honorable gentleman a suivi la politique de ses prédécesseurs, je puis affirmer que celle-ci n'était pas sage. Les conservateurs peuvent invoquer une excuse. Il leur a fallu se débattre au milieu des difficultés soulevées par la construction de l'Intercolonial et celle du Pacifique ; de fragments épars ils ont formé une nation et ils ont dû donner à ce pays une orientation politique et nationale. Tant de sujets les préoccupaient, qu'ils n'ont pu donner à la question—secondaire après tout—de l'immigration, l'attention qu'ils auraient voulu y consacrer. Aujourd'hui, cet état d'organisation sociale n'existe plus ; notre politique

est tracée ; toutes nos grandes voies de transport sont établies. Il ne reste plus à nos adversaires qu'à déterminer les détails infimes de l'administration. C'est pour cela que je demande un changement radical dans notre politique d'immigration, d'après des principes dont l'application fera la prospérité de notre patrie.

Les remarques de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) sur le peuple anglais m'ont réellement fait plaisir, et je comprends maintenant pourquoi les résultats véritables de l'immigration au Canada sont si maigres, si peu satisfaisants. Si une importante compagnie de publication de cartes géographiques d'Angleterre, qui met en librairie des cartes de tous les pays du monde, fait un travail aussi inexact de la carte d'une contrée aussi ancienne que l'est le Canada, nous pouvons juger par là combien le peuple anglais connaît peu notre pays. Nous devons compter sur l'Angleterre principalement pour promouvoir l'immigration au Canada. Il faut que la Grande-Bretagne indique au vieux monde quel est le pays du continent américain qui offre le plus d'avantages aux immigrants. Aussi, le ministre qui désire établir une sage politique d'immigration, doit commencer d'abord par convaincre la mère patrie que le Canada est ce pays idéal. Autrement, tous ses efforts n'aboutiraient qu'à un résultat négatif. Si les Anglais, qui appartiennent à notre race par le sang et le caractère, refusent de venir s'établir ici, où trouverons-nous des immigrants ? Je constate que, l'an dernier, 450,000 personnes se sont établies aux Etats-Unis ; un grand nombre de ces immigrants venaient des Iles britanniques et des pays que domine l'Angleterre au point de vue du sentiment et du commerce. Pourquoi ces gens ont-ils pris la route des Etats-Unis, au lieu de se diriger vers le Canada ? On ne saurait trouver de cette anomalie d'autre explication que celle-ci : le ministre de l'Intérieur n'a pas fait connaître assez bien le Canada à la mère patrie. S'il est vrai que cette carte est tracée de la façon indiquée par l'honorable député de Labelle, s'il est vrai qu'on a commis cette erreur colossale à propos du site de Montréal, notre métropole commerciale, qui devrait être aussi bien connue que le sont New-York, Boston et les autres grandes cités des Etats-Unis, le premier devoir qui s'impose à nous, si nous voulons attirer ici l'immigration britannique, c'est d'enseigner au peuple anglais la géographie, l'histoire et les ressources du Canada. A mon sens, voilà la véritable solution de ce problème. On veut depenser un demi-million de dollars à seule fin de retenir les services d'hommes ignorants, qui ne pourraient probablement gagner leur vie ici, mais qui se rendent en Angleterre, dans le but de diriger le courant de l'immigration vers le Canada. N'est-ce pas là une sottise incroyable ? Nous savons tous que le peuple anglais a ses préjugés de caste et de société. Il nous faudrait trois ou quatre personnages

M. GOURLEY.

de distinction à la tête de ces agences d'immigration, pour convaincre les Anglais qui veulent s'établir dans un pays étranger, que le Canada est une contrée où ils devraient se rendre. Sans cela, et vu le caractère anglais qui tient plus que celui des autres nations, peut-être, à l'ostentation, aux distinctions sociales, l'immigrant anglais pourrait facilement dire : " Ce Canada fait piètre figure. Je le connais peu. J'irai donc aux Etats-Unis dont on m'a tant parlé et qui attirent l'attention de l'univers à l'exclusion du Canada ". Je veux démontrer que, cette année, le premier devoir du gouvernement est de prendre part aux délibérations des ministres anglais qui peuvent s'occuper du bien-être des colonies, et de discuter avec eux cette question d'immigration. Je suis convaincu qu'il faut d'abord intéresser directement à cette question le gouvernement britannique, si puissant par ses ramifications et son influence politique—et ce serait un plaisir en même temps qu'un orgueil pour les hommes d'Etat anglais de nous aider dans ce sens—si nous voulons que notre politique d'immigration soit aussi efficace qu'elle devrait l'être.

Nos ministres devraient dire au gouvernement anglais : Ce que vous exportez de meilleur, le plus grand capital que vous ayez à distribuer à l'univers, ce sont les femmes et les hommes forts et vigoureux qui quittent vos rives ; vous ne pouvez faire de meilleur cadeau aux Etats-Unis que de leur envoyer, chaque année, de 100,000 à 150,000 de ces gens forts et vigoureux ; mais, si vous comptez sur l'aide des colonies à l'heure du péril et des difficultés, ce que vous devez faire, c'est de nous aider à augmenter la population du Canada, de ce pays dont le climat est splendide, dont les ressources sont sans limites et, avant longtemps, nous formerons une nation de quinze, ou peut-être, de trente millions d'habitants ; alors, l'Angleterre pourra sans crainte faire face à l'univers armé. Le gouvernement du Canada se résume, aujourd'hui, à une simple question d'administration. Ceux qui occupent maintenant les banquettes du trésor sont les héritiers de ces hommes d'Etat distingués qui, 18 années durant, ont présidé aux destinées de notre patrie. Ce sont des héritiers indignes, je pourrais dire, parce que, s'ils étaient respectueux, tous les jours ils proclameraient leur reconnaissance envers ces hommes distingués—que le monde eût pu nous envier—qui s'appelaient sir John Macdonald et sir Charles Tupper, et qui leur ont légué un patrimoine aussi splendide. Chose extraordinaire ! nos adversaires jouissent aujourd'hui d'un héritage qu'ils n'ont pas travaillé à créer et qui a fait de ce pays le plus facile à administrer. Tout a été préparé dans ce sens et actuellement, c'est cette question d'immigration qui devient un facteur puissant. A mon avis, le gouvernement a manqué à son devoir en ne travaillant pas à émouvoir l'opinion publique anglaise sur cette matière. Il est notoire qu'en Angle-

terre on manque de renseignements sur notre pays. Parlez du Canada à un Anglais ou à un Ecossais, et vous constaterez avec regret combien sont limitées les connaissances de votre interlocuteur sur la colonie la plus importante de la Grande-Bretagne. S'il connait quelque chose du continent américain, il ne pourra vous parler que des Etats-Unis. Il possède une foule de connaissances sur New-York, Boston ou Chicago, mais il ne sait rien de nos principales cités canadiennes. Sans doute, cela est dû grandement au peuple canadien lui-même, mais on peut jeter aussi, et dans une grande mesure, la responsabilité de cet état de choses sur les épaules des membres de la droite.

Une remarque du ministre de l'Intérieur m'a frappé. Parlant de l'immigration, il nous a dit que nous avions maintenant surmonté les plus grandes difficultés. Je l'espère avec lui. Je suis dans l'opposition et j'appuie de tout cœur le parti conservateur et je défends l'administration de l'ancien gouvernement ; cela ne m'empêche pas, toutefois, d'être bien déterminé à ne pas suivre l'exemple de nos adversaires, lorsqu'ils siégeaient du côté de la gauche, et à ne dire un seul mot contre les intérêts du Canada. Au cours de la dernière campagne, quand mon adversaire—adversaire très généreux, en vérité—a soulevé la question de la prospérité du Canada, j'ai immédiatement reconnu ce fait avec lui. J'ai dit que j'espérais que ce pays était prospère, comme il devait l'être, car il possède tous les éléments de progrès et de grandeur. J'ai fait tout en mon pouvoir pour répandre cette conviction parmi notre population et au dehors, afin d'encourager ce sentiment national que nous devrions tous avoir et dont l'absence fait notre grande faiblesse. C'est parce que nous n'avons pas cet esprit national que nous restons éblouis par la splendeur des Etats-Unis. Vous ne saurez trouver un Américain qui ne vante continuellement son pays. Chaque citoyen de la république voisine est convaincu qu'il appartient à une race supérieure et dominante et que son pays est le plus grand de la terre. Malheureusement, il s'est trouvé ici des hommes capables et accomplis, tels que le ministre des Finances et le ministre de l'Intérieur, et autres, qui ont parcouru le Canada disant partout que notre pays ne valait rien et qu'il ne fallait pas venir y habiter. Il me fait plaisir d'entendre ces gentlemen proclamer qu'au cours de six ans, ils ont pu réparer leurs fautes des 18 années précédentes, et que nous avons maintenant surmonté les plus grandes difficultés. S'ils ont réussi à réparer leurs fautes, on doit les féliciter sincèrement. Je ne veux pas, toutefois, discuter les erreurs du passé ; je ne veux m'occuper que du présent et de l'avenir. Nous devons convaincre le peuple de la Grande-Bretagne que notre pays est grand et que nous formons un grand peuple. Actuellement, même les gens instruits de la mère patrie ignorent que Montréal se trouve dans le Canada. Ils croient que cette ville est dans les Etats-Unis. Si c'est là le cas des principaux hommes de l'Angleterre, qu'en est-il du peuple ?

Et le passant ne sera pas attiré par une agence logée de la manière qui vous a été décrite, dans un petit bureau donnant sur une ruelle qu'on ne saurait découvrir sans l'aide d'un guide. Un pareil établissement peut-il donner un aperçu de la grandeur et de la prospérité de ce pays encore jeune ? Tout d'abord, il faut faire naître dans notre propre pays un sentiment de grande confiance. Il faut persuader aux nôtres que le Canada est le plus beau pays de l'univers ; il faut que chacun soit près en toutes circonstances à exprimer cette opinion. A vrai dire, il sera difficile pour ceux qui, pendant dix-huit ans, ont déprécié notre pays de changer d'attitude et de chanter ses louanges ; mais je leur pardonnerai leur dix-huit années de calomnies, s'ils changent sincèrement de conduite et disent : Oublions le passé ; le Canada est un pays magnifique, et après avoir mal agi dix-huit années durant, nous ferons mieux à l'avenir. Il faut aussi changer l'opinion publique en Angleterre et il n'y a qu'un seul moyen d'obtenir ce résultat. Il nous faut le concours du gouvernement anglais. Il faut à n'importe quel prix éclairer l'opinion publique en Angleterre. Je dépenserais volontiers un million et demi ou deux millions de dollars en faveur d'une politique d'immigration établie sur une base pratique plutôt que d'employer un demi-million de dollars seulement à solder les dettes du ministre de l'Intérieur envers ses dignes satellites répandus dans le monde entier. Ce qu'il y aurait de mieux à faire serait d'aller trouver le ministre des Colonies, à Londres, et de lui dire : Vous avez dans la Grande-Bretagne des richesses incroyables dont nous avons besoin au Canada—des trésors de force, d'énergie et d'intelligence qui vont enrichir l'étranger. Comment les attirer au Canada ? Cela est impossible à moins de nous faire connaître aux habitants des Iles Britanniques, à moins que le gros de la population anglaise n'apprenne à connaître le Canada aussi bien que la ville de Londres, Je suis certain que nous pourrions y parvenir—difficilement peut-être—en deux ou trois ans et nous aurions alors fait faire un pas immense à l'œuvre de la colonisation, quand même nous n'aurions pas attiré 50 immigrants dans l'intervalle. Nous ferions plus en faveur de l'immigration en adoptant une politique pratique qu'en disséminant à droite et à gauche, comme aujourd'hui, de petites sommes. Que le représentant du gouvernement s'adresse au ministre des Colonies à Londres, et lui démontre que la presse entière d'Angleterre est dans une complète ignorance de ce qui concerne le Canada. Je trouve dans les journaux anglais les récits les plus étranges

au sujet de notre pays et je ne saurais comprendre que des hommes intelligents, instruits et bien rétribués comme le sont ces journalistes, puissent être si peu au courant de ce qui a trait à cet immense domaine de la Couronne. L'envoi des contingents nous a fait quelque bien, mais n'a pas dissipé la profonde ignorance qui règne en Angleterre quant à ce qui nous concerne. Obtenons le secours du gouvernement anglais. Supposons que le gouvernement convoquerait à Londres, une réunion des représentants de la presse anglaise avec lesquels un agent du gouvernement canadien discuterait la situation afin que ces journalistes prêtent leur concours pour diriger vers le Canada plutôt que vers les Etats-Unis ce flot d'émigrés très recommandables qui chaque année quittent les rivages de l'Angleterre, de l'Ecosse et de l'Irlande. Les journalistes anglais, comme la plupart de leurs compatriotes, semblent s'en rapporter en toutes choses à la parole de leurs gouvernants et si M. Chamberlain était persuadé—il l'est, je n'en doute pas—que le Canada est un excellent champ d'immigration, plein de richesse, il pourrait dire à la presse d'Angleterre : nous aimerions que tous les grands journaux anglais ordonnassent à un membre de leur personnel d'étudier la situation du Canada et de visiter ce pays afin d'en connaître à fond toutes ses ressources. Même, si chaque journal envoyait un délégué faire un séjour de six mois au Canada, il serait encore avantageux pour notre pays de lui payer un traitement au besoin.

La presse anglaise pourrait aussi envoyer un seul délégué faire un séjour d'une couple d'années aux frais du gouvernement canadien, si c'était nécessaire. Il parcourrait le pays afin de le connaître à fond et, de retour en Angleterre, il pourrait publier en connaissance de cause le récit de ses observations personnelles. Je demanderais même au gouvernement anglais de faire revivre une loi qui était en vigueur il y a cent ans ; il y avait autrefois plusieurs excellentes lois maintenant tombées en désuétude. Que l'Angleterre revienne à la loi qui prévalait autrefois, à une époque où elle avait besoin du concours de tous les citoyens, loi défendant à tous, hommes, femmes ou enfants, de quitter l'Angleterre sans faire connaître trois mois d'avance au gouvernement la date et la raison du départ et la destination de l'émigré. De la sorte, l'Angleterre saurait trois mois d'avance que tel nombre de ses sujets ont l'intention de partir. Le ministre des Colonies pourrait alors s'aboucher avec le gouvernement du Canada et prendre les moyens d'établir ces émigrés au pays. Ceux-ci constituent un actif précieux, supérieur aux lingots d'or et aux souverains anglais et, s'ils se fixaient dans une colonie de la couronne, l'Angleterre serait invincible chez elle et au dehors, parce que tous ses sujets, hommes, femmes et enfants demeureraient dans les limites de l'empire.

M. GOURLEY.

Ce serait là une politique sage et éclairée. Cela occasionnerait quelques dépenses, mais l'argent serait employé d'une manière intelligente. Celui qui se proposerait de quitter l'Angleterre pourrait facilement en donner avis trois mois d'avance, et le gouvernement anglais pourrait sans peine employer £100,000 ou £200,000 à favoriser une semblable politique d'immigration, parce qu'il soignerait ses propres intérêts en augmentant la puissance de ses colonies.

L'empire a besoin du concours de chaque homme, femme ou enfant d'origine britannique. Il serait bon de les avoir dans les colonies où le sentiment national s'affirme hautement. Par conséquent, le devoir incombe à l'Angleterre d'adopter cette politique. Notre gouvernement devrait dire aux homme d'Etat anglais : Si vous voulez que nous cultivions le sentiment national, faites votre part, sortez de votre torpeur ; traitez ces colonies comme des nations indépendantes, prospères et puissantes. Je me suis rangé du côté de l'Angleterre, même aux époques où elle ne nous traitait pas avec la bienveillance que nous méritions. Mais je comprends que les hommes d'Etat anglais ont eu de grands problèmes à résoudre. Toutefois, jamais il n'y eut rien de plus important que le soin de diriger les sujets anglais vers les colonies.

Nous avons besoin d'un système d'immigration perfectionné. Trève aux mesquines discussions d'autrefois ; oublions le passé ; que le ministre élabore un plan qui satisfasse à tous les besoins du moment. S'il se rend en Angleterre avec ses collègues, qu'il prenne des mesures pour amener le gouvernement anglais à considérer l'émigration, qui est une source de faiblesse, comme un moyen d'assurer la grandeur de l'empire, en augmentant la puissance du Canada.

A qui les Etats-Unis doivent-ils d'être ce qu'ils sont ? A l'Angleterre. Je ne crains pas que les Etats-Unis fassent à l'Angleterre une concurrence victorieuse en matière de commerce, je crois au contraire que, grâce à l'esprit nouveau que nous infusons à la population, nous vaincrons l'univers. Cependant, si jamais les Etats-Unis devaient l'emporter dans cette lutte, ce serait parce que l'Angleterre aurait contribué à édifier cette nation. L'Angleterre à fourni des millions de citoyens aux Etats-Unis, sans jamais chercher à les diriger vers ses propres colonies, et elle a fourni des millions de dollars pour construire les voies de transport américaines. De 1860 à 1870, les Etats-Unis ont construit soixante mille milles de voie ferrée et ces travaux ont coûté neuf milliards de louis sterling. Quelle a été la part de l'Angleterre dans cette énorme dépense ? Huit milliards de louis sterling sur neuf. Au Canada, nos adversaires ont été frappés de terreur lorsque nous avons entrepris de construire un chemin de fer de trois mille milles. Pourtant, les Etats-Unis en dix ans

ont construit soixante mille milles de voie ferrée. Ils en possèdent maintenant deux cent mille milles autant que tout le reste de l'univers. Telle a été la cause de leur grandeur et de leur empire. Ils ont eu de grands hommes, des hommes entreprenants, intelligents, à l'imagination vive. Un journal disait l'autre jour que j'avais de l'imagination. Celui qui n'en aurait pas ne serait ni digne de siéger dans cette Chambre ni en état de rien faire pour son pays. Un trop grand nombre de nos hommes publics manquent de cette faculté indispensable à un homme d'Etat. Blake a manqué d'imagination lorsqu'il a prononcé ce mémorable discours dans lequel il disait que le Pacifique Canadien ne rapporterait pas suffisamment pour payer la graisse nécessaire aux essieux de ses voitures. C'était le faible de cet homme de manquer d'imagination et il fut vaincu. Il nous faut ici des hommes d'imagination, des hommes de cœur, affables et sympathiques. Si nous avions eu de ces hommes depuis soixante ans, le Canada serait aujourd'hui le rival des Etats-Unis. Nous avons eu sir John Macdonald. Ce fut un lion. Malheureusement, il n'a pas pu donner toute la mesure de son talent parce qu'il fut en butte de tous côtés aux attaques de milliers d'hommes à l'esprit étroit. Néanmoins, en dépit de tous leurs efforts, il a accompli de grandes choses pour son pays. Que n'aurait-il pas fait cependant si les grands projets qu'il rêvait avaient été approuvés par un parlement enthousiaste et généreux. Je demande aux membres de la droite d'imiter Sir John—à une distance respectueuse, car jamais ils n'atteindront à la hauteur de cet homme d'Etat. S'ils suivent ce conseil, je les en féliciterai et leur dirai qu'ils ont fait de leur mieux. Je les supplie d'aller trouver M. Chamberlain et de lui exposer leur cause. Qu'ils aillent conférer avec Lord Salisbury et lui fassent connaître la situation du Canada. Qu'ils lui disent que, par sa position, il est en état de nous venir en aide. A Mansion House et ailleurs, il prononce de superbes discours sur tous les sujets imaginables, excepté les colonies. Qu'ils l'engagent à aller prononcer un discours sur le Canada à Mansion House. Si on veut que le peuple anglais s'occupe du Canada, il faut qu'il en entendre parler par les hommes dont il est habitué à suivre les conseils dans les questions publiques. Sans cela, tout ce que nos ministres et d'autres pourront faire n'aura que peu d'effet.

Dites à M. Chamberlain de consacrer six mois à faire connaître et à vanter le Canada, et, en retour, nous contribuerons volontiers à la défense de l'empire. Le ministre des Finances ferait un excellent représentant pour une semblable mission, car ses talents diplomatiques sont bien connus dans la Nouvelle-Ecosse, sans compter que les Néo-écossais sont naturellement doués d'un instinct qui les guide dans le droit chemin. Je demande au gouvernement d'avoir des vues larges et de songer à l'avenir. Nous passons notre temps en discussions futiles sur le prix du sucre et du lard.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. GOURLEY : Ces discussions ont leur importance et font voir que l'opposition ne laisse rien échapper, mais je préférerais voir le gouvernement s'occuper de ces mesquins détails en petit cabinet. Laissons ces gens empocher $200,000 ou $300,000, pourvu qu'ils dotent le pays d'un grand projet d'immigration qui nous attirera l'excellente population des Iles britanniques. Tout le pays appuierait le gouvernement s'il adoptait cette politique. Ce qui fait la force du gouvernement actuel, c'est d'avoir une loyale opposition pour l'aider. Les conservateurs avaient toujours une opposition qui cherchait à dénigrer la patrie. Un étranger qui vient ici n'entend jamais un conservateur, depuis la Nouvelle-Ecosse jusqu'à la Colombie Anglaise, dénigrer le Canada. Que le gouvernement nous amène des immigrants et l'opposition se chargera de leur inculquer des notions patriotiques qui leur ôterait toute envie de s'en retourner. C'est pourquoi je dis que le gouvernement a un avantage que nous n'avons pas eu lorsque nous étions au pouvoir. Pour ma part, je leur pardonnerai le passé s'ils veulent s'engager à faire mieux à l'avenir. Il est de la nature humaine de se tromper et personne ne le sait mieux que les honorables députés de la droite.

Je leur demande encore une fois d'aller débattre ces grandes questions avec les hommes d'Etat d'Angleterre. Qu'ils cessent de servir des traitements de fantaisie à leurs favoris et qu'ils s'entendent sur les moyens à prendre pour faire comprendre à l'Angleterre qu'il est de son devoir de nous venir en aide. Au lieu d'envoyer cinq ou six délégués dont les travaux n'aboutiront virtuellement à rien, dites à ceux qui sont chargés du gouvernement en Angleterre. Envoyez-nous des immigrants et cela servira plus à l'union des deux pays que tout ce que vous pourrez faire en dix ans.

A l'avenir, le budget de l'immigration sera l'occasion de luttes acharnées, si l'on ne change de système. Je suis ici uniquement pour défendre les intérêts du Canada. J'aime ma patrie plus que moi-même et plus que tout au monde et je n'ai d'autre désir que de me consacrer à son service. Je voudrais voir le Canada devenir le premier pays du monde, dans lequel il me sera donné de vivre encore 40 à 50 ans, appartenant, comme j'appartiens, à une lignée d'hommes sains et vigoureux. Mon ambition est de voir le Canada devenir la première puissance de ce continent. Si l'Angleterre veut nous aider, si profitant de nos dispositions patriotiques du moment, elle veut nous donner la main et nous aider dans nos projets d'immigration, nous volerons de conquête en conquête.

M. ROBINSON (Elgin) : L'honorable député de Colchester (M. Gourley) est peut-être un peu pessimiste. Il oublie que les plus belles intelligences en Angleterre connaissent tout ce qu'il y a à connaître sur le Canada. Plusieurs grands hommes d'Etat anglais ,tels que lord Dufferin, lord Aberdeen, le marquis de Lorne, le comte de Derby et autres, ont été gouverneurs du Canada et ont puissamment contribué à faire connaître notre pays. Mon honorable ami se trompe s'il croit que l'erreur d'un topographe ignorant qui a commis la bévue rapportée par l'honorable député de Labelle donne une échantillon de l'ignorance du peuple anglais au sujet du Canada. Je sais que, règle générale, les Anglais connaissent très bien la carte de l'Amérique Britannique du Nord. S'ils ne viennent pas au Canada en plus grand nombre, c'est parce que l'Angleterre a d'immenses territoires à coloniser dans toutes les parties du monde. Depuis 50 ans, elle a colonisé l'Australie et la Nouvelle-Zélande et elle est actuellement à coloniser le Sud-africain. Partout où pénètrent les rayons du soleil, partout où il y a de l'argent à faire, les Anglais sont prêts à s'y rendre. Attendons notre tour et l'Angleterre peuplera le Canada comme elle a peuplé les autres pays. Je considère que le bureau d'immigration fait son devoir. Il y a quelques jours, je lisais dans un journal, publié au cœur de l'Angleterre une lettre de lord Strathcona, notre haut-commissaire, donnant les raisons pour lesquelles les paysans anglais devraient émigrer au Canada. Lord Strathcona a acheté de ses derniers un grand nombre de cartes géographiques qu'il a fait distribuer dans les écoles d'Angleterre et le bureau d'immigration a fait la même chose. Avant longtemps on saura dans les Iles britanniques que le Canada offre de grands avantages à l'immigration.

Une autre chose très importante, c'est de bien choisir ceux que nous envoyons nous représenter dans ce pays. Si nous envoyons des hommes pleins d'enthousiasme et d'énergie comme l'honorable député de Colchester les immigrants nous arriveront en masse. Il n'y aura pas en Angleterre assez de navires pour transporter ceux qui voudront venir après l'avoir entendu. Mais si nous envoyons des gens comme celui dont il a été question aujourd'hui, qui déclarent ne faire aucun effort pour attirer les Irlandais au Canada, qui ne les sollicitent pas de venir et préféreraient les voir rester chez eux, nous ne pouvons pas nous attendre qu'ils viendront en très grand nombre. Le choix de ces agents est très important. Il faut envoyer des hommes dévoués envers le Canada et dévoués envers l'Angleterre. Il est regrettable que le gouvernement ait choisi comme agent d'immigration un homme qui n'était pas dévoué pour sa patrie.

Le gouvernement est tenu d'amener ici la meilleure classe d'immigrants possible. L'an dernier, l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) a déclaré que la qualité des immigrants qu'on dirigeait dans l'Ouest, laissait à désirer. Ne pouvant rien souhaiter de mieux qu'une immigration de personnes appartenant à la même race que nous, c'est celle-là que nous devons attirer ici. Une raison qui a contribué puissamment à diminuer le nombre des immigrants venus d'Angleterre depuis deux ou trois ans, c'est que la jeunesse de ce pays s'est enrôlée pour la défense de l'empire. Les conseils de comté, de canton et de ville, en Angleterre, ont entrepris de grands travaux d'amélioration publics, tels que canaux d'égout, aqueducs, et cela a fourni de l'ouvrage à beaucoup de monde. Peu de gens sont disposés à quitter leur pays quand ils y vivent à l'aise. Le bureau de l'immigration meparaît faire tous ses efforts pour peupler notre Nord-ouest. La récolte de l'an dernier a été une belle réclame pour notre pays, et les colons qui sont déjà établis dans l'ouest ont écrit des lettres à leurs amis en Angleterre et ces lettres feront plus pour nous attirer des immigrants que les travaux de tous les bureaux d'immigration réunis.

M. TAYLOR : Je désire informer l'honorable représentant de Grenville (M. Reid) qu'il fait erreur s'il croit que M. Jury remplit ses fonctons à Liverpool pour $1,200 par année. Qu'il ouvre le rapport de l'auditeur général à la page L-15, il verra que M. Jury touche $1,800 d'appointements annuels et $897 pour sa pension, ainsi que $10,265.16 de casuel pour l'entretien de ce petit bureau donnant sur une ruelle. Je désire aussi apprendre à l'honorable ministre que la gauche connaît bien M. Jury. Le ministre nous a dit que, si nous le connaissions aussi bien qu'il le connait lui-même, nous saurions que c'est un homme capable. Je crois que la plupart d'entre nous le connaissons aussi bien que le ministre, car, avant l'avènement de nos adversaires au pouvoir, M. Jury, qui était tailleur à Toronto et meneur libéral, a parcouru le pays et plaidé la cause de nos adversaires. Nous connaissons passablement M. Jury. Il est venu dans mon collège électoral et a combattu ma candidature lors de ma première ou de ma deuxième élection—je ne saurais dire au juste. Nous connaissons passablement M. Jury et nous ne croyons pas qu'il ait l'étoffe voulue pour faire un bon agent d'immigration, bien qu'il fasse un bon conférencier. A titre de tailleur d'habits à Toronto, je ne crois pas qu'il soit en état d'éclairer les cultivateurs sur la manière de cultiver la terre. L'honorable ministre ne m'a pas répondu quand je lui ai demandé à quoi devait servir ces 101,500 cahiers d'exemples payés à raison de quatre cents chacun. Il a payé $4,060 à ses amis de Londres, les frères Reid, pour ces cahiers d'exemples. Je veux savoir comment on les a faits servir la cause de l'immigration.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons eu l'idée de faire préparer

et distribuer dans les écoles en Angleterre, des cahiers d'écriture dans lesquels les exemples à copier étaient des phrases se rapportant au Canada et donnant sous une forme concise des renseignements sur la géographie et les ressources du pays. De cette manière les enfants apprendraient à connaître le Canada. Nous avons reçu beaucoup de compliments pour cette innovation et je suis convaincu qu'elle a beaucoup contribué à répandre des notions exactes sur le pays parmi la jeunesse d'Angleterre.

M. TAYLOR : L'honorable ministre devrait fournir à tous les membres de l'opposition un exemplaire de ces cahiers.

Le MINISTER DE L'INTERIEUR : Je le ferai avec plaisir.

M. TAYLOR : Je n'en ai pas un seul exemplaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois dire que chaque fois qu'il se publie quelque chose d'important j'en fais distribuer des exemplaires à tous les députés, mais dans ce cas-ci, comme il s'agissait d'une petite affaire publiée en Angleterre, nous avons oublié d'en faire adresser aux députés.

M. MARCIL (Bonaventure) : M. le président, avant l'adoption de cet article du budget, je voudrais faire quelques observations, car je me rends compte de la très grande importance de cette question et, si un doute a pu exister là-dessus, il a été certainement dissipé par les éloquents discours des députés de la gauche, et surtout par les remarques du représentant de Colchester (M. Gourley). Le comité a prêté, j'en suis sûr, une oreille attentive aux observations tombées des lèvres de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton). L'immigration est, de tous les sujets, celui qu'on devrait envisager en faisant abstraction de toute considération politique. C'est un moyen d'infuser au pays un sang nouveau. L'immigration, on l'a dit à bon droit, est le plus important problème que le Canada ait à résoudre ; et si, autrefois, tous les Canadiens sans distinction de croyance ni d'origine, ont été, pendant plusieurs années, les témoins attristés du départ des nôtres, de l'exode de 2,000,000 de compatriotes qui sont allés s'établir aux Etats-Unis et qui vivent aujourd'hui sous la protection du drapeau américain, il y a certainement lieu de se réjouir en apprenant qu'à l'heure actuelle, cette immigration a entièrement cessé, que le courant a été détourné et qu'il se dirige maintenant vers nos bords. J'ai l'avantage de représenter un collège électoral d'une des anciennes provinces du Canada. La province de Québec, comme celle dOntario, je crois, a contribué sa quote-parte des frais d'acquisition, d'établissement et de colonisation des vastes contrées de l'Ouest. Les provinces d'Ontario et de Québec ont déboursé des millions de dollars pour faire du Nord-Ouest ce qu'il est aujourd'hui et pour qu'il devint le grenier de l'univers. Certes, les progrès du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest réjouissent tous les citoyens du Canada, à quelque province qu'ils appartiennent, car la prospérité de ces territoires fait la gloire du pays. Cependant, M. le président, quelque satisfaisants qu'aient été les progrès de l'Ouest canadien, le nombre d'immigrants venus des Iles Britanniques et du continent européen, ainsi que les efforts du ministre actuel de l'Intérieur et de ses subalternes pour créer le présent état de choses, il y a un sujet se rattachant à l'immigration, qu'il ne faut pas perdre de vue et qui, aux yeux de la province de Québec, ne le cède pas en importance au premier. Je parle de la colonisation. Pendant de nombreuses années, cette question a fortement préoccupée la province de Québec, et même pendant la dernière session de l'Asssemblée législative une commission a été instituée afin de s'enquérir des causes qui ont amené l'état de choses actuel et des remèdes à y apporter. Les membres de cette commission appartiendront aux deux partis politiques et devront chercher à résoudre définitivement ce problème de la migration des nôtres aux Etats-Unis. J'apprends avec plaisir que le zèle dont le ministère de l'Intérieur a fait preuve dans le passé ne se râlentira pas. Ce matin même, j'ai eu l'occasion de me rendre auprès du premier ministre et du ministre de l'Intérieur, en compagnie des principaux citoyens de la ville de Québec, appartenant aux différents partis politiques, occupant des postes élevés dans la vie publique et dans le monde commercial de votre province, qui étaient venus demander au gouvernement fédéral de ne pas laisser aux vieilles provinces tout le fardeau des travaux de colonisation.

La colonisation est un des rares sujets qui, sous l'empire de l'Acte de l'Amérique britannique du nord, soient à la fois du ressort du parlement fédéral et de l'assemblée législative. La province de Québec a donc lieu d'espérer que le parlement fédéral n'oubliera pas qu'il importe plus de retenir un Canadien au pays que d'y attirer deux étrangers, sans pour cela discontinuer sa vigoureuse politique d'immigration en faveur des Territoires du Nord-Ouest, et tout en peuplant autant que possible cette vaste contrée de citoyens canadiens et d'étrangers venus des Etats-Unis et qui se plieront facilement à nos usages. La province de Québec est dans une situation qui mérite tout particulièrement l'attention du ministre et de ses subordonnés. Notre population double en 27 ans. Si l'émigration n'avait pas dépeuplé la province de Québec au profit des Etats-Unis, cette province serait aujourd'hui la première de la confédération sous le rapport de la population et, d'après le dernier recensement, c'est la seule qui accuse un accroissement satisfaisant. Il importe donc, M. le président, que le gouvernement fédéral ne se désintéresse pas de la colonisation. Les autorités provinciales nous vien-

nent en aide et, dans les districts de Montréal et Québec, des citoyens sous la direction du clergé catholique nous prêtent leur concours et s'occupent activement de colonisation. Dans la ville de Québec, c'est la Société de colonisation du lac Saint-Jean et, dans la ville de Montréal, la Société générale de colonisation et de rapatriement de la province de Québec. Depuis cinq ou six ans, dans la vallée du lac Saint-Jean, la colonisation a fait des progrès étonnants. D'après le rapport officiel de la société qui s'occupe de l'établissement de cette contrée, pas moins de 6,977 colons de bonne foi se sont fixés sur des terres dans cette fertile vallée, depuis 1898. Remarquez bien que c'étaient des Canadiens, ou des descendants de Canadiens, de retour des Etats-Unis, qui venaient s'établir sur le sol de leur patrie. D'après le même rapport, en 1900, 922 Canadiens revenaient du pays voisin et se fixaient sur des terres dans ce même district ; et en 1901, il y en eut 1,013. Il est également établi qu'en 1900, 788 chefs de famille, habitants des villes et de différentes localités de la province, se sont dirigés vers la vallée du lac Saint-Jean au lieu de prendre le chemin des Etats-Unis, comme cela se faisait autrefois. En 1901, 872 élisaient domicile dans la même région.

Ce matin, le comité a entendu le témoignage de M. Scott, gérant de la Compagnie du Chemin de fer du lac Saint-Jean, qui nous a donné quelque faible idée des ressoorces infinies de cette immense vallée, de ses grands lacs, de ses majestueuses chutes d'eau, de ses splendides rivières, du champ illimité qu'elle offre à l'industrie de la pulpe et qui, une fois exploité, permettra au Canada de l'emporter sur la Suède et la Norvège, les deux pays qui naguère approvisionnaient l'Europe de la pâte de bois employée dans la fabrication du papier. A cette question s'en rattachent plusieurs autres sur lesquelles je désire attirer l'attention des membres de la Chambre. Je m'occuperai plus particulièrement de la province de Québec, car d'autres, je le sais, vous parleront d'Ontario et des autres provinces.

Examinons ce qu'a fait la Compagnie du Pacifique quand elle a construit sa voie ferrée entre Ottawa et l'ouest. Après avoir franchi les limites du district d'Ottawa, ce chemin traversa un pays inculte avant d'atteindre au lac Supérieur. Mais la compagnie ayant besoin de colons, jeta les yeux sur la population canadienne-française de la province de Québec. Elle savait que le Canadien-français est un robuste laboureur, qu'il livre bataille aux géants de la forêt pendant douze et quinze heures par jour et qu'il supporte gaiement les privations inhérentes à la vie du défricheur, privations auxquelles d'autres craignent de s'exposer. Le Pacifique encouragea les nôtres à s'établir dans cette contrée et, en moins de dix ans, le district du Nipissingue et une partie de celui d'Algoma étaient devenus fertiles et prospères. Le ministère de l'Intérieur ne pourrait-il pas profiter de cette leçon ? Il y a dans la province de Québec la vallée de la Métapédia qui s'étend depuis Sainte-Flavie jusqu'aux confins du Nouveau-Brunswick et qui est desservie par l'Intercolonial sur une distance de 100 milles. Aujourd'hui, cette vallée est à peu près déserte. Si le ministère de l'Intérieur faisait pour cette contrée ce que la Pacifique Canadien a fait pour la partie septentrionale du pays aujourd'hui désigné sous le nom de Nouvel-Ontario, d'ici à quelques années on verrait dans la vallée de la Métapédia une population prospère. Aujourd'hui, on y compte environ une douzaine de paroisses florissantes, mais cette vallée est assez vaste pour en contenir cinquante. Le climat y est peut-être plus doux qu'en aucun autre endroit de la province. Le voisinage de la mer fait qu'on y jouit d'une température d'au moins douze degrés plus élevée que dans tout le reste de la province de Québec. Je demande au ministre de l'Intérieur de prêter une attention toute spéciale à cette contrée au point de vue de la colonisation. Le gouvernement aura grandement raison d'en agir ainsi. On sait que les recettes de l'Intercolonial ne sont pas ce qu'elles pourraient être et que la partie du chemin qui traverse cette vallée rapporte à peine de quoi solder les frais d'exploitation.

Dans l'intérêt du trésor fédéral, il serait donc sage d'encourager la colonisation de cette région car, cela va sans dire, plus elle sera peuplée, plus les recettes de l'Intercolonial augmenteront.

Mais un mobile plus élevé se présente à notre esprit : le désir légitime de retenir les Canadiens sur le sol de la patrie. Chaque jour, des cultivateurs et des artisans canadiens-français demandent à la société de colonisation de Montréal de les diriger vers de nouveaux champs d'action. Si on ne s'occupe pas d'eux, si on ne leur indique pas une nouvelle carrière, il est probable qu'ils prendront le chemin des Etats-Unis, où ils travailleront comme des esclaves dans les usines et les filatures de la Nouvelle-Angleterre, ce qui, malheureusement, a été le sort de milliers et de milliers de leurs compatriotes. Le clergé canadien-français de la province de Québec déploie beaucoup de zèle pour retenir les Canadiens dans leurs foyers, cependant, quand ceux-ci s'aperçoivent qu'il ne leur est plus possible de vivre sur la terre des aïeux dans la vieille paroisse, ils accourent vers les villes ou prennent le chemin de l'exil. Cette société de colonisation, si elle est avertie de leurs desseins, peut leur tendre une main secourable et leur montrer des horizons nouveaux en les dirigeant vers les champs incultes de leur pays natal.

Il n'y a pas dans la province de Québec, une seule famille qui ne préfère de beaucoup vivre au pays plutôt que sur la terre étrangère. Jusqu'ici le gouvernement fédéral, comme le gouvernement provincial, a prêté son concours à ces sociétés de colonisation, mais j'aimerais que le ministère

de l'Intérieur redoublerait d'efforts et encourageât davantage ces sociétés. Personne au monde n'est, plus que l'habitant de la province de Québec, en état d'entreprendre des travaux de défrichement dans la vallée de la Métapédia, si fertile en ressources naturelles.

Je suis libéral, j'appartiens à une lignée de libéraux, je respecte les croyances de tous ; néanmoins l'étranger qui vient s'établir dans ce pays n'est pas, selon moi, comparable à mes propres compatriotes, aux descendants des pionniers de la civilisation canadienne. Voilà ceux que je voudrais surtout retenir sur notre sol. Je préfèrerais voir employer nos ressources à les garder ici plutôt qu'à favoriser l'immigration étrangère. Je prétends que le meilleur moyen d'atteindre cette fin, c'est d'encourager ces sociétés de colonisation. J'insiste là-dessus auprès du ministère de l'Intérieur.

J'ai porté plus d'attention à la vallée de la Métapédia parce qu'elle se trouve dans les limites de mon comté. J'avoue que l'administration de l'Intercolonial a déjà reconnu l'importance de cette contrée au point de vue de la colonisation, en appliquant, depuis six mois, aux colons les tarifs les plus bas que le Pacifique ait adoptés depuis nombre d'années. On est actuellement à organiser dans les centres canadiens-français des Etats-Unis, un parti de 400 à 500 excursionnistes qui viendront visiter cette région ; je voudrais que le gouvernement d'Ottawa s'employât à profiter le plus possible de cette visite et d'autres semblables. Avant de terminer, je ferai observer que les sociétés de colonisation ne sont pas seules à favoriser l'établissement de cette vallée et que les capitalistes tournent aussi leurs regards vers la Gaspésie qui comprend les comtés de Bonaventure et de Gaspé. Nous recevions aujourd'hui le prospectus de la "Atlantic Pulp and Paper Company", au capital de $3,000,000, dont le président est l'honorable député de Russell (M. Edwards). Cette compagnie doit établir trois fabriques dans ce district : Une fabrique de papier, d'une capacité de 54 tonnes par jour ; une fabrique de pâte de bois moulu, d'une capacité de 40 tonnes par jour ; et une fabrique de pâte de bois traitée à l'acide sulfurique, d'une capacité de 40 tonnes par jour. On a beaucoup vanté le Sault-Sainte-Marie et ses immenses richesses naturelles ; cependant, il ne faut pas perdre de vue que toutes les ressources du Canada sont loin d'être toutes concentrées dans l'Ouest, que les anciennes provinces ont aussi des richesses qu'il faut exploiter. C'est ce qui nous a été démontré ces années dernières, dans le district de Trois-Rivières, où Shawinigana et Grand' Mère ont surgi comme par enchantement et provoquent aujourd'hui l'attention du monde industriel ; ce qui s'est passé sur les bords de l'Atlantique, nous en fournit aussi une preuve.

Il nous fait donc plaisir à tous sans distinction de parti ni d'origine, d'apprendre que, tout en faisant les plus grands efforts pour nous amener d'Europe des immigrants appartenant aux races anglaise, irlandaise, écossaise et galloise qui ont tant travaillé au progrès du Canada et avec lesquelles nous, les descendants des Canadiens-français, avons formé, pour le plus grand bien de ce pays, une union qui fut, dans ces dernières années, scellée du sang des héros, le ministère qui préside à la colonisation veut d'abord et surtout garder ici les enfants du sol et leur aider à vivre et à faire de leurs enfants de bons citoyens canadiens.

M. H. BOURASSA (Labelle) : Je n'ai rien à ajouter à ce que vient de dire avec tant d'éloquence le député de Bonaventure, (M. Marcil). Je représente aussi un comté de la province de Québec où l'œuvre de l'immigration et de la colonisation joue un rôle important. Nous sommes trop portés à oublier les fardeaux que les anciennes provinces se sont imposées pour cette œuvre. Non seulement elles se sont grevées d'une énorme dette pour la construction d'un chemin de fer à travers le Nord-Ouest, mais en outre, elles ont accepté tout le fardeau des frais qu'entraîne le colonisation de leurs propres territoires.

Dans la province de Québec, d'aucuns s'alarment quelquefois de l'énormité du fardeau que nous nous sommes imposé ; mais, en règle générale, ce n'est pas le sentiment régnant au sein de la population. C'est pour garder nos nationaux au pays que nous avons contracté la presque totalité de cette dette. Quand je constate, par le recensement—bien que le résultat ne soit pas absolument satisfaisant—que la province de Québec est la seule qui ait réussi à garder sa population rurale et qu'elle accuse un léger progrès dans ce sens, je ne regrette pas l'argent que nous avons dépensé. Le député de Bonaventure nous a signalé les moyens que le gouvernement fédéral devrait prendre pour coopérer à l'œuvre de la colonisation entreprise par les gouvernements d'Ontario et de Québec mais surtout par ce dernier, et je me range entièrement à son avis. Ne l'oublions pas, un surcroît de population n'ajoute rien ou que très peu de chose au revenu des provinces, tandis qu'il augmente le nombre des consommateurs et grossit par là même les recettes du gouvernement fédéral

Comme le député de Bonaventure l'a fait observer à bon droit, les Canadiens-français ne s'opposent nullement au système suivi par le ministre de l'Intérieur, en envoyant tant d'agents à l'étranger, afin de recruter des immigrants pour le Canada ; et le ministre en conviendra, c'est parmi les représentants de la province de Québec, surtout de ce côté-ci de la Chambre, que se trouvent les plus fermes partisans de cette politique.

Nous sommes si exclusivement Canadiens que nous espérons que tous ceux qui viennent au pays deviendront aussi bons Canadiens que nous. Nous n'avons aucune objection à ce qu'il vienne des immigrants, sur-

tout de la Grande-Bretagne, qui, par le langage et l'éducation, diffèrent de nous et se rapprochent à cet égard de nos compatriotes de langue anglaise. J'espère donc que le compte rendu de certaines observations attribuées au sous-ministre de l'Intérieur et qu'on m'a adressé, n'est pas exact. Voici ce que je lis dans un journal désintéressé de nos luttes politiques, le North Express de Liverpool, du 10 février dernier :

L'honorable J. A. Smart, sous-ministre de l'Intérieur au Canada, et M. T. R. Preston, agent général d'immigration pour le même pays, arrivent aujourd'hui à Liverpool, retour de Londres et Glasgow, et ils vont organiser un vaste projet d'émigration anglaise au Canada.

Puis viennent quelques détails relatifs à ce projet, suivis d'un paragraphe au sujet duquel le ministre de l'Intérieur se fera sans doute un plaisir de nous donner des éclaircissements et de nous dire qu'il doit y avoir erreur dans ce compte rendu.

" Il faut du sang anglais ", tel est le titre de cet entrefilet, dont voici la teneur :

L'heure actuelle est des plus favorables pour diriger l'attention des émigrants anglais vers le Canada, pays qu'ils ont trop négligé par le passé et qui a un besoin pressant de population pour cultiver son sol et développer ses grandes richesses minérales. Il faut aussi injecter dans les veines du Canada une plus forte infusion de sang anglais, si l'on tient à ce que le pays ne se francise point, par suite du rapide accroissement de la population française.

S'il s'agissait ici d'une immigration venant de France, je m'accorderais à dire avec ce monsieur qu'un courant d'immigration française, plus fort que le flot de l'immigration anglaise, serai mal vu des loyalistes du pays; mais s'il a voulu dire—et c'est l'interprétation légitime de ce compte rendu, si, toutefois, il est exact—que le rapide accroissement des Canadiens-français constitue un danger pour le Canada, j'espère que le ministre saisira l'occasion de nous déclarer que cette augmentation de la population franco-canadienne n'est pas une menace pour le pays. Le passé est là qui prouve que les Canadiens-français ne constituent un danger pour le pays, ni au point de vue de l'industrie et de l'agriculture, ni au point de vue matériel ou intellectuel. Ils ont rempli leurs devoirs envers eux-mêmes, envers leurs compatriotes et envers la Couronne britannique. Ce serait une grave erreur que de laisser s'accréditer en Angleterre la rumeur qu'au Canada il existe une population dont l'accroissement naturel constituerait une menace pour le pays et un danger pour la Couronne britannique.

M. GOURLEY : Personne n'a porté foi à ces racontars.

M. BOURASSA : Je l'espère. Qu'on le remarque bien, si je signale le fait en question, ce n'est pas que je soupçonne le sous-ministre de l'Intérieur d'avoir fait, avec l'agrément du ministre de l'Intérieur, de semblables observations ; mais nous savons, d'après certains articles publiés dans quelques journaux du pays, qu'on appelle souvent l'attention du public anglais sur le fait que les Canadiens-français se multiplient plus rapidement que d'autres groupes de la population et que le pays court le risque de se réveiller français quelque beau matin. Quant à la rapidité du développement de la population franco-canadienne, c'est là un fait dont je conviens, bien que pour mon propre compte, je dois l'avouer, je n'en saurais réclamer aucune part de mérite ; mais, enfin, on ne saurait imputer la chose à crime aux Canadiens-français. Ce que je trouve de répréhensible dans les paroles en question, c'est d'appeler l'attention sur le fait que le pays, en raison du rapide accroissement de la population franco-canadienne, court le danger de devenir français .

Nous sommes d'extraction française et nous nous en faisons gloire à juste titre. Il est un fait qui doit frapper tous ceux qui sont au courant des choses dans les différentes provinces du Canada : c'est que, de tous les groupes qui constituent notre population, il n'y en a pas de plus attachés au sol que les Canadiens-français. Le bon sens veut qu'il en soit ainsi. L'amour du sol national et des institutions canadiennes, voilà le seul attachement que connaisse le Canadien-français ; et dans le rapide accroissement de notre race et dans le rapatriement de nos frères émigrés aux Etats-Unis, reposent les meilleures garanties pour les institutions canadiennes et le bien britannique. Notre fidélité à l'Angleterre ne tient pas aux liens du sang ; mais c'est affaire de loyalisme et de bon sens. En soulevant cette question, je n'ai pas voulu jeter d'odieux sur le ministre de l'Intérieur ; mais il est regrettable que de semblables assertions se glissent dans les journaux d'Angleterre et dans la presse anglaise du Canada ; aussi bien, ai-je crû devoir demander au ministre des éclaircissements à ce sujet. Je l'ai déjà dit au début et je tiens à le répéter, en terminant : jamais le ministre ne trouvera de plus fidèle partisan de son système d'immigration que chez moi.

Or, avant tout, en pareille matière, il faut d'abord viser aux intérêts du Canada, et ensuite écarter toute idée de priver les Canadiens-français de la juste part d'influence que leur assure la place qu'ils occupent ici. Et si, plus tard, cette influence devenait plus puissante, et quand même nous l'emporterions par le nombre au pays, que le ministre veuille bien m'en croire, les destinées du pays, confiées aux mains des Canadiens-français, ne courront pas plus de danger qu'entre celles des autres groupes qui composent actuellement notre population.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Au sujet de l'impression de ces livres à Londres, dont vient de parler mon honorable ami, voici ce qui en est : Quelques-uns de ces livres ont été imprimés sous la direction des fonctionnaires du bureau du Haut-commis-

saire, et les livres en question ont été publiés sans qu'il y ait eu communication directe avec le ministère ici. Nous avons fait une réforme au sujet de la publication de ces brochures ; c'est que, dorénavant, elles seront préparées et imprimées ici, au lieu de l'être à Londres. C'est donc au bureau principal que tout se préparera, à l'avenir ; et nulle carte ne sera publiée sans avoir d'abord été soumise à l'examen du géographe du ministère, et mon honorable en conviendra, ce sera là une garantie d'exactitude.

Je ferai observer au député de Labelle (M. Bourassa) que le journal qu'il a cité ne prétend pas donner textuellement les paroles recueillies au cours de la conversation, et il a sans doute déjà remarqué qu'il ne s'agit pas ici d'une entrevue. D'ailleurs, il connaît trop bien le sous-ministre pour n'être pas absolument convaincu qu'il n'est pas homme à prononcer de semblables paroles. Je lui ai demandé s'il était bien l'auteur des paroles dont on lui a attribué la paternité et il a catégoriquement nié la chose, la mettant sur le compte de quelque reporter anglais trop enthousiaste.

Quant à la question de la colonisation, en général, tant dans la province de Québec qu'ailleurs, le comité se rend sans doute parfaitement compte des embarras du ministère, quand il s'agit de frais à faire pour transplanter des colons d'une partie du pays à l'autre. Bien que, je l'avoue, le ministère ne se consacre pas à cette œuvre, dont mon honorable ami (M. Marcil) a parlé avec tant d'éloquence, cependant, lorsqu'il est possible d'utiliser le mécanisme du ministère dans ce but, nous n'avons pas hésité à le faire, quand bien même cela nécessite de nouveaux frais ; et le député de Bonaventure en conviendra, nous avons fait une œuvre fort méritoire dans ce sens. Quant au district du lac Saint-Jean, nous avons versé des sommes importantes à la Compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean, à titre d'aide pour la conduite de cette entreprise qu'elle a confiée à deux de ses employés. Nous avons, en outre, versé une somme à la société de rapatriement. La demande formulée par l'honorable député (M. Marcil) s'impose d'elle-même à nos plus vives préoccupations ; et si j'en juge d'après le sentiment qui règne au sein du comité, on prêtera main forte au ministère dans les efforts qu'il tentera pour aider au mouvement naturel de la population des vieilles provinces vers les nouveaux territoires. C'est là ce que nous faisons dans la province d'Ontario. Nos fonctionnaires aident puissamment au mouvement de la population des anciens établissements à se diriger vers les territoires nouveaux de cette province ; et partout où il leur est possible de contribuer au succès de ce mouvement, ils le font de grand cœur.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre affirme-t-il qu'il aide le mouvement de la population des anciens établissements à se diriger vers les territoires incultes d'une même province ?

M. LaRIVIERE : D'une province à l'autre.

M. HUGHES (Victoria) : Non ; si je saisis bien la pensée du ministre, il affirme qu'il donne des instructions à ses fonctionnaires, afin d'aider la population des vieux établissements à se porter vers les nouveaux territoires, dans une même province.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous ne faisons aucune distinction entre les provinces. Nous envisageons le pays dans son ensemble et nous aidons le mouvement qui s'accomplit d'une partie du pays vers l'autre.

M. HUGHES (Victoria) : Aujourd'hui, ceux qui partent des provinces maritimes pour aller s'établir au Nord-Ouest, ne sauraient le faire aussi avantageusement que s'ils venaient des Etats de la Nouvelle-Angleterre. De fait, ils prétendent qu'il y gagnent à se rendre d'abord dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre, puis de là, au Nord-Ouest, car ils obtiennent ainsi des billets de chemin de fer à meilleur marché. Il leur en coûte moins cher de se rendre à Boston et de là au Nord-Ouest, que de faire le trajet en droiture par la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La situation est encore pire que cela. L'immigrant y gagnerait à se rendre de Boston à Liverpool et de là à Winnipeg, au lieu de se rendre directement de Boston à Winnipeg. Jusqu'ici le ministère a été impuissant à vaincre cette difficulté. C'est là un problème qui se dresse devant les provinces de l'est, et jusqu'ici tous les efforts tentés par le ministère pour remédier au mal ont abouti à l'avortement. Nous avons mis tout en œuvre pour y réussir, mais en vain. Un moyen qu'on a mainte et mainte fois proposé consisterait à persuader aux compagnies de chemins de fer à se coaliser et à offrir, disons pour un mois, des billets de passage à prix réduit aux immigrants qui veulent se diriger vers l'ouest. Mais ici il se présente une double difficulté. D'abord, il est impossible d'obtenir le consentement des compagnies, et en outre, nos bons amis des provinces de l'est ne goûtent guère ce projet. Ce serait, disent-ils, une prime d'encouragement à la désertion de la province, accordée à des gens qui, sans cela, resteraient chez eux et prospéreraient. Je ne saurais dire jusqu'à quel point cette objection est fondée. Le député de Victoria (M. Hughes) conviendra que la situation est hérissée de difficultés.

M. HUGHES (Victoria) : J'en conviens, et si j'ai signalé le fait au ministre, c'est afin qu'il étudie la chose avec ses fonctionnaires, de sorte que s'il est possible de diriger vers le Nord-Ouest les jeunes gens des provinces maritimes qui vont à Boston et autres villes des Etats-Unis pour y faire un travail mercenaire, on prenne les moyens voulus pour arriver à ce résultat si important.

Il est un autre sujet sur lequel je désire appeler l'attention du comité. Et ici, je

m'adresse tout spécialement à mon bon ami, le député de Labelle (M. Bourassa) ; car, je tiens à lui faire plaisir. Il nous a dit que mon excellent ami le sous-ministre de l'Intérieur aurait signalé en Angleterre le danger que court le pays de devenir français par suite de certains projets de colonisation. J'ai eu le plaisir de visiter, au Nord-Ouest, deux établissements composés de Français d'outre-mer. Un renseignement qui se dégage de ces établissements, c'est qu'il n'est pas nécessaire d'aller chercher des cultivateurs d'Europe, pour faire de bons colons au Canada. A mon avis, les cultivateurs des vieux pays ne s'adaptent pas aussi facilement à notre genre de culture que le font les artisans européens. Une des meilleures exploitations agricoles qu'il m'ait été donné de vor au Nord-Ouest, au moins pour un établissement ne datant que de trois ou quatre ans, est celle que dirige un ancien pâtissier de Londres qui, durant sont séjour en Angleterre, n'était pas jamais sorti de la ville, et qui a connu pour la première fois la vie rurale, à son arrivée au Canada. Les établissements français en question se composent presque exclusivement de gens qui, avant leur arrivée au pays, ne s'étaient jamais occupés d'agriculture de leur vie. Une dame, d'apparence fort distinguée, avait dirigé un grand magasin de modes et son mari avait été horloger, à Paris. Ces gens ont prospéré au Nord-Ouest. Et je tiens à dire à mon excellent ami, le député de Labelle, qu'ils s'adaptent facilement aux usages et coutumes du pays. Voilà deux ans à peine qu'ils ont commencé cette exploitation agricole, et cependant ils ont su ajouter la connaissance de l'anglais à celle de leur belle langue maternelle. Il est possible que j'aie un faible pour la question de l'immigration. J'ai eu le plaisir de rencontrer des Doukhobortses, des Galiciens et, cela va de soi, des Mennonites, et tous ces immigrants qui nous sont venus d'Europe. Or, je tiens à dire au comité et à mes compatriotes que ces immigrants nous ont, au moins, rendu un service dont il faut leur tenir compte : c'est qu'ils nous ont appris à aimer notre propre pays. Bien souvent, ces immigrants ont créé des établissements dans des endroits que le Canadien ne se serait jamais avisé de coloniser. Pour ne citer qu'un exemple, les Montagnes de la Bécassine, localité parfaitement connue du député d'Alberta (M. Oliver). Jamais l'habitant d'Ontario ne songerait à s'établir dans une contrée semblable. Eh bien! croyez m'en, M. le Président, il y a aujourd'hui au sein de ces montagnes des centaines de familles qui se sont créé des foyers où règne tout autant de bonheur et de confort qu'en aucune autre partie du pays.

Et voilà quelques années à peine que ces établissements existent. Les colons anglais de ce district, sortis des comtés de Carleton et de Renfrew, dans l'Ontario, ont la plus haute estime pour leurs voisins, qui, disons-le, sont des immigrants d'élite, venus de la vieille Europe. A l'ouest de ce district, dans les voisnages du lac au Castor, il existe un établissement que le député d'Alberta ne voit pas d'un œil favorable, et j'en conviens, ces colons, venus sans doute de quelque contrée pauvre de l'Europe, sont passablement indolents et arriérés. Mais, je le répète, ces immigrants européens nous ont donné une leçon : c'est que le Nord-Ouest nous offre un champ illimité pour la production de la richesse et pour la création d'établissements agricoles prospères.

Il serait peut-être à propos d'indiquer ici pourquoi le Nord-Ouest nous offre un champ si illimité pour la production de la richesse et des avantages que les habitants des provinces de l'est n'apprécient pas toujours à leur juste valeur. On nous dit souvent que ces territoires sont trop au nord et que, par conséquent, ils sont inhabitables. La carte du monde sous les yeux, cherchons la latitude des contrées les plus favorisées de l'Angleterre et établissons la comparaison avec le Nord-Ouest canadien. Bien au nord d'Edmonton, c'est la même latitude que la partie nord de l'Angleterre. Même la vallée de la Rivière à la Paix est sous la même latitude à peu près que le sud de l'Ecosse. En jetant un autre regard sur la carte, on voit la chaîne des Montagnes Rocheuses se prolongeant du Canada jusqu'aux Etats-Unis. Du mont Sherman, le pic le plus élevé des Montagnes Rocheuses, au Pacifique dans les Etats-Unis, la distance est d'environ 1,250 milles. Sauf dans le voisinage du littoral, il n'y a pas un pouce de terrain qui n'ait moins de cinq à six mille pieds d'altitude. Et il n'y a pas un seul défilé à travers ces montagnes, aux Etats-Unis, du 49e degré parallèle jusqu'aux plaines du Mexique, qui n'ait moins de sept mille neuf cent pieds d'altitude. Par conséquent, les courants chauds de l'océan qui cherchent à envahir les plaines de l'ouest des Etats-Unis doivent traverser une chaîne de montagnes atteignant une hauteur de 5,000 à 8,000 pieds dans toutes leur étendue, tandis que le point d'intersection des plaines n'a pas moins de 7,900 pieds. En outre, que voit-on aux Etats-Unis ? En janvier dernier, je me trouvais au Texas et au Kansas. Il y régnait une température variable de neuf à dix-sept degrés au-dessous de zéro. Il soufflait un vent glacial qui vous pénétrait jusqu'à la moelle des os et qui a fait périr nombre des bestiaux. Les gens de ce pays comprennent que ces vents humides sont intolérables. En outre, en été, il y a d'autres inconvénients, sous forme de malaria et de vents brûlants.

M. GOURLEY : Pourquoi ces gens n'émigrent-ils pas au Canada ?

M. HUGHES (Victoria) : Ils nous arrivent par milliers. En entrant dans le Nord-Ouest canadien, le premier défilé qu'on rencontre est celui du Nid-de-Corbeau, de 4,000 pieds de hauteur. Puis, le chemin de fer Canadien du Pacifique traverse le " Cheval qui rue "'

à 5,400 pieds. Au nord de ce pas, vient le Pas de la Tête-Jaune, de 3,700 pieds, puis le Pas de la Rivière-du-Pin, de 2,400 à 2,800 pieds, et encore plus au nord, le défilé de la Rivière-à-la-Paix, de 2,000 pieds d'élévation au delà. Les défilés des Montagnes-Rocheuses sont encore moins élevés, bien que la chaîne des Cascades ou de la Côte soit plus élevée. Au Canada, la hauteur des défilés oscille entre 5,000 et 2,000 pieds. Un regard jeté sur la carte fait voir que la distance des plaines au littoral, au lieu de 1200 milles, n'est que de 250 à 300 milles, et dans le sud, de 400 milles. Par conséquent, les vents chauds provenant du courant de la mer du Japon—car, en traversant l'océan, ces vents suivent la loi qui régit les courants—s'engouffrent dans les défilés peu élevées des chaînes de montagnes canadiennes et se dispersent dans les plaines, apportant la fertilité au sol et provoquant les conditions les plus favorables au développement du sol agricole.

Un autre point qu'il est bon d'établir ici—car, enfin, les députés ont mission de faire valoir les avantages du pays—c'est que l'océan Atlantique-nord communique librement avec l'océan Arctique et que les banquises de la région arctique passent librement dans l'Atlantique. Sans doute, il y a d'autres courants qui circulent ; mais virtuellement, l'océan Pacifique nord est fermé ; la mer de Behring est très étroite, et l'on constate que l'océan Pacifique nord n'est pas soumis aux énormes banquises et aux amas de glace qui refroidissent tant la côte orientale du Canada. Tous ceux qui ont fait le trajet de l'océan ne se méprennent jamais sur l'approche d'une banquise. L'influence s'en fait sentir plusieurs heures avant qu'on l'aperçoive, tant est grand le refroidissement de la température. Toutes ces banquises se répandent dans l'océan Atlantique nord, en raison de l'étroitesse du détroit de Behring, par lequel l'océan Arctique communique avec l'océan Pacifique nord.

En outre, notre Nord-Ouest canadien bénéficie des vents chauds venant de l'est de l'Asie, qui traversent la côte occidentale de l'Amérique-nord, à partir de la frontière des Etats-Unis, en gagnant le nord jusqu'à l'Alaska. Je ferai remarquer en passant que la température de l'Ile de Sitka, dans l'Alaska, n'a descendu au-dessous de zéro qu'une seule fois en 45 ans. Il y a une autre explication de ce phénomène. Dans l'Athabasca, l'Alberta nord et la Saskatchewan, les régions nord sont de 800 à 2,000 pieds plus basses que les plaines, situées le long de la frontière canadienne, au 49ème degré parallèle, ou dans le Montana ou le Dakota.

L'altitude est bien moindre, et d'après la règle scientifique pour les altitudes relativement à la chaleur, la chaleur varie d'un degré par 200 pieds d'altitude : c'est-à-dire que si l'on descend de 200 pieds, la température baisse d'un degré, toutes choses égales d'ailleurs. Je dois aussi faire une observation au sujet des vastes lacs du Nord-Ouest canadien, c'est que s'ils retardent l'ouverture du printemps, ce désavantage est compensé par la prolongation de la saison d'été. Les eaux de ces lacs, qui sont peu profonds, se réchauffent au cours de l'été et retiennent leur chaleur pendant l'automne. Aussi, voyez ce qui se passe du côté est et sud-est ainsi que du côté sud de nos grands lacs du Nord-Ouest canadien ; jamais les champs de grains sur le parcours de ces lacs, ne sont éprouvés par les gelées hâtives qui surviennent dans les contrées découvertes qui ne bénéficient pas de la proximité de ces eaux. Encore un autre point. Pendans l'année, le soleil demeure au nord de l'équateur 170 ou 180 heures de plus qu'au sud de l'équateur : ce qui revient à dire que l'hémisphère nord jouit de la lumière du soleil pendant six à sept jours de plus. Dans les latitudes nord, les jours d'été sont fort longs. Je n'ai pas fait ce calcul ; mais il est facile de prouver que, dans les contrées reculées du septentrion, au nord des degrés 52 à 55 parallèles, le soleil brille au moins deux jours de plus par année que dans notre propre lattitude.

Il y a une autre raison qui nous fait bien augurer de l'avenir de notre magnifique ouest canadien. Ceux qui ont entendu les conférences que le docteur Saunders nous a faites de temps à autre, en séance de comité, se souviennent qu'il a affirmé que la zône aride où ne croissent pas les essences forestières s'étend vers le nord au Canada jusqu'au 52eme parallèle. Or, pourquoi la prairie ne s'étend-elle pas au delà du 52eme parallèle vers le nord? Parce que, du moment qu'on passe les 52eme et 53eme degrés de latitude nord, on atteint ce que les savants appellent la région du calme. Quiconque est au courant de la géographie physique sait qu'il règne de forts vents dans les pays du sud ; et ceux qui ont voyagé dans le Dakota, le Montana et la partie sud du Manitoba et de l'Assiniboïa savent qu'il se passe à peine un jour d'été ou d'hiver sans qu'il ne s'élève de forts vents dans ces contrées. Dans les latitudes nord, il ne règne pas d'aussi forts vents. Voilà pourquoi les savants appellent les pays du nord la région du calme.

La fertilité du sol est incontestable. Ceux qui ont visité ce pays y ont vu des récoltes d'avoine, de blé, et de plantes-racines de tous genres, égales et même supérieures à celles de l'Ontario. Le professeur Macoun dit qu'à Battleford, où il n'existe qu'une étroite plaine sablonneuse, que dans l'Ontario on refuserait de cultiver, il a vu, dans le voisinage de la ville, un champ ensemencé où l'on a récolté du blé 20 ans de suite ; et il prétend que dans ces contrées, même dans la région aride, la culture du grain réussit mieux que dans l'Ontario. Que cela soit dû à la qualité supérieure du sol, ou au fait que la terre demeure congelée plus longtemps au printemps, et que la gelée entretient la fraîcheur et l'humidité des racines, c'est là un point sur lequel le professeur ne

se prononce point. Un bel avenir est réservé à ce district.

Voilà le pays vers lequel je voudrais voir notre jeunesse canadienne se diriger : que ce soient des Canadiens-français ou des Anglais, qu'ils viennent d'Ontario ou de Québec, peu importe. Je ne veux pas voir nos jeunes compatriotes faire un travail mercenaire dans les rues de Boston. Je veux qu'ils aillent au Nord-Ouest se livrer à la culture. A Wetaskawin, il existe une magnifique colonie, composée de jeunes gens venus de l'Ile du Prince-Edouard, et qui y prospèrent. Les députés des provinces maritimes, le député de Cumberland (M. Logan), le député d'Antigonish (M. McIsaac), le député de Colchester (M. Gourley) et le député de Lunenburg (M. Kaulbach) vont se mettre à l'œuvre, j'espère, et user de leur influence auprès de ces jeunes gens, afin que, s'ils tiennent à se déplacer, ils se dirigent de préférence vers le Nord-Ouest canadien. Et s'il nous est impossible de peupler ces territoires de Canadiens, tâchons d'obtenir des colons de la mère patrie, cette mère des nations ; ayons autant d'immigrants que possible de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Je dois dire, en passant, que je ne saurais me ranger à l'avis exprimé ici même, cette après-midi par le ministre de l'Intérieur, et que les agents d'immigration en Irlande n'ont pas lieu de faire de flagornerie, de courbettes, et de se déclarer partisans de l'autonomie irlandaise. Il n'est nullement nécessaire d'être adepte de la doctrine du Home Rule pour recruter des immigrants pour le Canada. J'ai grande foi dans le peuple irlandais. Jamais encore, je n'ai rencontré d'individus, Irlandais, Français, Anglais ou Ecossais, qui ne fussent aptes à saisir la vérité, du moment qu'ils étaient dûment éclairés et qu'on leur exposait les faits dans toute leur lumière. Que les Irlandais soient tous " home rulers " et anti-britanniques, c'est là une idée que je repousse avec indignation. A tout agent d'immigration salarié par le pays qui viendra me dire qu'il est inutile d'encourager les Irlandais à émigrer au pays, parce qu'ils sont anti-britanniques, je répondrai que cela est contraire à la vérité des faits.

Où que vous alliez en Irlande, vous trouverez sans doute des partisans de l'autonomie irlandaise et des braillards ; mais, de Connemarra à Dublin, de Londonderry à la côte de Cork, c'est à peine si sur cent Irlandais vous en trouverez dix qui ne soient dévoués de cœur à l'empire britannique ; et s'il existe des partisans de l'autonomie, c'est qu'on a fait appel à leurs préjugés dans un but politique, comme l'a fait cet agent d'immigration canadien, et en outre, parce qu'on ne les a pas éclairés suffisamment à ce sujet. J'ai trop foi dans les Irlandais pour croire qu'ils soient des hommes de la trempe que cet agent d'immigration prétend. Quant à notre pays et aux immigrants établis ici, au lieu de flatter leurs préjugés et leurs vices, apprenons-leur à comprendre et à apprécier

M. HUGHES (Victoria).

nos institutions, nos libertés civiles et religieuses ; puis implantons notre système scolaire parmi eux ; et alors, qu'il s'agisse d'une colonie galicienne ou doukobortse, ou de colons venus de Roumanie, de la Transylvanie ou de tout autre pays d'Europe, nous réussirons, grâce à la puissance de l'esprit national canadien, à l'exubérance de notre vie nationale, à faire de ces immigrants, au bout d'une ou deux générations, de véritables citoyens canadiens. Il n'y a pas encore si longtemps que les Islandais vinrent, par milliers, s'établir au pays. Les députés de la droite, qui étaient alors dans l'opposition, tinrent à l'égard de ces Islandais, une conduite que les deux partis aujourd'hui, je le dis à regret, tiennent à l'égard des Doukhobortses et des Galiciens ; ils publièrent partout, à son de trompe, que ces Islandais n'étaient autre chose que des ichtiophages, des mangeurs de phoques et autre aménités semblables.

Demandez aujourd'hui aux employés du chemin de fer Canadien du Pacifique ; demandez aux citoyens de Winnipeg et du Nord-Ouest quels sont les meilleurs ouvriers et les ouvrières les plus habiles, et ils vous diront que ce sont ces Islandais jadis méprisés. Les enfants de ces Islandais, qui sont nés et ont grandi au pays, forment aujourd'hui une superbe génération d'hommes qui ne le cèdent, sous le rapport du physique, à aucune autre race. Malheureusement, c'est la coutume des groupes nationaux, au pays, de former de petites coteries aux préjugés desquels on fait appel dans un but politique; mais cette coutume, bien qu'elle s'affirme de temps à autre, teud à disparaître. Ceux qui ont étudié l'histoire d'Angleterre savent que, pendant des siècles, il s'est livré une lutte fort vive entre les vieux comtés représentant des opinions empruntées au continent d'Europe ; et l'on peut dire que cette lutte persiste encore, puisqu'on retrouve des vestiges dans les dialectes qui existent en Angleterre depuis des siècles.

Tout le monde a lu l'histoire des temps de Robin Hood. Ce sont là des incidents de la lutte entre les races ; mais ces luttes sont aujourd'hui chose du passé et il s'est opéré un fusionnement de tous les groupes, les meilleurs éléments ethniques que le monde puisse produire. Le jour viendra, au Canada, dans un avenir plus ou moins rapproché, où tous les groupes nationaux, tout en conservant leurs traits caractéristiques, pénétrés qu'ils seront de la sève si puissante de notre vie nationale, imbus de l'esprit de la constitution, comprenant le jeu de nos libres institutions et du gouvernement responsable, et formés d'après le système si tolérant de nos écoles publiques, se concerteront et s'uniront pour former la race la plus puissante que ce continent ou que le monde ait encore vue.

M. O. E. TALBOT (Bellechasse) : M. le président, à cette heure avancée de la nuit, je ne prétends pas faire un discours, et quand même j'en aurais eu l'envie, celui que

vient de prononcer l'honorable député qui reprend son siège (M. S. Hughes), est plus que suffisant pour m'en détourner. En effet, il a tellement fait entrer dans le beau Saint-Laurent, qui baigne les rives de ma province, des courants froids et des glaciers de l'Arctique, que j'en ai encore des frissons le long de l'épine dorsale. Dans ces circonstances, je ne dirai qu'une chose ; aujourd'hui, nous avons eu, auprès du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et de l'honorable premier ministre, une députation de la Société d'immigration de la province de Québec, laquelle est venue donner un exposé de ses opérations.

L'année dernière, la province de Québec, par l'entremise de cette société, a eu un octroi de trois mille dollars. Avec cet octroi, nous avons pu disperser dans la province un millier d'immigrants. Cette société vient aujourd'hui demander à l'honorable ministre de l'Intérieur, dont nous discutons le budget en ce moment, de doubler ce montant, et nous pourrons tripler le nombre d'immigrants que nous ramènerons au pays.

Nous tous, M. le président, de la province de Québec, nous tous Canadiens-français, regrettons une chose : c'est que depuis vingt-cinq à trente ans, un grand nombre de nos frères soient partis du pays pour aller sur un territoire étranger demander le pain, qu'à tort ou à raison, ils croyaient que que leur propre pays leur refusait. Les choses ont changé, nos frères des Etats-Unis, de langue et d'origine canadienne-française, sont prêts à revenir au pays. Nous demandons simplement une chose, c'est que le gouvernement fasse dans les états de la Nouvelle-Angleterre, les mêmes efforts que ceux qui sont faits dans les états de l'Ouest, pour ramener ici une immigration qui, certainement, est aussi avantageuse que celle qu'on pourrait ramener des états de l'Ouest.

J'insiste auprès du ministre de l'Intérieur, pour qu'il envoie ses agents dans les états de la Nouvelle-Angleterre. Je suis certain d'une chose, c'est qu'en frappant à la porte du département de l'Intérieur, je ne frapperai pas en vain, et que le ministre de ce département saura répondre à un cri du cœur et saura partager entre les différents Etats de la république voisine, le travail qui se fait maintenant pour ramener ici nos émigrés. J'insiste auprès du ministre pour qu'il accorde à la Société d'immigration de Québec —société composée de huit cents membres —la demande qu'elle lui a faite. C'est une question de deniers publics, il est vrai, mais il s'agit de ramener ici une immigration aussi avantageuse que celle des états de l'Ouest, et j'oserai dire, supérieure à celle qui peut nous venir de n'importe quel pays d'Europe.

Je n'ai pas autre chose à ajouter. Ce n'est pas une réclame de clocher que je fais en ce moment, car que cette immigration soit dirigée vers la vallée de la Métapédia, comme l'a proposé l'honorable député de Bonaventure (M. Charles Marcil), ou vers le nord, comme le demande l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), ou qu'elle soit dirigée vers les Territoires du Nord-Ouest ou du Manitoba, cela m'est parfaitement égal, pourvu qu'aux Canadiens-français qui désirent revenir au pays, on donne les mêmes avantages qu'on offre aux gens qui nous viennent d'outre-mer. Je serai parfaitement satisfait pourvu qu'ils reviennent au pays.

Nous avons des milliers de Canadiens-français disposés à revenir au pays. Ces Canadiens sont répandus dans tous les états de la Nouvelle-Angleterre et même à l'ouest du Mississippi. Je désire une chose, et je la désire du plus profond de mon cœur et de mon âme, c'est que le département de l'Intérieur prenne des mesures pour faire revenir sur le sol canadien ceux de nos compatriotes qui habitent les Etats-Unis. Je désire que ce département leur offre les plus grandes facilités possibles sous le rapport des communications et des transports, afin que nous puissions revoir ces Canadiens qui sont maintenant disposés à revenir au pays.

Je l'ai dit, il y a un instant, les chose sont complètement changées aujourd'hui. Les considérations pour lesquelles les Canadiens allaient autrefois dans les états de la Nouvelle-Angleterre, se livrer à un vrai travail de mercenaire, ces considérations, dis-je, n'existent plus. Notre pays attire aujourd'hui l'attention du monde entier, et je demande que les désirs que la Société d'immigration a exprimés au gouvernement par l'entremise d'une délégation, soient favorablement accueillis par l'honorable ministre de l'Intérieur. Je suis certain d'avance que la demande de cette société qui, après tout, n'est pas onéreuse, et qui est si avantageuse au pays, sera accordée.

Dépenses imprévues aux agences canadiennes, anglaises et des pays étrangers, et frais généraux d'immigration, y compris les appointements des commis surnuméraires au bureau principal, $333,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit est compris dans l'état que le ministre nous a déjà soumis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je reviens sur une question déjà débattue ; il s'agit de savoir si le ministère pourrait avantageusement s'occuper de ceux qui émigrent du Canada et surtout des provinces de l'Est. Le ministre nous dit que les efforts du ministère se bornent à donner des renseignements à ces gens, sans qu'on cherche à les retenir au pays. J'admets la difficulté de la situation : mais il me semble qu'il y a une étroite connexité entre la question de l'émigration et celle de l'immigration. D'ailleurs les difficultés ne sont peut-être pas aussi graves que le prétend le ministre. Ainsi le ministre approuve l'attitude prise par M. Devlin en Irlande, qui prétend s'employer utilement pour l'immigration, tout en en conseillant pas aux Irlandais de quitter leur pays. Je ne veux pas m'attarder à faire des récrimi-

nations à ce sujet, la question ayant déjà été débattue. Je ferai, toutefois, observer que cette idée serait peut-être applicable aux provinces de l'est. Mais s'écrie le ministre, les anciennes provinces ne veulent pas se dépeupler. Eh bien! qu'on place dans les provinces de l'Est un agent qui professe les principes que le ministre approuve chez M. Devlin, et cela fera disparaître toutes les objections. J'explique ma pensée ; sans exhorter ces gens à quitter les provinces de l'Est, on pourrait faire de la propagande parmi eux et les engager à se diriger vers le Nord-Ouest.

On pourrait ainsi en détourner quelques-uns d'aller se fixer aux Etats-Unis et les diriger vers l'Ouest, surtout si on leur accorde les mêmes secours qu'on prodigue à tant d'immigrants venant de l'étranger. Comme je ne suis guère versé dans ces questions, j'ignore si ma proposition a quelque mérite ; mais quand on songe que le ministère fait venir, à grands frais, au pays des immigrants recrutés au dehors, et que, d'autre part, il ne tente aucun effort pour engager ceux qui veulent quitter le pays à se diriger vers l'Ouest, il est bien permis de se demander si le gouvernement fait bien son devoir à cet égard. Pour ma part, je me rallie volontiers à l'avis de ceux qui prétendent qu'il est peut-être encore plus important de faire des efforts pour garder au pays nos propres nationaux que d'aller recruter des immigrants en Europe.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je comprends tout ce qu'il y a de force dans les observations du chef de l'opposition. Si j'avais cédé à mes propres inspirations, j'aurais tenté dans ce sens des efforts plus sérieux que je ne l'ai fait; et ce qui m'en a empêché, c'est la crainte de voir la Chambre désapprouver cette œuvre. Jusqu'ici dans les efforts tentés par le ministère, nous nous sommes bornés à coopérer avec les sociétés de colonisation et les gouvernements provinciaux et à donner des renseignements. En outre, dans quelques circonstances, nous avons fait connaître, par voie de publicité, les concessions gratuites de terres et les conditions se rattachant à la concession des établissements de famille ou homesteads dans les différentes parties du Canada. Quant à la province d'Ontario, les renseignements au sujet de l'ouest sont, je suppose, aussi complets que possible ; et pour la province de Québec, il y aurait peut-être quelque chose à faire dans ce sens. Relativement aux provinces maritimes. Il reste beaucoup à faire à cet égard ; car, dans leur isolement et leur éloignement de l'ouest du Canada, elles n'ont pas la même facilité de se renseigner ; et en outre, la difficulté et les frais des transports sont si considérables qui si on ne cherche à contrebalancer ces obstacles, le mouvement d'émigration se dirigera vers les Etats-Unis. J'étudierai sérieusement la question et je serai bien aise de recevoir tous les avis de nature pratique qu'on voudra bien me donner.

M. BORDEN (Halifax).

Le comité fait rapport de ses travaux sur quelques résolutions.

Sur motion du ministre des Finances, la séance est levée à 12.10, vendredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 18 avril 1902.

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

SUBSIDES—EXPORTATION DU NICKEL

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. CHARLTON : Avant que vous quittiez le fauteuil. M. l'Orateur, j'ai quelques remarques à faire sur une question très importante, mais je n'ai pas l'intention de présenter une motion à ce sujet. Je veux parler de l'exportation du nickel du Canada. Depuis quinze ans, c'est surtout le Canada qui a fourni le nickel au monde entier. Cette industrie a été exploitée par nos amis les Américains, de telle manière qu'ils retirent seuls, presque tous les bénéfices résultant de l'affinage et de la mise en œuvre de ce produit. Leur plan consiste à admettre en franchise la matte ou le minerai affiné et d'imposer une forte taxe sur le nickel affiné, ce droit s'élève à $120 par tonne. Il en est résulté que nos dépôts de nickel ont été exploités par les compagnies propriétaires et que la matte a été envoyée aux Etats-Unis, où le nickel est affiné, ce qui a doté ce pays d'une industrie lucrative. En permettant aux Etats-Unis d'agir ainsi nous n'avons certainement pas consulté nos propres intérêts. L'emploi du nickel tend à se propager, et avant longtemps il s'en fera une bien plus grande consommation qu'à présent, de sorte que cette industrie prendra beaucoup d'importance. Le nickel est appelé à jouer un grand rôle dans l'industrie métallurgique : on s'en sert non seulement dans la confection des plaques de blindage, mais aussi dans le fer qui entre dans la construction des ponts, des édifices, etc. Le pays qui aura le monopole de cette industrie ne manquera pas d'en retirer de grands avantages. Les capitalistes et les hommes d'affaires des Etats-Unis le savent et depuis quelques jours, il s'est formé une grande compagnie appelée la "Compagnie Internationale de Nickel," qui agit de concert avec l'American Steel Corporation, plus connue sous le nom de Steel Trust. Dans le "Engineering and Mining Journal," du 5 avril, je vois que cette nouvelle compagnie a obtenu une charte, cette même semaine. Je vais citer un ou deux paragraphes de cet écrit :

La Compagnie Internationale de Nickel qui a été fondée cette semaine dans le New-Jersey,

est le résultat du projet formé pour accaparer la production du nickel dans le monde entier, projet dont il a déjà été question dans ces colonnes. Le projet a été conçu par le colonel R. M. Thompson, président de la "Oxford Copper Co" et il a été mené à bonne fin, grâce au concours que lui ont donné récemment M. Schwab, de la Steel Corporation des Etats-Unis, et le colonel J. R. de LeMar.

L'achat des actions de la "Nickel Corporation" (à responsabilité limitée) des actionnaires de Londres, était un premier pas vers l'amalgamation. Le cas de cette compagnie qui possède de riches concessions dans la Nouvelle-Calédonie, a déjà été longuement expliqué dans ce journal.

La Compagnie Internationale de Nickel, émettra pour $12,000,000 d'actions ordinaires ; pour $12,000,000 d'actions privilégiées, avec dividendes de 6 pour 100, sans accumulation, et pour $10,000,000 d'obligations à 5 pour 100, remboursables dans 30 ans. A même le capital autorisé, on émettra immédiatement pour $9,000,000 d'actions ordinaires et pour $9,000,000 d'actions privilégiées, pour faire l'acquisition des propriétés ci-dessous mentionnées. La balance du capital sera gardée en réserve pour être employée plus tard.

Les propriétés dans lesquelles la nouvelle compagnie aura des intérêts prépondérants sinon exclusifs, sont celles de la "Canadian Copper Co.", au Canada et aux Etats-Unis ; la "Oxford Copper Co.", avec les vastes usines de Bayonne, N.J.; la "Anglo-American Iron Co." et la "Vermillion Manufacturing Co." au Canada ; l' "American Nickel Works de Joseph Wharton, à Camden, N.J.: la "Nickel Corporation" (à responsabilité limitée) et la Société Minière Calédonienne, dans la Nouvelle-Calédonie.

La Société Le Nickel, qui possède de riches dépôts dans la Nouvelle-Calédonie et des usines en France, n'est pas comprise dans cette combinaison. On dit cependant que la Compagnie Internationale de Nickel, a déjà conclu une entente avec la Compagnie française par laquelle on règlerait la protection et on se partagerait les marchés.

Nous avons ici une société, non pas en formation, mais déjà formée, avec un capital de $12,000,000 en actions, $12,000,000 en obligations, associée au Trust de l'acier, avec un capital de $1,000,000,000 et dont le but avoué est d'accaparer les mines de nickel et l'industrie du nickel dans le monde entier. On doit se demander si le Canada trouve son avantage à encourager la politique qui a prévalu jusqu'à présent, de permettre l'exportation du nickel, à l'état brut, sous forme de minerai, pour être affiné aux Etats-Unis. Allons-nous nous soumettre indéfiniment à la politique américaine qui impose des droits énormes sur le nickel affiné et admet la matte en franchise. Comme résultat, nous n'avons jamais affiné une tonne de nickel au Canada. Cette grande compagnie a acheté les propriétés de la Copper Cliff, au prix de $4,375,000, payables partie en actions et partie en argent ; elle a aussi acheté d'autres propriétés au Canada, à des conditions semblables.

L'existence de cette compagnie et son association avec le Trust de l'acier des Etats-Unis, méritent de fixer toute l'attention du gouvernement. Le Canada et l'Angleterre sont intéressés dans cette affaire. Si les projets de cette grande corporation internationale aboutissent, cela pourra affecter considérablement l'Angleterre au point de vue de la fabrication des plaques de blindage, et cela ne manquera pas non plus d'affecter le Canada et l'Angleterre, sous le rapport de l'industrie du fer en gueuse avec alliage de nickel, et de l'acier nickelé. Notre intérêt, bien entendu, et celui de l'Angleterre, sont de surveiller attentivement les opérations de cette gigantesque combinaison. Nous sommes parfaitement en état d'affiner ici le minerai de nickel tiré de nos propres mines. Avec une politique appropriée nous pourrions virtuellement avoir la haute-main, dans l'approvisionnement des autres pays, non seulement de minerai de nickel, mais de tous les articles dans lesquels il entre du nickel. Le gouvernement possède des pouvoirs suffisants pour agir, sans qu'il soit nécessaire de voter une loi.

Le statut 60-61, Victoria, chapitre 17, autorise l'exécutif, par simple décret ministériel, à répondre au tarif américain sur le nickel en imposant un droit d'exportation sur la matte de nickel, ce qui nous donnerait la chance de travailler dans le pays, une partie du minerai que nous produisons.

Pendant que j'y suis, je dirai un mot d'une autre question dans laquelle notre respectable et respectée voisine s'est encore montré trop fine pour nous. Quand les Etats-Unis firent l'acquisition des Philippines, il y avait, je crois, une entente entre le gouvernement américain et le gouvernement anglais, par laquelle les Etats-Unis s'engageaient à ne pas accorder de préférence à aucun pays dans les Philippines. Je vois par les journaux que cette questoin a fait le sujet d'une interpellation à la Chambre des communes d'Angleterre, avant-hier. Sous la domination espagnole, les Philippines prélevaient un droit d'exportation de $7.50 par tonne, ou 37 cents par quintal sur le manille. L'imposition de ce droit a été continué par le gouvernement actuel des Philippines et le tarif qui l'impose vient d'être sanctionné par le gouvernement américain. Le manille est frappée d'un droit d'exportation de $7.50 par tonne, mais quand il est exporté aux Etats-Unis, ce droit est remis, de sorte que le fabricant de cordages américain jouit d'une préférence sur ceux d'autres pays. Cela équivaut à un bonus de $7.50 par tonne, sur le prix de la matière brute. La constitution ne permet pas au gouvernement américain d'imposer des droits d'exportations, mais grâce à ce subterfuge, les Américains profitent de ce droit d'exportation prélevé par les Philippines, tout autant que s'il était imposé par les Etats-Unis. L'importateur canadien ne peut pas acheter de manille aux Etats-Unis, ni le faire venir directement des Philippines sans payer ce droit d'exportation, et par conséquent, son concurrent américain qui est exempté de cette taxe a un

avantage sur lui pour la vente de ses produits, même sur notre marché.

La ficelle d'engerbage est admise en franchise; or, le fabricant canadien ne peut pas lutter avec son rival des Etats-Unis, puisque le producteur américain jouit déjà d'un privilège de $7.50 par tonne sur la matière brute. On est généralement sous l'impression qu'il y a réciprocité entre les deux pays, pour la ficelle d'engerbage, mais il suffit d'étudier le tarif américain pour constater que le fil d'engerbage, pour être admis en franchise aux Etats-Unis, ne doit pas contenir de manille, car autrement il est calssé parmi les articles non énumérés et paie un droit de 20 pour 100. Ce droit d'exportation, tout à l'avantage du fabricant américain, dont la matière première est réduite de tout le droit que paient les fabricants des autres pays, mérite, selon moi, d'occuper l'attention du gouvernement canadien. Il n'y a qu'un moyen de faire cesser cette injustice, c'est d'imposer un droit compensateur. Un droit spécifique d'un demi cent par livre sur les cordes et la ficelle d'engerbage, égaliserait les conditions et mettrait nos fabricants sur le même pied que les fabricants américains. Tant que nous ne le ferons pas, nos industriels seront à la merci de leurs rivaux et c'est le devoir du gouvernement de protéger ses nationaux, autant que la chose est en son pouvoir. Je soumets ces deux questions, celle du nickel et celle du fil d'engerbage, à la considération du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député vient de porter à la considération du gouvernement deux questions importantes, dont nous nous sommes déjà occupés. On se rappelle qu'il y a quelques années le gouvernement se fit autoriser par l'Acte des douanes, à imposer des droits d'exportation sur le nickel, mais après avoir bien étudié la question, nous avons décidé que dans les circonstances, l'imposition de ce droit pourrait nuire au développement de nos mines. Aujourd'hui, l'honorable député prétend que les conditions sont changées grâce à la formation d'un gigantesque monopole qui menace d'accaparer cette industrie. Si la formation de cette compagnie crée des conditions nouvelles, il sera du devoir du gouvernement de les étudier et il n'y manquera pas.

Quant à l'autre question, le gouvernement en a été informé et par les journaux et par une délégation qui s'est rendue auprès du gouvernement, ces jours derniers. Le cas est loin d'être banal et je ne crois pas que notre tarif ait jamais donné lieu à une situation semblable.

M. CHARLTON : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout ce que je puis dire pour le moment, c'est que le gouvernement s'occupe de la question. Il aura à décider si c'est un mal auquel il faut porter remède, et j'espère que mon honorable ami ne s'attend pas à ce que j'en dise davantage pour le moment.

M. CHARLTON.

VENTE DES TERRAINS SCOLAIRES DU MANITOBA.

M. BOYD : Je voudrais demander au ministre de l'Intérieur, s'il voudra bien déposer sur le bureau de la Chambre, le plus tôt possible, le rapport de la commission chargée de faire une enquête sur les irrégularités qui ont eu lieu relativement à la vente des terrains scolaires.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La Chambre a-t-elle ordonné la production de ce rapport ?

M. BOYD : Je ne le crois pas.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député le désire, je le déposerai.

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

Gouvernement civil : Département des Affaires des Sauvages, y compris J. D. McLean, à $2,400, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $55,167.50.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a ici une augmentation nette de $4,097.50, dont $3,200 sont affectés aux appointements d'un surintendant des Affaires des Sauvages. Il y a 33 augmentations statutaires de $50 chacune ; une de $25, et une de $12.50 ; le salaire du secrétaire est augmenté de $100, ce qui fait un total de $5,027.50. Il y a une réduction de $400 provenant du remplacement d'un commis de première classe par une commis de deuxième classe. Un commis de troisième classe qui recevait un traitement de $600, a été mis à la retraite pour cause d'infirmité et remplacé par un commis de deuxième classe cadette à $600, une autre réduction de $400. Un commis décédé dont le salaire était de $750, est remcommis de deuxième classe cadette, à $600, C'est une réduction totale de $550. Comme l'augmentation brute est de $5,027.50, nous restons avec une augmentation nette de $4,097.70.

Depuis cinq ans, nous n'avons pas eu de surintendant général des Affaires des Sauvages ; ces fonctions étaient remplies par le sous-ministre de l'Intérieur. Si le travail du ministère était resté ce qu'il était à mon arrivée, nous aurions pu nous passer des services de ce fonctionnaire ; mais l'ouvrage a tellement augmenté qu'il est impossible au sous-ministre de donner à cette charge les soins qu'elle requiert. Il y a dans ce département, des questions importantes dont je n'ai pas le temps de m'occuper d'une manière suivie, non plus que le sous-ministre. Il y a entre autres choses, les questions débattues entre le département des Affaires des Sauvages et les différentes provinces. Il n'y a pas dans tout le gouvernement, un département qui vienne si souvent en conflit avec les provinces que celui des Affaires des Sauvages. Il y a des disputes continuelles au sujet de terrains et de mines qui exigent beaucoup d'attention et dont je n'ai

pas pu m'occuper comme je l'aurais voulu. C'est une des raisons pour lesquelles je considère qu'il est de l'intérêt de l'Etat de nommer un homme compétent qui donnera tous ses soins à ces questions.

M. SPROULE : Qui remplit ces fonctions, actuellement ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Smart, le sous-ministre de l'Intérieur.

M. SPROULE : Il y a quelques années, vous avez aboli cette fonction en disant qu'elle était inutile.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'ouvrage n'avait pas augmenté, j'aurais eu assez du sous-ministre. Si l'honorable député veut consulter les rapports de ce ministère, il verra que le travail est triplé depuis quatre ou cinq ans. La correspondance seule est trois fois plus considérable. Je suis intimement convaincu que cette nomination est dans l'intérêt public.

M. SPROULE : M. Smart, le sous-ministre actuel, sera-t-il fait surintendant des affaires des Sauvages, ou reste-t-il sous-ministre de l'Intérieur ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est les deux, actuellement.

M. SPROULE : Je veux savoir qui va être le surintendant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas encore fait de choix. Aucune nomination ne peut être faite avant que l'argent soit voté.

M. SPROULE : Nous avons encore un exemple de la manière dont les ministres tiennent leurs promesses. Ils devaient opérer des changements merveilleux en arrivant au pouvoir. Ils ont commencé par se débarrasser des anciens employés et quelque temps après ils nommaient un de leurs amis. Je crois que c'est ce que l'on fait en ce moment.

Département des Affaires des Sauvages—Aide aux écritures et autres, $3,150.

M. SPROULE : Y a-t-il une augmentation, ici ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a une augmentation de $150, qui s'explique comme suit : Ce crédit est affecté au salaire de cinq commis et deux messagers. Les augmentations statutaires des commis s'élèvent à $210. Il y a une réduction de $60 entre le salaire de Mlle Garfoote, qui a démissionné, et celui du commis qui l'a remplacée, $400. Si on déduit $60 de $210, il reste une augmentation nette de $150.

Ontario et Québec—Secours, soins de médecins et médicaments, Québec, $5,600.

M. SPROULE : Je constate une augmentation de $2,000 dans ce crédit ; à quoi cela est-il dû ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: L'augmentation totale dans ces deux crédits est de $1,000, mais, en réalité l'augmentation pour secours, soins de médecins et médicaments, est de $2,900, $2,000 dans Québec et $900 dans Ontario. Nous avons discontinué le crédit de $200 pour le transfert des Sauvages d'Oka au township de Gibson, ainsi que celui de $1,700 pour des réparations à la mission de Caughnawaga. Si on déduit ces $1,900, il reste une augmentation nette de $1,000. Mais je ferai observer au comité qu'il y a en réalité une augmentation de $2,900 pour les secours, les soins de médecins et médicaments pour Ontario et Québec. Comme je l'ai expliqué à plusieurs reprises, cette question donne toujours beaucoup d'ennuis au département. On s'est toujours efforcé de rester dans les limites du crédit supplémentaire à la Chambre. Les fonctionnaires m'ont expliqué qu'ils ont demandé cette augmentation avec la conviction qu'elle sera suffisante et qu'il ne sera pas nécessaire de demander un crédit additionnel.

M. SPROULE : L'ancien chiffre, dans les dernières estimations, comprend le crédit supplémentaire de l'an dernier.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député n'ignore pas qu'il y a des estimations supplémentaires pour l'exercice en cours, de même que pour l'exercice suivant, et pour ces services particuliers, il est nécessaire, à la fin de l'année, de présenter des estimations supplémentaires pour l'exercice courant. Nous votons ce crédit pour cette année-ci, et l'honorable ministre verra dans des estimations supplémentaires qui vont être soumises, un crédit supplémentaire pour cette année. Maintenant, on augmente le crédit principal, pour n'avoir pas à demander un crédit supplémentaire.

M. SPROULE : Je crois que ce système est de beaucoup préférable, et plus clair. L'honorable ministre dit qu'il a discontinué le crédit pour le transfert des sauvages d'Oka à Muskoka. Sont-ils tous morts ou ont-ils été tous transférés?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils ne veulent pas partir.

M. SPROULE : L'honorable ministre n'a pas parlé des sauvages qui sont sur une île près de Cornwall, et qui avaient causé des ennuis au département. La situation est-elle toujours la même?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les troubles qu'il y a eu à Saint-Régis étaient très sérieux. A mon arrivée au ministère de l'Intérieur j'ai constaté qu'un certain nombre de sauvages de cette réserve s'étaient mis dans la tête de défier l'autorité et à la première tentative qui fut faite pour faire respecter les règlements, les troubles éclatèrent. Les difficultés ne seraient probablement pas survenues, ou du moins, elles n'auraient pas pris de telles proportions, s'il n'y avait pas eu à côté de cette réserve un

territoire habité par un certain nombre de sauvages américains. Les deux réserves ne sont séparées que par une ligne imaginaire, et les sauvages des deux pays passent d'une réserve à l'autre à leur guise. Il est incontestable que les sauvages américains ont poussé les sauvages du Canada à la révolte. On se rappelle qu'il y a deux ans, il y a eu des troubles sérieux sur la réserve ; il fallut envoyer le chef de la police fédérale pour rétablir l'ordre ; il fut attaqué et pour se défendre il dût tirer sur un sauvage qui mourut de ses blessures. Plusieurs sauvages furent poursuivis à la suite de cette émeute et après le procès, l'exécution de la sentence fut suspendue et ils retournèrent sur la réserve. C'est après avoir consulté l'ex-député d'Huntingdon, M. Scriver, dont le jugement m'inspirait beaucoup de confiance, et plusieurs avocats de la province de Québec, et après avoir envoyé sur les lieux un inspecteur du département, que j'en suis venu à la conclusion qu'il valait mieux suspendre la sentence et leur permettre de retourner sur la réserve. Après leur retour tout fut tranquille pendant un certain temps et on put croire que l'ordre était définitivement rétabli. Mais un peu plus tard de nouveaux sentiments d'hostilité se manifestèrent et c'est alors que j'ai compris qu'en se montrant trop clément envers les sauvages, on ne réussit qu'à les mettre sous l'impression que le gouvernement les craint.

Le deuxième soulèvement a éclaté à l'occasion de l'affermage d'un certain nombre d'îles dans le Saint-Laurent. Je ne fatiguerai pas la Chambre en racontant tous les détails, car c'est une affaire très compliquée. Un certain nombre de ces îles avaient été louées avec le consentement des sauvages, il y a 50 ou 60 ans. De temps à autre, un certain nombre de ces baux expiraient, et bien qu'ils fussent renouvelables, le département décida, il y a quelques années, de ne pas les renouveler, et de remettre les îles à la réserve au fur et à mesure que les baux expiraient. Un certain nombre de ces îles étaient ainsi reudues aux sauvages qui les utilisaient. Alors, ils s'imaginèrent qu'ils pouvaient brusquer les choses et ils insistèrent pour que certaines îles, dont les baux n'étaient pas expirés, leur fussent remises. Pour régler l'affaire au plus vite, ils imaginèrent de mettre un sauvage avec sa famille sur une de ces îles pour en prendre possession.

Le gouvernement fut averti par les locataires qui avaient construit des résidences d'été sur ces îles, mais qui craignaient en y allant de s'exposer à des violences de la part des sauvages. Après avoir étudié la question le plus attentivement possible, j'en suis venu à la conclusion qu'en se montrant trop clément et en permettant aux sauvages de violer la loi impunément, on ne faisait que les encourager dans cette voie. Je décidai donc de me montrer énergique. Je donnai instruction au chef de police de Cornwall de se rendre sur les lieux et de faire une enquête minutieuse. C'est après cela, qu'en vertu de la loi concernant les sauvages, celui qui était là avec sa famille fut dépossédé et expulsé. Après cette expulsion, les sauvages résolurent de le remettre sur l'île, et de l'y renvoyer aussi souvent qu'il en serait chassé, et même de le faire accompagner de plusieurs autres sauvages pour intimider ceux qui auraient voulu aller sur l'île. Quand je fus informé de cela, je décidai d'appliquer les prescriptions de l'Acte des Sauvages et je fis mettre celui-là en prison pour avoir enfreint la défense qui avait été faite et les autres sauvages en furent avertis. Ils cessèrent la révolte et depuis nous avons eu la paix, et je ne prévois pas d'autres troubles à ce sujet.

M. TAYLOR : L'honorable ministre dit qu'il demandera un nouveau crédit dans les estimations supplémentaires. Nous les avons entre les mains et je vois qu'on demande $2,800 pour compléter la somme dépensée pour les sauvages dans la province de Québec. L'an dernier, on avait demandé $3,600. Si l'honorable ministre veut consulter les estimations de la dernière année du régime conservateur, en 1895, il verra que cette année-là, on ne demandait que $3,500 pour tout le service, y compris une certaine somme pour des grains de semence, que je ne vois pas ici. Pourquoi ce crédit est-il augmenté de $2,100 en 5 ans, bien que le nombre des sauvages, loin d'avoir augmenté, a diminué, puisqu'il y en a beaucoup de partis. Toute l'augmentation paraît être pour des soins de médecin.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: L'augmentation paraît être due au fait que le département s'est chargé d'un certain nombre de sauvages dans le bas du Saint-Laurent. La quarantaine parmi les sauvages a causé beaucoup de dépenses au département. Je sais que ces dépenses doivent être maintenues au chiffre le plus bas possible et le département lutte sans relâche pour arriver à ce résultat, et la Chambre peut être certaine que nous ne faisons que le strict nécessaire. Quant aux services de médecins, nous sommes toujours exposés à ce qu'il y ait une augmentation de dépenses de ce chef. Quand un sauvage a pris des remèdes une journée, il s'imagine qu'il ne peut pas s'en passer le lendemain, mais nous faisons de notre mieux pour diminuer les dépenses. L'épidémie de petite vérole qui a sévi dans tout le pays, a augmenté le coût des soins médicaux, surtout parmi les sauvages. Dans le Nord-Ouest, le ministère de l'Agriculture se charge de ce soin, mais dans les provinces de l'Est, c'est nous que cela regarde.

M. TAYLOR : Nous savons tous que les temps sont prospères, mais les sauvages ne le sont pas, puisque leur nombre diminue. L'honorable ministre demande plus d'argent que l'ancien gouvernement. Dans les estimations supplémentaires, il demande $2,800 de plus, cette année. Si on a dépensé des som-

mes plus considérables pour la vaccination l'an dernier, cette source de dépenses ne devrait pas exister cette année, et cependant le ministre nous demande encore plus d'argent que par le passé. Combien y a-t-il de sauvages, dans la province de Québec, et combien de médecins sont chargés de leur donner des soins ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a environ 17,000 sauvages et je ne sais pas au juste le nombre de médecins chargés de leur donner des soins. Il n'y en a que trois ou quatre qui reçoivent des appointements fixes. La plus grande partie du travail est faite par les médecins du voisinage qui envoient leurs comptes. C'est plus satisfaisant quand nous pouvons avoir un médecin qui consent à recevoir un traitement fixe, car les comptes séparés qui nous arrivent sont la cause de difficultés sans fin.

M. TAYLOR : Je ne doute pas qu'il faille donner quelque chose à faire à une foule d'amis.

Secours, soins de médecins et médicaments, Ontario, $2,000.

M. TAYLOR : Je remarque dans ce crédit une augmentation de $900 depuis 1895-96. Ce service ne coûtait alors que $1,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: L'augmentation est due au fait que nous avons été obligés de faire quelque chose pour les sauvages de la rive nord du lac Supérieur. Nous payons aussi $200 pour des soins de médecins à Mattawa, où viennent les sauvages des postes du nord. Il y a là un médecin qui se tient à la disposition du gouvernement pour soigner les sauvages, en cas de besoin. Nous avons souvent reçu des plaintes que les sauvages de cet endroit manquaient de soins et nous avons établi ce service.

M. SPROULE : Cela comprend aussi, je suppose, les sauvages des îles Manitoulin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. SPROULE : Quels sont les médecins à cet endroit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le Dr Carruthers, le Dr Johnson et le Dr McIntosh. Ils sont tous payés à même les fonds de la tribu.

M. SPROULE : Où demeurent-ils ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le Dr Carruthers, à South-Bay ; le Dr Johnson, à West-Bay, et le Dr McIntosh, à Manitawaning. On les paie à même le fonds des sauvages.

M. SPROULE : Je suppose qu'ils reçoivent des appointements fixes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui. Les appointements du Dr Carruthers sont de $600 ; le Dr Johnson reçoit $250, et le Dr McIntosh, $1,000.

M. SPROULE : Cela ne comprend pas le coût des médicaments, sans doute ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les appointements couvrent le coût des médicaments.

M. SPROULE : Quels sont les ordres du ministre au sujet de la vaccination ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Autant que possible, les médecins sont tenus de vacciner les enfants. Ce règlement, comme un certain nombre de ceux qui concernent les sauvages, doit s'appliquer avec quelque discrétion, avec moins de rigueur que si l'on avait affaire à des blancs. Les nombreux cas de vaccination de l'année dernière nous ont causé quelque embarras, vu que les médecins prétendaient avoir droit, de ce chef, à des honoraires supplémentaires. Nous n'en avons pas encore payé, mais la question devra se soulever plus tard. D'après le règlement, les médecins sont tenus de voir, autant que possible, à ce que les enfants soient vaccinés, mais rien ne les oblige à vacciner les adultes.

M. SPROULE : Le ministre a-t-il un rapport au sujet de la vaccination pratiquée chaque année chez les sauvages ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. SPROULE : On ne le trouve pas ici.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, mais je puis le déposer si l'honorable député le désire.

M. SPROULE : J'ai entendu dire que les sauvages objectent beaucoup à la vaccination.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils y objectent en certains endroits, mais pas beaucoup plus que les blancs. On en rencontre qui n'en veulent pas, mais la plupart s'y prêtent d'assez bonne grâce.

M. TAYLOR : Puisque ces médecins sont rémunérés à même le fonds des sauvages, l'honorable ministre voudrait-il nous dire entre quelles personnes on se propose de distribuer le crédit relatif à l'île Manitoulin?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Certaines bandes sauvages ont leur propre fonds——

M. SPROULE : Mais puisqu'on paie les médecins à même les fonds des sauvages, à quoi servira le présent crédit ? Existe-t-il des bandes sauvages qui n'ont pas de fonds ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nécessité fait loi, et lorsque les sauvages n'ont pas de fonds, force nous est de demander les crédits absolument nécessaires pour effectuer le service.

M. SPROULE : Mais il ne doit pas s'agir ici d'un cas exceptionnel, puisque ce même crédit est voté chaque année. Où se trouvent les sauvages au nom desquels on demande ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis en mesure de renseigner l'honorable député au sujet des personnes que nous employons à ce service et auxquelles nous payons des appointements, mais je ne saurais lui donner en ce moment les noms de toutes celles qui reçoivent des honoraires. Il y en a un peu partout, et le rapport ne donne pas la liste de leurs noms. Voici les noms des personnes qui reçoivent des appointements votés par le parlement : Dr J. W. Evans, pour soigner les sauvages qui habitent entre Chapleau et Pogamasing, $100 ; Dr M. James, de Mattawa, pour soigner les sauvages algonquins habitant au nord de Mattawa, $200 par an ; Dr James A. McEwan, pour soigner les Onéidas de la Thames, $300 par an.

M. INGRAM : Et le Dr McIntosh, de l'île Manitoulin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ses appointements lui sont payés à même le fonds des sauvages.

M. TAYLOR : Je vois, page J—156, du rapport de l'auditeur général, qu'on a payé $184.08 au Dr McIntosh, de l'île Manitoulin. Pourquoi n'a-t-on pas pris cette somme à même le fonds des sauvages ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'agit ici de soins donnés à une bande de l'île Manitoulin, qui n'a pas de fonds à elle. Un certain nombre de sauvages jouissent du fonds de la bande généralement désignée sous le nom de bande de Manitoulin.

M. SPROULE : Les diverses sommes mentionnées par le ministre ne forment qu'un total de $600, tandis que ce crédit s'élève à $2,000. Mon honorable ami a dû faire quelques omissions.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A la page J—7, du rapport de l'auditeur général, l'honorable député verra comment nous avons dépensé l'argent l'an dernier.

Affaires des Sauvages—Ontario et Québec—Ecoles, Ontario, Québec et provinces maritimes, $42,190.

M. SPROULE : Le ministre voudra-t-il nous dire où se trouvent ces écoles et nous expliquer comment il se fait que ce crédit, de $8,000 qu'il était il y a quelques années, se soit élevé au chiffre actuel ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois dire qu'au département des Affaires des Sauvages, je passe une bonne partie de mon temps à m'opposer aux demandes qu'on ne cesse de me faire en faveur de ces écoles au sujet desquelles je suis en mesure de renseigner pleinement mon honorable ami. Il y a dans Ontario 72 externats et 6 pensions ou écoles industrielles. Le nombre total d'élèves inscrits aux externats est de 2,201 ; aux écoles industrielles, il est de 466. Aux externats, la moyenne de l'assiduité est de 1,036, et de 423 aux écoles industrielles. En matière d'éducation chez les sauvages, l'expérience nous a démontré que la moyenne de l'assiduité dans les externats est très faible, beaucoup plus faible qu'elle ne devrait être, étant donné le nombre d'élèves inscrits, tandis que dans les pensions ou écoles industrielles, cette moyenne est beaucoup plus forte. De ces 78 écoles, 42 sont entièrement ou partiellement soutenues par le gouvernement ; ce sont les sauvages eux-mêmes qui soldent les autres dépenses. Il y a deux écoles à Caradoc, 1 à l'île Manitoulin, 3 à Fort-William, 1 à la rivière du Jardin, 1 au lac Doré, 1 à l'île Georgiana, 1 à Hiawatha, 1 à l'île Jack-Fish, 1 au lac Nepigon, 1 à la rivière Nepigon, 1 à Lower Muncey, 1 à Mattawa, 1 à Michipicoten, 1 à Henvey Inlet, 1 à la rivière Mississagua, l'institut Mohawk avec 91 élèves, 2 écoles à Onéida, 1 à la rivière au Pic, l'institut Mount Elgin avec 100 élèves, 1 école à Port-Arthur, 1 à Pays-Plat, 1 à Rama, 1 à la rivière des Espagnols, 1 à la rivière du Serpent, 1 à la baie du Sud, île Manitoulin, 1 à Shawanaga, 1 aux Six-Nations, 1 à la rivière des Espagnols, 1 à Shingwauk Home, 1 à l'île Wallpole, 1 sur la réserve Watha, 1 au lac du Poisson Blanc, 1 à la rivière du Poisson Blanc, 1 à Wikwenikongsing, 3 à Wikwemikong et 1 à Thessalon. Total des sommes octroyées pour les écoles d'Ontario, $31,660.

Dans la province de Québec, il y a en tout 18 externats ; nombre d'élèves inscrits, 763 ; moyenne de l'assiduité, 731. Le gouvernement soutient 13 de ces écoles ; les sauvages maintiennent les autres à même leurs fonds. Il y a une école à Bécancour, 3 à Caughnawaga, 1 à Lorette, 1 au village d'Oka, 1 à la rivière Restigouche, 2 à Témiscamingue, 1 à Maria, 1 au lac Saint-Jean, 2 au lac Saint-François et 1 à Betsiamits. Total de l'octroi pour Québec, $3,480.

Il y a 10 externats dans la Nouvelle-Ecosse élèves inscrits, 205 ; moyenne de l'assiduité, 89. Toutes ces écoles sont à la charge du gouvernement. Il y en a 1 à la rivière de l'Ours, Digby, 1 à Cow-Bay, 1 à Eskasoni, Cap-Breton, 1 à Middle-River, Victoria, 1 à la Nouvelle-Allemagne, Queen, 1 à Whycocomagh, Inverness, 1 à Shubenacadie, Hants, 1 à Indian-Cove, Pictou, 1 à Millbrok, Colchester. Total de l'octroi pour la Nouvelle-Ecosse, $2,500.

Il y a 6 externats au Nouveau-Brunswick ; nombre d'élèves inscrits, 143 ; moyenne de l'assiduité, 74. Toutes sont à la charge du gouvernement. Il y en a 1 à Burnt-Church, Northumberland, 1 à Eel-Ground, Northumberland, 1 à King's-Clear, York, 1 à Sainte-Marie, York, 1 à Tobique, Victoria, 1 à Big-Cove, Kent. L'octroi du Nouveau-Brunswick est de $1,400.

Dans l'Ile du Prince-Edouard, il n'y a qu'un seul externat ; nombre d'élèves inscrits, 21 ; moyenne de l'assiduité, 11. Cette école est située à Lennox Island. L'Ile du Prince-Edouard a un octroi de $300.

Au sujet de la dépense générale, il y a un autre article de $2,850, qui se répartit comme suit : pour frais d'inscription, pour loyer, combustible, nettoyage, réparations aux dé-

pendances et construction de dépendances (y compris $725 pour logement et ameublement fournis aux instituteurs des écoles catholiques, aux lacs Huron et Supérieur), $2,725; pour bourses à l'institut Mohawk, et gratifications à l'institut universitaire, Brantford, $125. Les dépenses réparties dans les diverses provinces s'élèvent, en tout, à $42,-190.

M. SPROULE : Quel degré d'instruction exigez-vous de vos instituteurs ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils doivent être porteurs du brevet ou diplôme ordinaire, de celui de troisième classe. Dans la province d'Ontario, l'inspection des écoles est faite par les inspecteurs des écoles publiques.

M. FRASER : Il y a dans mon comté une de ces écoles que dirige une demoiselle Connelly. Elle a transformé le caractère des petits sauvages de Pictou-Landing. Elle ne leur a pas seulement appris à lire et à écrire ; elle s'est aussi chargée de leur éducation domestique, allant chez eux pour leur faire contracter des habitudes de propreté. Cette demoiselle a réussi à opérer de tels changements chez ces enfants que le gouvernement ne saurait, à mon sens, faire de plus sage dépense dans mon propre comté.

M. SPROULE : Quels progrès font généralement les enfants qui fréquentent les écoles? On entend souvent dire qu'ils en font peu.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a pas lieu de dire qu'ils ne progressent pas ou que nous faisons des dépenses en pure perte. Voici quelle est notre situation à l'endroit des sauvages : ils nous sont confiés et nous devons en prendre soin en notre qualité de tuteurs. Il n'y a pas à en douter, nous avons adopté pour faire leur éducation la meilleure méthode qui soit susceptible d'améliorer leur sort. Parlant d'une manière générale et d'après l'expérience personnelle que j'ai acquise au Nord-Ouest, je dis qu'il y a une très grande différence entre le sauvage adulte qui a passé par l'externat et celui qui n'a pas eu cet avantage : c'est la différence qui existe entre le barbare et l'individu qui est arrivé à un assez haut degré de civilisation. Je ne crois pas que l'on puisse guère améliorer le présent état de choses ; l'inspection doit se faire tout comme s'il s'agissait d'externats, bien qu'il ne soit pas précisément possible d'obtenir des résultats aussi efficaces. Il est impossible de faire étudier le jeune sauvage aussi fort que l'enfant blanc. Dans Ontario, il ne se présente pas beaucoup de difficultés parce que les écoles sont sous la surveillance des inspecteurs des écoles publiques, mais dans les autres provinces, force nous est de voir aux détails de plus près. Il est difficile d'avoir des instituteurs compétents pour les endroits éloignés. Un salaire de $300 par année n'est pas de nature à engager un jeune homme ou une jeune femme à s'en aller dans un endroit solitaire et dépourvu de tout avantage social, et l'on conçoit aisément que dans de telles circonstances il soit assez difficile de trouver un instituteur compétent. Nous devons nous contenter de faire le mieux possible, et quand l'inspecteur nous apprend que tel instituteur n'est pas compétent, nous nous efforçons de le remplacer par un autre sous le plus bref délai possible.

M. TAYLOR : Le ministre demande $42,190 pour les écoles d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes ; or, on voit, page J-156 du rapport de l'auditeur général, que le maintien de ces écoles a coûté $12,331.59 ; le rapport donne les noms de tous les instituteurs, mais il ne contient pas celui qu'on a mentionné.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami trouvera le détail des dépenses à la page J-8.

M. TAYLOR : L'auditeur général donne les noms des instituteurs ainsi que l'exposé des dépenses qui se rattachent aux écoles, dépense qui se chiffrent à $12,331.59. Voici ce que je découvre à la page suivante, J-157 :

H. Jacques, médecin, comté de King...	$ 50 00
F. H. Kelly, médecin, comté de Queen et de Lunenburg..	50 00
J. F. Macaulay, médecin, comté d'Inverness..	75 00
D. Macdonald, médecin, comté d'Inverness..	12 50
H. N. Macdonald, médecin, comté de Victoria..	62 50
H. A. March, médecin, comté de Lunenburg..	75 00
Daniel McDonald, médecin, comté de Victoria..	225 00
D. K. McIntyre, médecin, Sydney, C.-B..	250 00

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce que mon honorable ami cite là, ne se rattache nullement au présent crédit.

M. TAYLOR :

J. C. McKinnon, médecin, comté d'Antigonish..	$150 00
E. D. McLean, médecin, comté de Hants.	150 00
R. Withers, médecin, comté d'Annapolis.	50 00
F. S. Yorkston, médecin, comté de Colchester..	150 00
J. S. Benson, médecin..	100 00
J. F. Desmond, médecin, Newcastle.. ..	179 17
A. G. Ferguson, médecin..	25 00

Et ainsi de suite.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela se trouve-t-il à la page 157?

M. TAYLOR : Oui. Je voudrais savoir combien de sauvages il y a à cet endroit-là, et combien il faut de médecins pour les soigner?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pour trouver les dépenses que couvre le présent crédit, l'honorable député n'a qu'à jeter un coup d'œil sur la page J-8 ; il verra qu'elles se sont élevées à $38,827.83.

M. McLENNAN : M. le Président, puisque l'on a parlé des dépenses occasionnées dans le comté d'Inverness par ces écoles et les soins médicaux, je dois dire qu'on a mis de côté, pour payer ces derniers, une somme de $150. Il y a deux réserves de sauvages dans le comté d'Inverness. C'est à ma demande que cette somme de $150 a été partagée entre les deux médecins qui donnent leurs soins aux sauvages. C'est probablement pour cette raison que le gouvernement semble payer des honoraires à un si grand nombre de médecins du comté d'Inverness. Pour ce qui est des écoles, je me contenterai de dire que le gouvernement, agissant encore d'après mon avis, a fait construire dans mon comté, au coût d'environ $700, une belle maison d'école que l'inspecteur des écoles publiques est tenu de visiter aussi fréquemment que les autres. L'instituteur de cette école doit être porteur d'un diplôme provincial. Il m'arrive parfois de regretter que les jeunes sauvages fassent tant de progrès, parce qu'ils augmentent sensiblement le volume de ma correspondance. Pendant mon séjour ici, ils m'écrivent comme les autres mortels de mon comté, pour me faire connaître leurs besoins.

M. SPROULE : Ils savent que c'est l'honorable député (M. McLennan) qui distribue les faveurs du gouvernement. J'allais demander à l'honorable ministre de quels livres on se sert pour faire l'éducation des enfants ; l'enseignement se fait-il en plusieurs langues, ou faut-il la faire en quelque autre langue que la langue anglaise?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il se fait en anglais.

M. SPROULE : En anglais seulement?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il se trouve peut-être quelques instituteurs qui possèdent la langue des sauvages, mais cela n'est pas nécessaire. L'enseignement se donne en anglais.

M. TAYLOR : Faut-il tenir l'honorable député d'Inverness responsable de l'augmentation de la dépense pour soins médicaux à cet endroit-là?

M. McLENNAN : Je ne comprends pas l'honorable député.

M. SPROULE : L'honorable ministre nous dit que les jeunes sauvages font des progrès satisfaisants ; j'espère qu'il en est ainsi. Il se déclare aussi enchanté de ces écoles : il doit l'être en effet, car voici en quels termes est conçu le principal passage de son rapport au sujet de l'école d'Elkhorn :

La visite de l'honorable M. Sifton a été l'événement de l'année. Voici ce qu'en dit le " Manitoba Free Press ", numéro du 29 octobre : " M. Sifton a visité l'école industrielle d'Elkhorn, samedi, et, après le plus cordial accueil de la part du personnel et des élèves, on lui lut une adresse conçue en termes charmants et on lui présenta un bouquet.

M. SIFTON.

Il aurait dû se faire accompagner là-bas par le directeur général des Postes. J'ignore s'il a lui-même payé le bouquet.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne sais pas si on ne l'a pas payé à même le crédit destiné aux écoles.

M. SPROULE : C'est peut-être ainsi qu'on l'a payé.

L'honorable ministre a trouvé des mots heureux pour répondre aux enfants, les remercier de leurs marque d'estime et les encourager à poursuivre assidûment le cours de leurs études.

L'honorable ministre a-t-il parlé en sauvage ou en anglais?

Il s'est déclaré fort satisfait du travail qui se fait dans cette école.

Je crois bien, après l'adresse qu'on lui a présentée.

Une fois la visite terminée, il alla prendre le déjeuner chez M. et Madame Wilson. Cette institution est admirablement aménagée.

Tel fut le principal événement de l'année à cette école et, cela va sans dire, le ministre est enchanté des progrès qu'on y fait. Sans ce bouquet, je ne sais pas quel eût été son sentiment. N'offrira-t-il pas son bouquet à la Chambre et ne le déposera-t-il pas sur le bureau ?

Aide à la société d'agriculture, Munceys et Thames, $90.

M. ROBINSON (Elgin) : Est-ce tout ce qu'on accorde aux Munceys ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous leur fournissons un peu de soins médicaux, et ils jouissent aussi, je crois, de quelque autre gratification, mais le tout ne représente pas beaucoup plus que cela. Ces sauvages, l'honorable député ne l'ignore point, ont beaucoup progressé, et il ne s'agit ici que d'une gratification accordée à leur société d'agriculture.

M. ROBINSON : Les sauvages Munceys ont une excellente institution sur la Thames ; ils possèdent une école magnifique que dirige un instituteur fort capable, et les jeunes sauvages que l'on rencontre sur la route sont aussi bien vêtus, et paraissent aussi civilisés que les fils de cultivateurs des environs. L'institution nous fait honneur.

Pour aider à la répression de la vente des liqueuers enivrantes aux Sauvages des bandes des anciennes provinces qui n'ont pas de fonds leur appartenant en propre, $500.

M. SPROULE : Où dépense-t-on cet argent ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Lorsqu'on nous apprend qu'il se vend quelque part des liqueurs aux sauvages, nous donnons des ordres particuliers et dépêchons parfois un agent de la police secrète.

M. SPROULE : Est-il besoin de faire cela dans Ontario, où il y a des inspecteurs des

licences dont le devoir consiste à faire respecter la loi ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces inspecteurs considèrent qu'ils n'ont pas à s'occuper de ce qui concerne les sauvages.

M. SPROULE : Ils considèrent qu'ils n'ont pas à s'occuper de la vente illégale des liqueurs enivrantes. C'est une mauvaise note au crédit des inspecteurs de la province d'Ontario.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quand les fonctionnaires provinciaux rencontrent un sauvage en état d'ivresse, ils le conduisent au poste comme ils feraient de tout individu, sans doute, mais ils ne font aucune recherche particulière pour découvrir celui qui a vendu la boisson. La vente des liqueurs aux sauvages constitue une violation de la loi fédérale, et les autorités provinciales estiment qu'elles n'ont rien à voir aux infractions à l'Acte des sauvages.

M. SPROULE : J'ai toujours été sous l'impression que toute personne qui vend des liqueurs enivrantes aux sauvages est passible d'une amende de $200. Il est assurément du devoir des inspecteurs provinciaux de faire en sorte que toute infraction à la loi soit punie. Ces gens ne se croient-ils pas tenus d'intenter des poursuites quand ils apprennent qu'on a vendu des liqueurs aux sauvages, contrairement aux dispositions de la loi ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est ici que la difficulté devient très grande, parce que les personnes qui vendent de la boisson aux sauvages n'ont aucun scrupule et connaissent une infinité de moyens de ne pas se faire découvrir. Il leur arrive parfois de corrompre un sauvage, et, règle générale, il répugne souverainement aux sauvages de rendre témoignage.

M. LANCASTER : Je remarque que M. J. D. Leduc a reçu $194.30 pris à même ce crédit pour services légaux. Quel est ce monsieur Leduc, et quel est son état ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est ce que je ne saurais dire en ce moment, mais j'aurai le renseignement ce soir.

M. INGRAM : Où ces poursuites ont-elles été intentées ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Principalement à Restigouche et à Bersimis. Les détails se trouvent à la page 10.

M. INGRAM : On n'y dit pas si ces poursuites ont été intentées dans la province de Québec ou dans celle d'Ontario. Il importe que nous sachions cela, parce que les inspecteurs d'Ontario sont censés faire respecter la loi relative aux licences.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député sera parfaitement renseigné ce soir.

M. INGRAM : Quel est ce monsieur J. B. White, inspecteur des licences ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La réponse à cette question sera comprise dans les renseignements que je fournirai ce soir.

Sauvages de la Nouvelle-Ecosse, $7,650.

M. INGRAM : Nous voulons avoir quelques explications au sujet des graines de semence.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce sont nos agents dans chaque comté qui achètent au plus bas prix possible et distribuent les graines de semences auxquelles pourvoit le présent crédit. Les pièces justificatives sont envoyées au département. Ce genre d'affaires s'élève à fort peu de chose.

M. INGRAM : A la demande de qui dépense-t-on cet argent ? Est-ce à celle du représentant du comté ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'agent a pour ainsi dire carte blanche. Nous considérions qu'il n'est pas pratique d'agir autrement.

M. INGRAM : La même règle s'applique-t-elle dans les Territoires du Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas du tout. Nous fournissons là de grandes quantités de graines de semence et, dans la plupart des cas, le département les achète par voie de soumissions. Nous publions chaque année des listes de prix, et l'entreprise est adjugée aux plus bas soumissionnaires. Lorsqu'il ne s'agit que d'une faible quantité de grains dont on a besoin dans le voisinage d'une réserve, les achats se font sous la surveillance du commissaire des sauvages à Winnipeg, qui adresse au département ses estimations au sujet de la quantité requise et des prix. Après avoir contrôlé ces estimations, le département autorise le commissaire à faire les achats. Dans les Territoires du Nord-Ouest, où on fournit les graines par grandes quantités à la fois, on procède d'après une méthode qu'on ne saurait suivre dans les provinces maritimes, où son application coûterait plus cher que les graines elles-mêmes.

M. TAYLOR : Le ministre demande $3,700 pour soins de médecins et médicaments, tandis qu'en 1896 on ne demandait que $2,000. J'aimerais qu'il nous expliquât cette augmentation.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En réalité, nous avons dépensé l'an dernier $3,768.58.

M. KENDALL : C'est à ma demande que le ministre a, en une ou deux circonstances, augmenté le chiffre de la dépense, et je vais lui demander de l'augmenter encore un peu, parce que l'assistance que nous avons jusqu'à présent prêtée aux sauvages a été d'une insuffisance criante. Nous n'avons pas pris soin de ces pupilles de la nation comme nous aurions dû le faire.

M. INGRAM : L'honorable député pourra peut-être nous dire si les sauvages de la Nouvelle-Ecosse sont atteints de quelque maladie et, s'il en est ainsi, nous en faire connaître la nature.

M. KENDALL : Ils sont sujets aux mêmes maladies que tous les autres sauvages de l'univers. Ceux dont la nourriture et les vêtements ne sont ni suffisants ni convenables sont plus exposés à devenir malades que les autres, et je dis que jusqu'à présent nous n'avons pas pourvu aux besoins de ces gens.

M. LANCASTER : Combien y en a-t-il ?

M. KENDALL : Je ne le sais pas.

M. LANCASTER : Comment savez-vous, dans ce cas, que nous ne les aidons pas suffisamment ?

M. KENDALL : Je suis médecin, et à ce titre, j'ai dû beaucoup m'occuper d'eux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a 2,000 sauvages de la Nouvelle-Ecosse.

M. TAYLOR : L'honorable ministre ne nous a pas encore expliqué cette augmentation extraordinaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député doit se rendre compte que l'on prend mieux soin des sauvages qu'autrefois, voilà toute l'explication.

M. INGRAM : S'il fallait en croire l'honorable député de Cap-Breton, tel ne serait pas le cas. Il a en effet déclaré que, pour cause de mauvaise nourriture ou autre, il a fallu augmenter la dépense en ce qui concerne les soins des médecins. Pour quelle raison en serait-il ainsi ? Les sauvages n'ont-ils pas de bons aliments, ou ne sont-ils pas convenablement vêtus ou logés ?

M. KENDALL : Vous pouvez dire qu'ils n'ont ni nourriture, ni vêtements, ni habitations convenables.

M. INGRAM : Depuis quand cet état de choses existe-t-il ?

M. KENDALL : Depuis que nous avons pris possession du pays.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils sont sensiblement mieux traités qu'autrefois. Mon honorable ami demande si une bande de sauvages d'une réserve particulière d'une des provinces maritimes sont convenablement vêtus ou logés ; c'est une question à laquelle on ne peut guère répondre d'une manière catégorique. Tout dépend de ce que l'on entend par être convenablement logé ou vêtu. Si l'honorable député entend par là des vêtements et des habitations comme ceux des blancs du comté où il habite, il est évident que leurs habitations et leurs vêtements sont loin d'être convenables. On pourrait augmenter considérablement le chiffre des dépenses que nous faisons en faveur des sauvages sans que, pour cela, la marge cessât d'être fort large.

M. KENDALL.

M. LANCASTER : Si cette augmentation est déterminée par le manque de vêtements et de nourriture, pourquoi ne pas le dire au lieu de demander un crédit pour soins de médecins, crédit de nature à induire en erreur ?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Les médecins qui donnent leurs soins à ces sauvages demeurent parfois à trente milles de ces derniers. Il n'y a pas de médecins qui habitent à proximité des diverses réserves de l'Ile du Cap-Breton. Les médecins sont obligés de faire de longs voyages chaque fois que la maladie se déclare au milieu des sauvages. Règle générale, il y a plus de maladie chez ces derniers que chez les blancs qui sont mieux nourris et mieux vêtus.

Affaires des Sauvages, N.-B.—Soins de médecins et médicaments, $3,000.

M. TAYLOR : Je ne conçois pas que l'augmentation qu'accusent les affaires des sauvages du Nouveau-Brunswick soit uniquement déterminée par le service médical. De $1,295 qu'elle était en 1895-96, la dépense est maintenant portée à $3,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami trouvera tous les détails à la page J—2 du rapport de l'auditeur général.

M. INGRAM : Cette augmentation doit avoir quelque cause particulière. Je comprends que la nourriture et le vêtement puissent occasionner une augmentation, mais pas les soins des médecins.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous nous efforçons sans cesse de réduire le chiffre des dépenses, mais elles ont une tendance continuelle à augmenter. Les représentants des différents comtés ne cessent de nous faire observer que les sauvages manquent de soins de médecins, et cela nous porte parfois à croire que nos prédécesseurs les avaient négligés. Quand on nous apprend que les sauvages manquent de soins médicaux et qu'il faut leur venir en aide, nous augmentons un peu le chiffre des dépenses dans chaque cas, dépenses que des sentiments d'humanité justifient amplement. Mon honorable ami peut m'en croire, les sauvages reçoivent en soins du médecin la valeur des sommes que nous versons à cet effet.

M. INGRAM : Nous n'avons pas objecté aux dépenses déterminées par les appointements, les secours et les graines de semence; mais l'augmentation qu'accusent les soins de médecins semble inexplicable.

M. KENDALL : Ces $3,000 ne suffiraient pas à leur acheter des cercueils au printemps.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous nous efforçons tout simplement de répondre aux demandes qu'on nous fait. Nous ne publions pas d'avis pour faire savoir que nous disposerons d'une somme de tant pour

soins de médecins ; nous ne faisons qu'acquiescer aux demandes qu'on nous adresse.

Affaires des Sauvages, I.P.-E.—Soins de médecins et médicaments, $650.

M. HACKETT : Je demande au ministre la cause de cette augmentation de près de 100 pour 100.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas que les dépenses du prochain exercice soient, en somme, sensiblement plus fortes que celles de l'an dernier.

M. HACKETT : Si les sauvages avaient réclamé eux-mêmes les soins des médecins, je n'objecterais nullement au crédit. Je voudrais savoir qui les a réclamés. Sont-ce les agents des sauvages, ou les médecins se sont-ils présentés eux-mêmes?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Lorsque les sauvages tombent malades et qu'il se trouve dans leur localité un médecin salarié, ce dernier est obligé de les assister ; dans le cas contraire, un médecin prend soin des malades et envoie ensuite sa note tout comme s'il s'agissait de blancs ; le département contrôle alors l'exactitude du compte qu'on lui présente. Lorsqu'un compte nous arrive d'une réserve ou d'un district, comme dans le cas de l'Ile du Prince-Edouard, il doit avoir été préalablement vérifié par l'agent.

M. TAYLOR : Combien y a-t-il de sauvages dans l'Ile du Prince-Edouard?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Trois cent quinze.

M. TAYLOR : Et l'honorable ministre nous demande pour soins de médecins et pour médicaments $300 de plus qu'on ne dépensait en 1895-6. Nous avons ici les noms d'une douzaine de médecins à qui on a payé des montants divers. Cette liste porte-t-elle les noms de tous les médecins de l'Ile du Prince-Edouard qui partagent les opinions politiques de mes honorables amis de la droite?

M. HACKETT : Je dois dire ici que, sous ce rapport, le ministre n'a pas usé de beaucoup de partialité en faveur de ses amis politiques. La liste de médecins porte les noms d'hommes qui professent des opinions politiques différentes. Ainsi, je ne crois pas que le médecin principal, le Dr Long, qui habite à Port-Hill et traite les sauvages de l'île Lennox, soit attaché a aucun parti politique. Comme c'est lui qui demeure le plus près du principal groupe de sauvages, c'est lui qui a le plus à faire. Nomades par habitude, les sauvages vont çà et là dans l'île pendant l'été et reçoivent les soins de différents médecins. A en juger par cette liste, le ministre ne semble pas avoir trop cherché à nuire aux médecins conservateurs.

M. SPROULE : Est-ce l'habitude, dans l'Ile du Prince-Edouard, lorsqu'un sauvage tombe malade, d'appeler le médecin le plus proche pour le soigner et d'inscrire le compte sur ces fonds ? On ne fait pas cela dans l'Ontario.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'agent doit certifier le compte, qui vient ici ensuite et est approuvé par le secrétaire du département.

M. SPROULE : Mais si vous envoyiez un compte de ce genre à un agent, dans l'Ontario, il refuserait de le certifier, je crois. Je parle par expérience personnelle parce que, en différents temps, j'ai soigné des sauvages, mais je n'ai jamais eu de compte contre les fonds des sauvages. J'ai toujours soigné pour rien et j'ai moi-même fourni les médicaments.

Affaires des Sauvages—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest—Instruments aratoires, $11,647.

M. SPROULE : Quels progrès les sauvages font-ils en agriculture ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Leurs progrès sont proportionnés à la capacité et à l'énergie de l'instructeur d'agriculture. La position des sauvages s'est bien améliorée, et il a été prouvé qu'ils pouvaient faire de grands progrès lorsqu'un homme compétent s'en occupe. Nous en avons eu de si frappants exemples que dans les deux dernières années nous avons fait quelques changements afin de mettre des hommes plus compétents à la tête des travaux agricoles sur les réserves. Comme les honorables députés pourront facilement le comprendre, un homme peut être compétent comme commis ou surveillant dans une réserve, et cependant n'avoir pas la faculté d'enseigner aux sauvages comment cultiver. Le département ne peut l'apprendre que par l'expérience et nous nous sommes efforcés de confier ces charges à des hommes ayant les qualifications requises. Sur ce qu'on appelait autrefois la réserve des Buttes de la Lime, et aujourd'hui l'agence de Qu'Appelle, nous avons un employé du nom de Gisborne, qui a été à la tête de cette réserve depuis quelques années ; et les progrès que les sauvages ont fait sous sa direction sont tout simplement remarquables. Il y a deux ans, j'ai fait une visite dans les environs de la réserve et à l'école sauvage du voisinage, et j'ai recueilli des détails complets sur les progrès accomplis. Cet automne-là, les sauvages de la réserve avaient plus de dix mille boisseaux de blé de première qualité, et un nombre considérable de bestiaux. Afin d'améliorer encore les choses, nous avons mis cet agent des sauvages à la tête de trois réserves, à cause de l'habileté dont il avait fait preuve. Il fallait une combinaison particulière de facultés pour réussir dans cette entreprise et il est impossible de savoir d'avance quel succès remportera l'homme qu'on choisit pour cela. Certains hommes sur lesquels on comptait beaucoup n'ont pas réussi, et d'autres dont on espérait peu de chose ont réussi. En somme, le comité peut être convaincu

que des progrès sérieux ont été faits, et au lieu d'avoir des hordes farouches dans le Nord-Ouest, comme nous en avions il y a quelques années, nous aurons bientôt une population paisible, raisonnablement instruite et capable de subvenir à ses propres besoins. Ils portent beaucoup plus d'intérêt à l'élevage du bétail qu'aux autres travaux agricoles. Ils s'y appliquent plus volontiers et montrent plus de capacités. Les Pieds-Noirs et les Gens-du-Sang, non loin de Calgary, sont les réserves où l'on se livre à l'agriculture ordinaire et où l'on fait peut-être le moins de progrès. Mais les sauvages de ces réserves ont récemment manifesté le désir de se conformer à ce qu'ils voient sur les autres réserves, et je crois que nous pourrons y espérer des progrès. Ils réussissent déjà passablement dans l'élevage des chevaux et du bétail.

M. SPROULE : J'ai compris que le ministre parlait de la réserve de la Coulée des Pins. Son rapport démontre que les sauvages de cette réserve n'ont pas fait des progrès satisfaisants en agriculture : " La culture du grain sur ces réserves, en autant qu'ils l'ont essayée, n'a pas eu de succès ". La présente déclaration du ministre ne semble pas s'accorder avec son propre rapport.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je parlais de la réserve des Buttes de la Lime et non pas de la réserve de Pine-Creek.

M. SPROULE : Dans le cas dont je veux parler, il semble que les sauvages n'ont pas réussi dans la culture du grain, bien qu'un peu plus heureux peut-être dans l'élevage du bétail. Le rapport dit :

Cette année, il a été fourni des taureaux de pure race " courtes-cornes " aux réserves du Flux et Reflux, du lac Saint-Martin et du lac Manitoba ; mais comme ils n'étaient âgés que d'un an, il n'est guère probable qu'on en tire beaucoup de profit avant une autre année. Les sauvages ont passablement bien soin de leurs animaux, et il n'en a pas été perdu un seul par négligence pendant la dernière année. A mesure que les enfants grandiront, je pense qu'ils s'intéresseront au bétail plus que leurs parents.

J'ai remarqué dans des rapports antérieurs que sur quelques-unes des réserves les sauvages avaient habitude de laisser leurs machines agricoles dehors, et que quant à leur bétail, ils abattaient un animal pour le manger lorsqu'ils avaient faim.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami a fait preuve d'une ingénuité considérable en choisissant le cas d'une réserve dans le nord du Manitoba où nous n'avions pas accompli grand chose jusqu'à présent. Mais s'il veut lire le rapport de M. Graham, commençant à la page 154 du rapport du ministère des Affaires des Sauvages, il y trouvera un exposé juste et sans préjugés de l'état des affaires dans les différentes réserves en question. Comme je l'ai déjà dit, M. Graham est un de nos agents qui réussit le mieux à induire les sauvages à s'établir et à prendre soin d'eux-mêmes. M. Graham a été au service depuis environ 15 ans et il est encore dans la vigueur de l'âge. Ce n'est qu'à cause de ses capacités qu'on lui a confié ce surcroit d'ouvrage. Il y a toujours eu un ou deux endroits où le résultat obtenu n'a pas été satisfaisant. C'est dû à des circonstances locales, ou parce que l'agent ou l'employé n'a pas tourné comme on l'espérait.

M. SPROULE : Il y a ici une augmentation de $1,455 pour les instruments aratoires. Est-ce dû à ce qu'un plus grand nombre se livrent à l'agriculture.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est devenu nécessaire de fournir des machines à battre à trois agences.

Graines de semence et graines pour jardins, $1,845.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Là où les opéraions sont considérables il nous arrive toujours un certain nombre de demandes de graines de semence. Naturellement cette somme ne suffit pas pour fournir toutes les graines dont on a besoin sur les réserves des sauvages, mais c'est juste pour un peu d'assortissement pour les besoins des différentes agences.

Provisions pour les sauvages indigents et à ceux qui travaillent, $193,557.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette estimation est faite d'après un état exact préparé par le commissaire des sauvages à Winnipeg, énonçant les articles réellement requis et leur coût. Le rapport qu'il m'a fait dit que l'augmentation de ce crédit, qui s'élève à $4,960, est presque entièrement due à l'augmentation du prix des marchandises dont on a besoin.

M. TAYLOR : Sont-elles toutes achetées par soumissions ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui. La règle générale relativement à ces achats est la même que celle qui a cours depuis de nombreuses années dans le département. On publie dans les journaux une annonce disant que des soumissions seront demandées, et qu'on pourra en trouver la liste à leur bureau. Le plus bas soumissionnaire obtient le contrat.

M. TAYLOR : On avait l'habitude de me fournir une copie de ces listes, mais je n'en ai reçu aucune cette année.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je serai heureux d'envoyer une liste à tout membre du comité qui en désire une.

M. TAYLOR : Je les envoie toujours à la Compagnie Rathbun qui généralement fait une soumission pour la farine et autres provisions.

Sauvages Sioux, $5,545.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces Sioux sont venus de l'Etat du Minnesota

à l'époque des massacres au Minnesota, il y a 30 ans, et se sont établis, pour la plupart, dans le voisinage du lac Croche, à 30 milles à l'ouest de Brandon. Ils y ont une réserve, et progressent assez bien. Nous avons changé l'instructeur il y a une couple d'années, celui que nous y avons à présent réussit très bien et les sauvages font des progrès satisfaisants.

Moulins à farine et scieries, $948.

M. SPROULE : Combien de ces moulins avez-vous maintenant pour les sauvages dans le Manitoba et dans le Nord-Ouest, et comment les exploitez-vous ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous en avons cinq en tout. Nous obtenons, par exemple, de l'agence de Carleton une estimation de ce qu'il leur faudra pour leur moulin, en mentionnant les articles, les meubles, etc. Le commissaire nous envoie son compte qui est approuvé par un fonctionnaire du département.

M. SPROULE : Les moulins sont-ils sous leur propre contrôle, ou bien mettez-vous un homme en charge à chaque moulin et lui payez-vous un salaire?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans certains cas nous avons un homme qui s'appelle l'instructeur d'agriculture. Mais il y a sur chaque réserve un fonctionnaire particulier du département qui a la charge du moulin.

Dépenses générales, $149,369.

M. TAYLOR : Il y a une forte augmentation dans cet item. Depuis 1895-6, cet item de dépenses générales a augmenté de $35,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable monsieur comprendra que dans les cinq dernières années l'ouvrage du département des Affaires indiennes dans le Nord-Ouest a très considérablement augmenté. Nous avons récemment fait un traité connu sous le nom de Traité No 8, dans lequel est compris un très vaste territoire, nécessitant une dépense considérable d'argent. Nous sommes obligés d'envoyer spécialement un homme jusqu'à ce territoire chaque année. Ce fonctionnaire doit voyager au nord d'Edmonton jusqu'au Grand lac des Esclaves et il faut équiper un détachement spécial pour le mener jusque-là. Cette année les fonctionnaires qui y sont allés étaient accompagnés de deux gendarmes, et les frais de voyage, lorsqu'il faut organiser et équiper un détachement spécial, sont très considérables. La dépense l'an dernier n'a pas été aussi considérable que l'année antérieure, parce que le département savait mieux comment s'y prendre pour organiser l'expédition de la manière la moins dispendieuse possible. S'il y a eu augmentation quelconque dans les frais relatifs aux sauvages dans les cinq dernières années, elle a eu lieu pour fournir des animaux vivants aux sauvages.

M. TAYLOR : En 1893-94 nous avons fourni pour $12,000 d'animaux vivants, comme aujourd'hui, et en 1893-94, les dépenses ont été de $799,000. L'année suivante on a demandé $770,000. Feu sir John Macdonald a déclaré que les sauvages commençaient à mieux subvenir à leur propre subsistance, et que ce crédit diminuerait chaque année, mais je trouve que sa prédiction ne s'est pas vérifiée, parce que ni lui ni ses successeurs n'ont été à la tête de l'administration du département, et je trouve que, sous l'honorable monsieur, au lieu de diminuer les dépenses augmentent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le crédit cette année est de $11,000 de moins que l'an passé.

M. TAYLOR : Mais il n'est pas inférieur à ce qu'il était en 1893-94 ou 1894-95.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si mon honorable ami veut regarder de quelle manière l'argent était voté dans les années antérieures, il trouvera que deux item, gages sur les fermes et entretien des fermes, étaient votés séparément, et qu'ils sont votés aujourd'hui dans les dépenses générales. C'est voté en un seul item aujourd'hui. Parlant de mémoire, je ne crains pas de dire qu'il n'y a eu aucune augmentation dans le crédit en ce qui concerne les sauvages. Il y a eu une réduction de $20,000 ou $25,000 dans les deux ou trois premières années de mon administration. Je crois qu'aujourd'hui les dépenses sont à peu près ce qu'elles étaient auparavant.

Colombie Anglaise—Soins de médecin et médicaments, $11,000.

M. LANCASTER : Il y a une augmentation de $2,500 pour soins de médecins et médicaments qu'on devrait expliquer.

M. EARLE : Avant de voter cet item, l'honorable ministre pourrait expliquer l'augmentation dans le crédit pour les soins de médecin et les médicaments.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voici simplement la position : Dans la Colombie Anglaise, nous faisons l'expérience du contact des blancs avec les sauvages. A mesure que la population blanche se répand, les sauvages qui, autrefois, ne, sollicitaient pas beaucoup le département, nous importunent de leurs demandes, et on exerce continuellement une pression sur nous pour augmenter les dépenses.

L'ouvrage, dans la Colombie Anglaise, est virtuellement entièrement sous la direction de M. Powell, le surintendant.

M. EARLE : Je voudrais demander à l'honorable ministre si la demande d'augmentation de dépenses pour les soins de médecins vient du surintendant, M. Powell, ou d'une autre source ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: L'augmentation de dépenses a été entièrement faite sur recommendation de M. Powell. Il

ne se fait rien sous ce rapport, si ce n'est sur sa recommandation, et si, en aucun cas, on me demandait d'augmenter les dépenses, par exemple, par une personne du comté, le secrétaire du département, selon la coutume adoptée, enverrait cette demande à M. Powell, en le priant de faire un rapport à ce sujet. Personnellement, je ne connais pas beaucoup M. Powell, mais je peux dire que c'est un des fonctoinnaires du département dans la capacité et l'intégrité duquel j'ai la plus grande confiance et je suis bien convaincu que s'il y avait un moyen possible de réduire les dépenses, il l'emploierait. On ne les laisse pas augmenter sans nécessité.

M. EARLE : J'ai moi-même une grande confiance dans M. Powell, mais comme cette dépense semble avoir eu lieu dans toutes les provinces, sur la recommandation de quequ'autre personne que l'agent, je voudrais savoir si c'est la même chose dans la Colombie Anglaise ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a eu aucune augmentation de dépenses pour soins de médecins excepté sur la recommandation de M. Powell. Je peux donner à l'honorable député les paroles mêmes dont se sert M. Powell dans son rapport sur le sujet, s'il le désire.

M. EARLE : Non, c'est très bien.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner une explication au sujet des paiements du Dr G. E. Drew et du Dr W. A. D. Jock, dont l'un a reçu $585 et l'autre $501 pour soins de médecins ? Où demeurent ces deux médecins ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce sont simplement des médecins qui reçoivent des honoraires selon la somme d'ouvrage qu'ils font.

M. INGRAM : Où demeurent-ils ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le Dr Jock est à Vancouver et je ne peux dire où est le Dr Drew dans le moment.

Ecoles industrielles et pensionnats de la Colombie Anglaise, $77,250.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La Colombie Anglaise exerce une plus forte pression sur nous dans le moment, pour obtenir des dépenses en faveur de l'éducation des sauvages, que toute autre partie du pays. J'avertis le comité que cette augmentation de $8,200 ne représente pas tout ce qu'on nous demandera de voter cette année, parce que le budget supplémentaire contiendra d'autres item. L'an dernier, les bâtiments de la mission à Mathalaka, sur la côte nord-ouest, ont été détruits par un incendie, et ces $8,200 représentent notre contribution dans la construction de l'école industrielle. C'est la seule école sauvage sur la côte nord-ouest, et elle a très bien réussi.

M. SIFTON.

M. INGRAM : Cette augmentation du crédit est-elle destinée à augmenter le nombre des écoles ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Elle servira pour de nouvelles écoles.

M. INGRAM : Ces $8,200 sont-ils destinés à couvrir le coût de la nouvelle bâtisse ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Presque toutes ces écoles sont sous la direction d'une Eglise ou d'une autre, et celle-ci en particulier est sous la direction de l'Eglise d'Angleterre. Cette somme de $8,200 est celle demandée par les autorités religieuses. Elles sont à reconstruire tous les édifices des missions, mais cette gratification n'est accordée qu'à l'école. L'estimation a été contrôlée par notre fonctionnaire.

M. LENNOX : L'honorable ministre a parlé à plusieurs reprises de la pression exercée sur le ministère de l'Intérieur, et il a ajouté qu'elle venait surtout de la Colombie Anglaise. Quelle est la nature de cette pression ? A-t-elle eu quelque influence sur les crédits qui sont demandés ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces instances sont faites par les différentes corporations ecclésiastiques du Canada. Les différentes églises sont constamment en communication avec le département des Affaires des Sauvages. Je suppose que les sauvages exercent une pression sur les autorités religieuses et ces dernières, à leur tour, insistent auprès du département.

M. LENNOX : C'est parfaitement légitime, je suppose.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : S'il y a une pression légitime ça doit être celle-là.

Inspecteur des agences et des réserves des Sauvages, $1,800.

M. INGRAM : Quels sont ces inspecteurs ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. McCrae et M. Chitty. Ils remplissent ces fonctions depuis nombre d'années.

M. LENNOX : Est-ce tout ce que reçoit M. McCrae ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui. Ces inspecteurs ont un salaire et ne reçoivent pas d'honoraires.

Sauvages—Impressions et papeterie, en général, $6,000.

M. INGRAM : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: L'augmentation n'est qu'apparente. C'est une simple question de comptabilité. Autrefois l'argent nécessaire pour les impressions et la papetrie était réparti sous différents chefs, et cette année, on l'a réuni sous un seul.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à 8 heures.

BILLS D'INTERET PRIVE.

EN COMITE.—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 50) concernant la Compagnie de chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto.—M. Calvert.

Bill (n° 78) concernant la Compagnie de chemin de fer Trans-Canada—M. Talbot.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Avant de passer à un autre item, je vais donner les renseignement qui ont été demandés cette après-midi concernant les services professionnels relatifs aux poursuites intentées pour vente de boissons enivrantes aux sauvages.

J. D. Leduc est l'agent du ministère de la Justice à Sainte-Scholastique, et a reçu $194.30.

Il a agi comme avocat dans la cause de la Reine vs Napoléon Boucher, accusé d'avoir vendu de la boisson aux sauvages. La cause est allée en appel et il fallut prendre un conseil. Son mémoire de frais est conforme à la somme mentionnée dans le rapport de l'auditeur général.

Blondin et Courchène, Pierreville, ont reçu $10.75 pour services professionnels.

D. M. Brodie, a reçu $10 pour ses services, dans une cause pour vente de boisson, à Thessalon, Ont.

A. Gagnon, agent des sauvages, à Betsiamits, dans la cause de North Shore vs Lawrence, a reçu $44.72 pour frais de voyage dans des causes semblables.

James Gedlon, constable, sur la réserve Mic-Mac, à Maria, comté de Bonaventure, a reçu $30, dans les causes de vente de boisson. Les paiements suivants ont aussi été faits dans des causes de cette nature :

Thomas Isaac, constable, réserve de Ristigouche..	$66 00
J. B. White, inspecteur de licence, Thessalon, Ont..	29 00
M. Wionche, constable, Ristigouche . ..	6 00
Wm. Irving, constable, Thessalon, Ont...	17 70
D. Legault, constable, Oka, Qué.. .. .	9 50
A. J. Nault, constable, Maniwaki, Qué..	11 10
J. Perrillard, agent, Oka, Qué..	5 25
H. S. Sims, constable, Massey-Station..	23 75
Urbain Turcotte, constable, Pierreville, Qué..	36 05

Geo. E. Drew, M.D., réside à New-Westminster, C.A., et donne ses soins aux sauvages de l'agence Fraser, Fort-Rupert, Katney Hope, Coquitlam, Langsley, Pemberton et Harrison River.

Gouvernement civil—Ministère de l'Intérieur —y compris A. P. Collier à $1,400 et E. E. Turton à $600, nonobstant toute disposition contraire dans l'Acte du service civil, $113,121.50.

M. SPROULE : Quelle est la raison de cette augmentation et pourquoi ce " nonobstant toute disposition contraire " ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: L'augmentation totale est de $4,157.50. Il y a 45 augmentations statutaires de $50 chacune, ce qui fait $2,250. Il y a une augmentation statutaire de $37.50 et deux de $50, $97.50. MM. Pope, York, Egleson et Badgley sont promus de la troisième classe à la deuxième. Ils étaient tous au maximum de leur classe, $1,000, et cette promotion leur donne $100 de plus chacun, soit $400 en tout. M. Ackland est promu du rang de messager à celui d'employé de deuxième classe cadette. C'est un employé très compétent. Au lieu de $540, il recevra $600, une augmentation de $60. M. Turton reçoit la même promotion. M. Côté est promu de la deuxième classe à la première, avec une augmentation de $50. Il y a deux employés de deuxième classe de plus, avec un salaire de $600 chacun, ce qui fait $1,200. Cela fait un total de $4,457.50. Un employé promu de la deuxième classe cadette, à la deuxième classe, et dont le salaire était de $1,000, est remplacé par un employé qui reçoit $700, soit une réduction de $300. Cette somme diminuée de l'augmentation brute, laisse une augmentation nette de $4,157.50, tel qu'indiqué dans les estimations. Les mots " nonobstant toute disposition contraire de l'Acte du service civil ", sont là pour couvrir le cas de M. Collier qui est promu de la deuxième classe à la première ; il est secrétaire particulier et n'a pas subi ses examens par écrit.

Ministère de l'Intérieur.—Aide aux écritures et autre, y compris $820 pour J. D. Bollard et $515 pour T. W. Hodgins, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil....	$ 3,932 50
Impressions et papeterie..	8,500 00
Divers..	7,000 00
	$19,432 50

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Il n'y a aucun changement, si ce n'est une faible diminution de $282.50.

M. SPROULE : Pourquoi ce " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil " ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces deux messieurs faisaient partie du personnel lors de mon arrivée. Ils n'ont pas subi d'examen. L'auditeur général est d'opinion que le crédit doit être voté de cette manière, d'année en année, pour qu'ils soient payés.

M. BORDEN (Halifax) : Cette manière de procéder a peut-être le mérite d'être ancienne, mais elle n'en a pas d'autre. Ne vaudrait-il pas mieux abroger l'acte du service civil que d'être obligé d'avoir recours à ce moyen? Le cas actuel n'est pas isolé. La même chose a lieu dans tous les départements et semble même devenir plus fréquente. L'honorable ministre (M. Sifton) admettra lui-même que ce mode est défectueux. Car il s'agit d'une loi que nous abrogeons de temps à autre, sans donner au Sénat l'occasion de se prononcer et de dire si elle doit être abrogée ou non. J'ai déjà protesté à plusieurs reprises contre cette pratique et

j'ai demandé au gouvernement de soumettre un amendement qui rendrait ces exceptions inutiles.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que tout le monde partage l'avis de l'honorable député quand il dit qu'il serait préférable de ne pas faire d'exceptions dans l'application de la loi. Mais quand mon honorable ami sera ministre il s'apercevra qu'il y a des circonstances dans lesquelles il faut se départir de la règle stricte. Je crois, cependant, qu'il ne faut pas abroger l'acte du service civil, car autrement la position de ministre ne serait pas tenable.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne demande pas que la loi soit abrogée, mais amendée de manière à ce qu'on ne soit plus obligé d'en suspendre l'application aussi souvent, dans les estimations budgétaires. Je me rappelle avoir compté 17 ou 18 cas, dans une seule fois, où l'acte du service civil était abrogé, pour des cas particuliers.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Et si l'honorable député veut jeter un coup d'œil sur les estimations budgétaires il verra que 17 ou 18 sont une bien petite proportion du nombre total d'employés. Il se présente des cas, dans lesquels il faut avoir recours à ce moyen. Voyons, par exemple le cas de M. Hodgins. Il était fonctionnaire public avant l'adoption du dernier acte du service civil. Cet acte décrète qu'en ce qui concerne les examens, tous ceux qui sont déjà fonctionnaires à une certaine date devront l'être sans interruption. Mais l'arrêté du conseil qui le nommait devint caduc et il y eut une nterruption d'un jour dans ses fonctions, après l'adoption de l'acte. L'auditeur général prétend qu'il y a eu interruption et qu'il ne peut pas le payer, sans que cette dispositoin spéciale ne soit votée. La chose est arrivée lors du changement de gouvernement et personne en particulier n'était chargé d'y voir, de sorte que ce malheureux employé fut quelque temps sans être payé. C'est en ayant recours à ce moyen que j'ai pu lui faire toucher son salaire. Il y aura toujours des cas de cette nature, je ne crois pas qu'on puisse prétendre qu'ils sont trop nombreux.

M. SPROULE : L'honorable ministre dit que ces cas sont très exceptionnels. Sur la même page, il y en a trois sur huit et sur la page suivante, trois autres. Ça serait peut-être une bonne idée d'avoir une année jubilaire tous les dix ans ou à peu près, pour remettre ces employés en règle avec la loi, afin de pouvoir la respecter plus scrupuleusement. S'il n'est pas possible de l'observer, amendons-la ou abrogeons-la.

Le MINISTRE DES FINANCES : Même avec les exceptions qui ont été citées l'honorable ministre de l'Intérieur a raison de dire que la proportion est très faible. Dans son ministère il y a probablement plus de cent fonctionnaires et dans quatre cas seulement on a dû recourir à ce moyen exceptionnel. Cela ne fait que 4 pour 100.

M. BORDEN (Halifax).

M. SPROULE : L'honorable ministre prétend-il que la proportion ne dépasse pas 4 pour 100?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le ministère de l'Intérieur dont il est question en ce moment, il s'est présenté des cas auxquels aucune règle générale ne peut être appliquée. Si ces cas étaient plus nombreux, l'honorable député d'Halifax aurait raison, peut-être, de demander que la loi fût amendée.

M. BORDEN (Halifax) : Les exceptions ne sont pas aussi nombreuses dans ce ministère que dans d'autres. Il est possible que ce sont les circonstances qui le veulent ainsi. Ce n'est pas un reproche que je fais, et je n'ai rien à dire contre ces employés ; je n'en connais aucun et je n'ai aucun doute qu'ils sont tous compétents. Je m'en prends au système qui nous oblige de violer la loi aussi souvent. C'est une observation que j'ai faite et le ministre des Finances en reconnaît la valeur. Et nous nous y prenons de telle manière que le Sénat n'a rien à dire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour ces employés, c'est une simple question d'emploi des deniers publics.

M. BORDEN (Halifax) : Mais cette Chambre abroge un statut de telle sorte que l'autre Chambre de la législature ne peut s'y opposer sans rejeter toutes les estimations budgétaires.

Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, $425,359.

M. SCOTT : Si l'on tient compte de toutes les circonstances, je crois qu'il n'y a pas, dans tout le budget de cette année, un item plus important que celui-là. Le crédit affecté au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest est égal à la subvention en argent que le gouvernement fédéral paie aux provinces en vertu de la constitution. Depuis longtemps, la population de ces Territoires soupire après le jour où ils seront érigés en une ou plusieurs provinces. Dès la première session que j'ai passée ici, l'an dernier, j'ai exposé assez longuement certaines phases de cette question. Je n'ai pas alors donné la raisons pour lesquelles je croyais que le temps était arrivé de constituer ces Territoires en province, parce que quelque temps auparavant, un membre du gouvernement avait déclaré que c'était l'intention du gouvernement de décider cette question prochainement. Je regrette que le gouvernement actuel ait décidé de ne pas la règler cette année. Je n'irai pas jusqu'à dire que la population des Territoires est unanime à regretter cette décision ; un bon nombre croient qu'il est encore trop tôt pour accorder aux Territoires du Nord-Ouest tous les pouvoirs d'une province. Mais je suis certain d'exprimer l'opinion de la majorité en disant que les circonstances sont telles, aujourd'hui, qu'il serait avantageux pour cette population et pour tout le Canada, de ne

pas retarder plus longtemps le règlement de cette affaire. Beaucoup de députés savent que depuis deux semaines, cette même question a été débattue dans la législature de Régina et que par un vote de 23 contre 7, sur une Chambre de 31, il a été décidé qu'il était regrettable que la question n'ait pas été réglée cette année même.

Nous sommes en comité des subsides et ce n'st peut-être pas le moment de discuter à fond cette question de l'autonomie provinciale, mais je tiens à faire remarquer que tant que ces pouvoirs ne seront pas accordés à la population du Nord-Ouest, c'est à ce parlement qu'incombe la responsabilité de pourvoir aux services qui sont du domaine de l'Assemblée des Territoires du Nord-Ouest. Sauf quelques exceptions de peu d'importance, ces services sont ceux dont sont chargés les différents gouvernements provinciaux. Les provinces ont conclu des arrangements définitifs avec le Dominion, par lesquels elles reçoivent une subvention annuelle déterminée, et elles s'engagent à certaines obligations également déterminées, tandis qu'en réalité, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, à l'heure qu'il est, n'est qu'une dépendance du ministère de l'Intérieur.

Les services auxquels l'Assemblée des Territoires du Nord-Ouest a à pourvoir sont aussi importants, et dans certains cas, plus importants que ceux auxquels le parlement fédéral est tenu de pourvoir. La question de l'éducation et celle des Travaux publics locaux, sont probablement aussi importants pour la population du Nord-Ouest, que les questions qui sont du ressort fédéral.

J'ai dit que les questions sur lesquelles l'Assemblée des Territoires du Nord-Ouest est appelée à légiférer sont à peu près les mêmes que dans les législatures des provinces. Je vais en citer quelques-unes. Prenons d'abord les Travaux publics, pour lesquels il existe un ministère spécial dans les provinces. Dans les Territoires, ce département est chargé de la construction des ponts et des chemins, de la construction des barrages ou écluses, et aussi du drainage, dans certaines parties de ce vaste pays. Il est obligé de donner un service de bateaux aux endroits où il n'y a pas encore de ponts. Une autre chose qui n'existe pas dans les provinces, il est obligé de construire des coupe-feu. L'an dernier, le département local des Travaux publics des Territoires du Nord-Ouest a construit quelque chose comme 2,000 milles de coupe-feu. L'administration des lois concernant l'irrigation relève aussi de ce département. Il surveille et dans bien des cas administre les affaires de plusieurs districts d'améliorations locales. Ces districts d'améliorations locales remplacent les municipalités d'Ontario et des autres provinces. Dans ces vastes territoires où la population est encore clairsemée, on a choisi cette forme plus simple d'organisation municipale et il y a quelques années on a adopté ce mode de districts d'améliorations locales, un mode très simple s'adaptant très bien aux conditions du pays, sous la surveillance toujours et la direction bien souvent, du département des Travaux publics. Dans certaines parties où la population est encore plus clairsemée on a ce qu'on appelle les grands districts d'améliorations locales, qui sont sous la charge directe et complète du département des Travaux publics. Les mines de charbon des Territoires du Nord-Ouest sont aussi sous sa juridiction, de même que l'inspection des houillères. Une autre fonction importante de ce département consiste à faire des explorations pour obtenir de l'eau. Dans certaines parties de cet immense territoire, l'eau est très rare, et pour remédier à cet inconvénient le gouvernement a adopté un plan grâce auquel des ingénieurs munis de forets creusent des puits dans différentes localités.

Inutile de dire que ces fonctions sont très importantes et quand on tient compte des sommes qui ont été données aux Territoires du Nord-Ouest, les années précédentes, et qu'on propose de leur donner cette année, pour remplir ces importantes fonctions dans un pays aussi étendu, on admettra que cette subvention n'est pas exagérée. Elle est de $357,979. Il y a à faire dans les territoires des travaux dont on aurait grand besoin, mais dont la construction absorberait presque toute la subvention. Certaines parties du pays sont accidentées et les rivières sont très larges.

La question de l'éduction n'est pas moins importante. Dans ce vaste pays où beaucoup d'immigrants arrivent et où on en attend encore plus, la question d'éducation est de la plus haute importance pour le Nord-Ouest et tout le Canada.

Pour démontrer la nécessité d'augmenter la subvention, je citerai quelques chiffres qui font voir l'accroissement des districts scolaires. A la fin de 1896, il y avait 436 districts scolaires. Le système a été inauguré en 1884. En 1897, il y en avait 459, soit une augmentation de 21 dans une année. En 1898, il y en avait 480, soit une augmentation de 23. A la fin de 1899, il y en avait 524, une augmentation de 44. A la fin de 1900, il y en avait 576, une augmentation de 52. A la fin de 1901 le nombre de districts scolaires organisés avait atteint 684, soit une augmentation de 108 dans une seule année. En 1901, les Territoires du Nord-Ouest ont dépensé $204,000, pour les fins scolaires, plus de la moitié de tout ce que les Territoires du Nord-Ouest reçoivent du gouvernement fédéral, pour l'administration général des Territoires du Nord-Ouest.

J'ai oublié de dire que l'an dernier, le département des Travaux publics a dépensé $250,000, de sorte que ces deux sources de dépenses ont absorbé plus que la subvention. Les autorités locales considèrent que c'est tout ce qu'elles peuvent faire, mais il y a naturellement beaucoup d'autres chefs de dépenses indispensables, tels que les sessions de l'Assemblée, etc. L'an dernier, à part les travaux publics et l'éducation qui ont ab-

sorbé presque toute la subvention, il y a eu $80,000 pour le service civil et la convocation de l'Assemblée, $8,000 pour l'administration de la justice et des ordonnances de l'Assemblée, et $20,000 pour le département de l'Agriculture dont les fonctions sont aussi très importantes, et qui est chargé entre autres choses de l'application des ordonnances concernant la marque des animaux. Dans les pays d'élevage cette marque est la principale preuve de propriété et il est très important de faire appliquer la loi avec soin. Pendant l'année dernière, ce département a émis environ 10,000 nouvelles marques. Il y a eu aussi une somme de $15,000 affectée aux hôpitaux et à la salubrité publique, et $5,000 de dépenses diverses, formant un total de $128,000, à l'exclusion des travaux publics et de l'éducation.

Il serait inutile d'établir des comparaisons entre une partie du pays et une autre, entre une province et une autre, ou entre les Territoires du Nord-Ouest et une des provinces de la Confédération. Ces comparaisons ne seraient certainement pas défavorables aux Territoires du Nord-Ouest, mais je ne crois pas qu'il soit convenable de les faire. Les représentants de l'ouest n'ont pas de préjugés de clocher et sont prêts à n'appuyer que les projets tendant à la prospérité générale du pays. J'espère qu'on ne me verra jamais demander à la Chambre d'approuver une chose dont l'utilité ne m'aura pas été démontrée. Sans faire de comparaisons je dois dire qu'on a toujours admis le principe que lorsqu'une chose parait nécessaire et désirable, cette Chambre n'hésite pas à y consacrer une somme suffisante; si ce principe est appliqué dans le cas actuel, le parlement, dès cette session, accordera une subvention beaucoup plus élevée pour l'administration des affaires dans les Territoires du Nord-Ouest. Pour démontrer l'insuffisance de la subvention actuelle, je citerai quelques chiffres : en 1899, la subvention a été de $283,000, et la somme totale dépensée par les autorités locales a été de $414,000. Il y a naturellement un faible revenu local, qui augmente d'année en année. Depuis quatre ou cinq ans, il a été de $30,000 à $40,000 par année, mais on espère que cette année et à l'avenir il ne sera pas moins de $80,000 à $90,000. Il est prélevé au moyen d'une faible taxe directe sur la propriété foncière.

En 1899 les dépenses totales ont été de $414,000 et la subventoin fédérale de $283,000 seulement, mais cette année-là une partie du Yukon relevait encore des autorités locales des Territoires du Nord-Ouest et on a retiré de cette source un revenu de $160,000. Cette année-là, le revenu permit aux autorités des Territoires du Nord-Ouest de faire face aux besoins. En 1900, la subvention fédérale fut portée à $424,000 et avec le revenu local, le gouvernement du Nord-Ouest eut $465,000 à sa disposition. En 1901, le gouvernement du Nord-Ouest demanda au gouvernement fédéral une somme de $600,000. L'Assemblée du Nord-Ouest, après de longs débats, avait décidé que cette somme était nécessaire, mais elle ne reçut que $357,000, la même somme que celle que nous voyons dans les estimations budgétaires actuelles.

Voici ce que firent les autorités locales l'an dernier, pour combler le déficit. La subvention est pour l'exercice financier, du 30 juin au 30 juin, tandis qu'au Nord-Ouest il est du 31 décembre au 31 décembre. La subvention votée l'an dernier était censée couvrir toute la période, jusqu'au 30 juin 1902, mais le gouvernement local constata qu'à moins d'employer toute la subvention dans l'année finissant le 31 décembre 1901, il lui serait impossible de répondre aux besoins du pays, en matière d'éducation et de travaux publics. Aujourd'hui une subvention ordinaire ne le mettrait pas dans la même position que l'an dernier, puisqu'il a dû employer à l'avance la partie de la subvention qui n'aurait dû être employée pendant la première moitié de l'année courante. Si nous votons $357,000 cette année, le gouvernement du Nord-Ouest n'en aura en 1902, que la moitié, soit environ $175,000. Si la somme nécessaire, cette année est de $600,000, il est facile de comprendre, qu'à moins d'une forte augmentation de la subvention, la population des Territoires qui dépend du gouvernement local, pour tout ce qui se rapporte à l'éducation, aux travaux publics et autres fins locales, va se trouver dans une position bien difficile ; le gouvernement se trouvera incapable de pourvoir aux besoins de cette population.

Hier nous avons discuté les questions d'immigration ; je n'ai pas besoin de dire qu'à l'heure qu'il est la population dans tout l'ouest augmente rapidement. Au point de vue national cela est très encourageant, mais au point de vue du gouvernement local, c'est inquiétant de voir des centaines d'immigrants arriver tous les jours, car chaque nouvel arrivé impose une charge de plus aux autorités locales. Il faut faire plus de dépenses pour les chemins et les ponts, car plus il y a de monde, plus la superficie colonisée est grande et il est arrivé l'an dernier que beaucoup des nouveaux venus sont allés s'établir dans des parties non encore colonisées et où il a fallu construire des routes, des ponts et des ponceaux. Par conséquent, ce flot d'immigrants n'est pas sans causer de l'anxiété aux autorités locales, bien qu'en général, c'est un grand avantage pour le pays de voir augmenter ainsi sa population. Tous les journaux du Nord-Ouest sont remplis de détails de l'arrivée de ces immigrants qui viennent grossir la richesse nationale. J'ai reçu ces jours derniers une lettre d'un citoyen de North-Portal, dans laquelle il me dit que pendant la semaine précédente il était arrivé à cet endroit 186 wagons remplis d'effets d'immigrants venant des Etats de l'Ouest. Un autre citoyen de Régina m'écrit aujourd'hui même et dit :

Je voudrais que vous fissiez comprendre au gouvernement la nécessité de donner de l'aide

à l'agent des terres ici, le plus tôt possible. Le personnel est sur les dents et malgré tout, l'ouvrage s'accumule de jour en jour et il arrive que ceux qui écrivent pour obtenir des renseignements ne reçoivent de réponse qu'une semaine ou deux après et l'on comprend les inconvénients, pour un étranger, qui paie sa pension à l'hôtel pendant une semaine ou deux, d'attendre une réponse. Je ne vois personne ici de compétent que je pourrais vous recommander.

Les affaires vont si bien dans cette partie du pays, qu'il devient difficile de trouver des fonctionnaires pour le service public.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le salaire?

M. SCOTT : Le ministre de l'Intérieur peut être certain que s'il veut créer la positoin, je trouverai une personne compétente pour la remplir en dépit de la prospérité qui règne. La lettre continue ainsi :

L'agent me dit que pendant la première semaine d'avril, plus de cent homesteads ont été enregistrés à son bureau. L'affluence des Américains, par la ligne du Sault, a pris des proportions extraordinaires et la compagnie ne suffit pas à transporter tout le trafic. Un waggon d'effets d'immigrants prend une semaine pour venir de Saint-Paul à Moose-Jaw. Il ne reste pas une demi-douzaine de homesteads entre Régina et la ligne du Sault. Du côté sud on n'en trouve plus que le long du prolongement d'Arcola, et je crois qu'il n'y en aura plus même là dans trois mois.

Toutes les lettres que l'on reçoit des Territoires du Nord-Ouest et tous les journaux de ce pays parlent des centaines d'immigrants qui arrivent tous les jours. Le " Free Press " de Winnipeg, arrivé ici ce soir même, dit que mercredi dernier pas moins de 1,000 immigrants sont arrivés à Winnipeg et la plupart de ceux qui arrivent dans cette ville se rendent dans les Territoires du Nord-Ouest. Tout cela est très encourageant et fait naître les plus belles espérances pour l'avenir. Je partage l'opinion du ministre de l'Intérieur, qui disait hier soir que nous sommes à l'aurore d'une ère nouvelle. Les perspectives sont plus belles que jamais, du moins depuis que j'ai l'âge de raison, et la Chambre comprendra qu'il serait regrettable de voir ce mouvement vers le Nord-Ouest enrayé par la parcimonie du gouvernement, s'il refusait la somme nécessaire pour pourvoir aux besoins de cette population. Comme on l'a souvent dit, tout ce que le gouvernement pourra faire pour encourager l'immigration n'aura jamais autant d'influence que le travail des immigrants satisfaits, qui sont les meilleurs agents de colonisation qu'un pays puisse avoir. A mon point de vue, le premier devoir du ministère de l'Intérieur est de s'assurer que le service de l'éducation, des travaux publics et autres, soit bien fait. Pour ces raisons—et je crois exprimer l'opinion de tous les représentants des Territoires du Nord-Ouest—je considère que le parlement devrait augmenter considérablement la subvention au gouvernement local des Territoires du Nord-Ouest, et je compte sur l'appui de mes collègues de la Colombie Anglaise et du Manitoba.

M. OLIVER : Je désire appuyer tout ce que vient de dire l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) à propos de ce crédit affecté au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

J'ai été fort surpris de constater par les estimations que le montant à être voté à cette fin pour le prochain exercice n'était pas plus élevé que le crédit de l'année courante. Je ne puis comprendre sur quoi on s'est basé pour en arriver à ce chiffre. S'il est nécessaire ou désirable de faire face aux besoins du service public dans n'importe quelle partie du pays, il faut également tenir compte de l'augmentation de ces besoins. On ne cesse de nous chanter sur tous les tons que la population et par conséquent les besoins du Nord-Ouest augmentent dans des proportions fabuleuses, cependant, on ne cherche pas à répondre aux besoins de plus en plus pressants qui existent. On prétendra peut-être qu'il est difficile de déterminer d'une manière certaine le montant exact requis pour faire face aux besoins de l'administration des Territoires du Nord-Ouest. En effet, ce montant est exposé à varier suivant que les circonstances l'exigent.

Ces besoins ont grandi d'année en année avec l'augmentation de la population. Les conditions climatériques de la dernière année en ont fait ressortir l'importance d'une façon extraordinaire. Les fortes pluies ont fait déborder les rivières et emporter les ponts par douzaine, et une forte partie des revenus du gouvernement des territoires, qui aurait dû être dépensée pour améliorer les chemins dans les cantons nouveaux, a été employée pour réparer les dommages causés par l'inondation dans les vieilles paroisses.

Certains membres de cette Chambre ne comprennent peut-être pas comment il se fait qu'une augmentation dans la population signifie une augmentation dans les besoins. La raison de cela, c'est que les territoires comprennent d'immenses étendues de terrains où la population est clairsemée. Leur situation sous ce rapport est bien différente de celle du Manitoba, où la population est renfermée dans moins d'un tiers de la superficie de la province, et la superficie du Manitoba ne dépasse pas un quart de l'espace sur lequel les colons sont dispersés dans le Nord-Ouest. Une augmentation dans le nombre des colons au Manitoba signifie simplement une plus forte densité dans la population, cela n'exige pas l'ouverture de nouveaux chemins ou l'établissement de nouvelles écoles dans les districts, et par conséquent, les dépenses du gouvernement ne se trouvent pas sensiblement augmentées ; tandis qu'une augmentation de population dans les Territoires du Nord-Ouest signifie que les colons sont allés s'établir dans un nouveau district, qu'il faudra tracer des chemins, ouvrir des écoles, toutes choses qui contribuent à élever le chiffre des dépenses publiques.

Par suite de la position dans laquelle nous sommes placés, je comprends que c'est à ce parlement qu'il appartient de décider de ce qui doit être fait d'une année à l'autre pour rencontrer ces dépenses. La population des Territoires du Nord-Ouest, pas plus que son gouvernement, ne sont responsables de cet état de choses.

Notre gouvernement s'est adressé plus d'une fois au gouvernement fédéral dans le passé, et à maintes reprises, durant le cours de l'année dernière, nous avons demandé de définir notre situation financière, en se basant sur les termes de la confédération, comme pour les différentes provinces qui la composent. Nous ne réclamons pas des montants dont on n'a jamais entendu parler ou qu'il est impossible de déterminer. Nous voulons simplement que le parlement ou le gouvernement subvienne aux besoins, à mesure qu'ils se présentent, ou bien place les territoires dans la même position financière que les autres provinces de la Confédération, afin qu'ils puissent jouir de plein droit de ce qu'ils sont maintenant obligés de demander comme une faveur. Je dis donc que le parlement et le gouvernement fédéral sont tenus, soit de voter une somme d'argent suffisante pour faire face aux besoins, ou bien de placer les territoires dans la même position que les autres provinces de la Confédération au point de vue des arrangements financiers. Ils sont libres de choisir entre ces deux alternatives, et la responsabilité de ce choix leur incombe.

Quant au montant demandé, et aux comparaisons qui peuvent être faites à ce sujet, le crédit destiné à subvenir aux devoirs de l'administration des Territoires du Nord-Ouest équivaut à une subvention votée en faveur d'une des provinces, sur ce montant il faut prendre l'argent nécessaire pour exécuter les travaux publics de tous genres dans les Territoires, construction de ponts et de chemins, éducation, administration de toutes les branches du service public—et malgré tout cette somme ne s'élève qu'à $268,000. Elle doit suffire à tous les besoins du gouvernement des territoires, besoins qui sont, dans les circonstances actuelles, nécessairement plus nombreux proportionnellement, que dans n'importe quelle autre partie du pays. Maintenant, on se propose de dépenser $445,000 durant le prochain exercice pour amener des colons au Nord-Ouest. Je dis, M. l'Orateur, qu'il n'existe guère de proportion entre ces deux sommes. Si $445,000 est un montant raisonnable à dépenser pour amener des immigrants dans ce pays, $358,000 n'est pas un montant suffisant à voter pour subvenir à tous les besoins du gouvernement des Territoires, tant pour ceux qui habitent actuellement le pays que pour ceux qui devront venir s'y fixer, grâce à l'argent que l'on se propose de dépenser pour les fins de l'immigration.

Je n'ai pas besoin de renchérir sur ce que le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) a dit de l'effet que peut avoir sur l'immigration le vote d'un crédit insuffisant pour subvenir aux besoins de l'éducation, ouvrir des chemins et suffire aux dépenses de l'administration des Territoires. Les immigrants qui se dirigent actuellement vers cette partie du pays en plus grand nombre sont ceux qui commencent par s'informer des avantages qu'offre ces districts au point de vue de l'éducation et des marchés. C'est une population entreprenante et énergique, qui a fait de l'ouest américain ce qu'il est aujourd'hui, et qui traverse la frontière avec l'intention de transformer les territoires canadiens en un pays prospère. Ces immigrants ne seront satisfaits qu'en tant qu'il leur sera possible de faire instruire leurs enfants et de jouir des avantages ordinaires de la civilisation, d'une manière raisonnable et suivant que les circonstances le permettent. Maintenant que ces gens se dirigent en grand nombre vers notre pays, attirés par les avantages qu'il offre, il serait de bien mauvaise politique de notre part de mesquiner sur les moyens à prendre pour les satisfaire.

Il y a plusieurs années passées, il se produisit un mouvement d'immigration important vers le Nord-Ouest et à cette époque on était sous l'impression que ce mouvement ne pouvait être arrêté ; cependant, il cessa tout à coup, pour demeurer stationnaire durant près de 20 ans.

Aujourd'hui, l'immigration a repris son cours, et je conseille aux membres de cette Chambre de prendre les mesures nécessaires pour que ce mouvement se continue jusqu'à ce que cette partie du pays soit convenablement développée. Tout le monde sait que le meilleur agent d'immigration est le colon satisfait. Par conséquent, la meilleure politique à suivre est de voir à donner à ces colons ces avantages de la civilisation qu'ils demandent, et qu'ils considèrent comme étant de la plus haute importance. C'est le prix qu'ils semblent attacher à toutes ces améliorations modernes qui en font des colons aussi précieux. Nous n'avons pas besoin d'immigrants qui ne formulent aucune demande de cette nature, qui ne s'occupent pas qu'il existe des écoles ou non, des chemins et un bon gouvernement provincial. Ce sont les premiers dont nous avons besoin à tout prix, et la meilleure chose qui puisse jamais arriver à notre pays, c'est que ceux qui viennent s'y fixer soient imbus de cet amour de la civilisation.

J'espère donc que le gouvernement va voir à ce que l'on ne mesquine pas trop avec le service public dans les Territoires du Nord-Ouest, à cette période importante de notre histoire. J'espère que l'on va prendre les moyens de faire face aux besoins, ou bien placer les territoires sur un pied d'égalité avec les autres provinces, afin qu'il n'existe plus aucun doute sur notre droit d'obtenir ce dont nous avons besoin.

M. DOUGLAS : Je n'ai que quelques mots à ajouter à ce qui a déjà été dit sur cette

question. Je voudrais, si possible, donner encore plus de force aux paroles de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) et aux remarques de mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver). Cette question de l'augmentation de la subvention est très importante pour le peuple de son pays. Il nous faut une augmentation dans la subvention ou l'autonomie provinciale. En tant que j'ai pu m'en convaincre, par une étude attentive de la question, je crois que, vu les circonstances actuelles, il est préférable pour les territoires de recevoir une subvention plus considérable pour le moment que d'obtenir leur autonomie.

Je sais qu'il existe une tendance chez un certain nombre de membres de cette Chambre à dire que les gens de l'ouest cherchent sans cesse à obtenir des faveurs. Ils nous citent comme modèles les premiers colons des vieilles provinces de l'est, ils disent que nous voulons tout obtenir sans misère, et que nous devrions avoir le courage, l'esprit d'endurance et l'audace des premiers colons d'Ontario et d'ailleurs. A cela je réponds que la population du Nord-Ouest, et principalement ceux qui sont allés s'établir dans cette partie du pays il y a vingt ans passés, ont eu à endurer des privations et des misères qui indiquent bien clairement qu'ils possédaient dans une large mesure cet esprit de persévérance et ce courage, qu'ils ont foi dans l'avenir des territoires et qu'ils sont prêts à endurer de nouvelles misères pour en assurer la prospérité. Les premier colons du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest on dû passer par autant de misère que ceux des provinces de l'est. Je demeure dans l'ouest depuis 1883 et je puis parler de la chose en connaissance de cause. Je sais toutes les privations qu'ont dû endurer ceux qui sont allés les premiers s'établir dans les territoires.

Quant aux travaux publics, il est bien évident que la somme placée à la disposition du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest est absolument insuffisante. Je puis parler d'une manière plus particulière de la partie orientale du district de l'Assiniboïa que je représente. Prenons, par exemple, cette partie du pays située au nord et au sud de la rivière Qu'Appelle. Il est vrai que nous possédons quelques ponts en acier qui font honneur au gouvernement des territoires qui les a construits. Mais ils ne sont pas d'une grande utilité le printemps. Actuellement, la majorité des colons établis sur le côté nord de la rivière sont incapables de traverser la vallée ou d'approcher des ponts pour atteindre le marché avec un voyage de grain. C'est là un grand inconvénient. Ils ont du grain et ils voudraient pouvoir le vendre afin de faire honneur à leurs affaires, mais la chose leur est impossible parce que les abords de ce pont sont dans un état tel qu'il leur est impossible de traverser la rivière et de se rendre au marché. Ils réussiront peut-être à s'y rendre vers la fin de mai ou le commencement de juin.

Nous possédons une organisation locale pour l'amélioration des chemins, et cela constitue un pas de fait dans la voie du progrès. Le système est même supérieur, à mon avis, aux arrangements municipaux qui existent dans les vieilles provinces. Les districts d'améliorations locales des Territoires du Nord-Ouest font un excellent ouvrage, et tout semble indiquer que ce système est appelé à obtenir beaucoup de succès. Jusqu'à il y a trois ou quatre ans les colons étaient laissés à leurs propres ressources pour se construire des chemins conduisant aux marchés, ils se réunissaient en corvée pour y travailler. Grâce à la nouvelle organisation, le gouvernement perçoit une taxe directe sur chaque quart de section, et ce montant est appliqué à améliorer les chemins.

J'ai toujours été convaincu que le montant accordé pour l'administration des Territoires du Nord-Ouest était absolument insuffisant. Il est vrai que nous avons une réclamation à faire valoir contre le trésor fédéral, en commun avec les autres provinces, pour un certain montant par tête, suivant le chiffre de la population. Mais il me semble que, vu le nombre sans cesse grandissant des immigrants et l'augmentation de la population de cette partie du pays, le gouvernement devrait escompter l'avenir et augmenter le chiffre de cette subvention, afin de permettre au gouvernement des Territoires de faire face aux besoins présents. Le fait seul que nous dépensons un montant plus élevé pour l'immigration que pour l'administration de cette partie du pays est une preuve évidente que l'on devrait augmenter le montant de la subvention.

Mais il y a une autre chose sur laquelle je désire attirer l'attention du comité, bien qu'elle ne soit peut-être pas de nature à augmenter ma popularité. Je ne veux pas dire que l'Etat dépense trop d'argent pour l'entretien des sauvages, ni qu'il paie trop cher pour l'entretien des jeunes sauvages du Nord-Ouest, mais, sans avoir les chiffres exacts, je puis affirmer que nous dépensons plus pour les écoles industrielles des sauvages du Nord-Ouest, que pour tout le gouvernement des Territoires. Je tiens à corroborer tout ce qui a été dit concernant l'augmentation de la subvention aux Territoires du Nord-Ouest. Cela devrait être fait dès cette session.

M. McCREARY : Je tiens à faire certaines remarques, d'abord parce que la question concerne l'ouest et que je partage l'opinion de mes collègues de cette partie du pays, et deuxièmement, parce que cette question de la subvention aux Territoires ou de leur autonomie provinciale, est une des plus importantes que nous aurons à résoudre dans un avenir rapproché. J'ai lu les débats qui ont eu lieu à Régina, au sujet de l'autonomie des Territoires, et j'ai été frappé de la force des arguments dont se sont servi les partisans de cette réforme. Mais mon opinion personnelle est qu'il y a également d'ex-

cellentes raisons pour ne pas accorder l'autonomie aux Territoires, pour le présent du moins. D'ici à trois ou quatre ans, si l'immigration continue, la population aura tellement augmenté et se sera dirigée de préférence vers certains districts, en nombre si considérable que les jalousies de clocher qui existent actuellement, quand il s'agit de savoir s'il y aura deux ou trois provinces et où seront les capitales, auront entièrement disparues.

Je crois aussi qu'on n'a pu suffisamment tenir compte des dépenses que seraient obligés de faire ces contribuables pour se gouverner eux-mêmes. Il y a, par exemple, la gendarmerie à cheval. Sans en être certain, je crois qu'elle compte de 500 à 1,000 hommes dans les Territoires du Nord-Ouest. L'entretien de cette police absorberait une bonne partie de la subvention fédérale. Les anciennes provinces du Canada ne me paraissent pas avoir étudié cette question sous son vrai jour. Quelqu'un a dit—je crois que c'est l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) —que c'est deux choses bien différentes d'amener des immigrants dans le pays et de les garder. Je suis un de ces malheureux qui ont quitté l'est du Canada, il y a eu 22 ans le mois dernier. Je suis arrivé à Winnipeg au mois de mars et je suis parti à travers la prairie comme les autres avec mon bœuf et ma charrette. Jamais je n'oublirai les misères qu'un certain nombre de ces colons ont eu à endurer. Nous avons essuyé de violents orages à Portage-la-Prairie, ainsi qu'à l'endroit où est maintenant Brandon et dans les environs de Rapid-City. Il n'y avait alors aucun établissement à cet endroit. J'ai vu des hommes verser des larmes en voyant leurs femmes et leurs enfants traverser des criques et des rivières en marchant dans trois et quatre pieds d'eau, car les ponts étaient inconnus. Beaucoup d'immigrants quittèrent le pays dès qu'ils purent le faire. Ma conviction est que, 85 pour 100 de ceux qui étaient venus ds îles britanniques en 1882 et 1883, étaient repartis en 1885. Ils ne pouvaient trouver de marché ni avoir de chemin de fer. Ils ne rencontraient nul part le moindre signe de civilisation. La solitude leur avait donné la nostalgie. Il fallait faire des voyages de 50 ou 60 milles pour recevoir ou envoyer une lettre. Il n'y avait pas d'écoles et les enfants grandissaient dans l'ignorance.

La situation est la même aujourd'hui dans les territoires et elle aura les mêmes conséquences si le gouvernement n'y prend garde. Je connais une famille dans je pourrais donner le nom—dont je donnerai le nom. M. Richard Lyons, avec sa famille, est venu s'établir au Manitoba, à 35 milles de Swan-River, en 1898. Ils étaient douze dans cette famille et venaient du nord de l'Irlande. Bien que le territoire fût à cette époque érigé en province, ce n'est que 15 mois après son arrivée, qu'il y eut une école et un bureau de poste plus rapproché de chez lui que Swan-River à 35 milles. Il m'écrivit plusieurs lettres et dans l'une d'elles il disait : je quitte le pays dans trois mois si je n'ai pas une école ou un bureau de poste. J'écrivis à mon tour au surintendant de l'immigration et il finit par obtenir ce qu'il demandait. Voilà un échantillon de ce qui arrivera dans les Territoires du Nord-Ouest.

Si on joint à cette subvention de $357,000, environ $40,000 provenant du revenu provincial, formant en tout $400,000, somme dont il faut se contenter pour subvenir à tous les besoins municipaux et autres services publics requis dans ce vaste territoire, il me semble que tout homme possédant une certaine expérience dans les affaires munipales doit se demander comment on a pu arriver jusqu'à présent. La majorité de ceux qui m'écoutent demeurent dans des villes et des cités d'Ontario et doivent connaître un peu ce qui se passe à Ottawa, comme je connais ce qui se passe à Winnipeg. Les revenus de la ville de Winnipeg sont de $635,000,et sur ce montant on dépense chaque année $135,000 pour les fins scolaires. Le revenu de cette ville, qui compte 50,000 habitants, est presque le double du montant accordé au gouvernement des territoires pour l'administration des affaires publiques dans une région ayant 500 milles de longueur dans un sens et 400 dans l'autre. Est-ce que cela est juste. Il est vraiement extraordinaire que M. Haultain et ses collègues aient réussi à administrer les affaires de ce gouvernement avec autant d'économie qu'ils ont pu le faire depuis 10 ans. Je ne crois pas qu'il y ait dans tout le pays une seule province où un montant d'argent égal ait rapporté autant de bénéfice au peuple que cette subvention dépensée par le gouvernement des territoires.

Les députés de l'est du pays peuvent peut-être penser qu'il s'agit là d'une question qui intéresse uniquement l'ouest, mais ils sont dans l'erreur, car elle concerne également les provinces de l'est du Canada. Un grand nombre d'entre eux demeurent dans des centres manufacturiers. Ainsi la ville de Toronto compte trois représentants dans cette Chambre dont pas un seul n'est à son siège en ce moment. Je voudrais demander aux gens de Toronto qui savent à quoi s'en tenir sur les affaires de la Compagnie Massey-Harris, ce que vaut à cette compagnie, ainsi qu'à tous les fabricants de l'est du Canada, l'établissement de toute nouvelle famille dans les territoires. Sous le rapport de l'industrie, cette famille n'est d'aucune utilité pour l'ouest du pays, car nous n'avons pas de fabriques, nous n'avons pas d'instruments aratoires, ni tissus de laine ou de coton, aucun fruit—enfin tout ce dont ces colons ont besoin ils doivent l'acheter des gens de l'est. Tout nouveau colon que vous faites entrer dans le Nord-Ouest contribue à augmenter les salaires de vos artisans, comme la population des villes et des cités d'Ontario. Vous en retirez encore plus de bénéfice que nous. Il est donc temps que vous compreniez que plus le nombre de cultivateurs que vous réussirez à

installer dans cette partie du pays est considérable, plus vos villes progressent et plus les terres prennent de valeur dans les vieilles provinces.

Encore une fois, cette question est d'une importance extraordinaire. J'espère donc que les estimations supplémentaires contiendront un montant considérable pour venir en aide à la population des territoires. Il est vrai qu'une bonne partie de ceux qui viennent actuellement s'établir dans l'ouest viennent des Etats-Unis, de l'Angleterre ou de la France, mais au moins 30 ou 40 pour 100 viennent des provinces de l'est. Va-t-on leur faire endurer les misères que leurs ancêtres ont dû supporter dans le district d'Ottawa, ou dans d'autres districts de l'est du Canada ? Les temps sont changés, et il faut que ces gens reçoivent assez d'argent pour supporter leurs écoles, construire leurs ponts, et exécuter les améliorations nécessaires pour pouvoir suivre le progrès. Je ferai remarquer ce soir au directeur général des Postes, comme je le disais l'autre jour à son sous-ministre, qu'il ne peut s'attendre dans un jeune pays comme celui-là, à retirer suffisamment de revenus pour rencontrer les dépenses du service postal. Dans Ontario, où les cultivateurs sont établis sur des terres ayant 50 ou 100 acres en superficie, il est bien facile de construire un bureau de poste à un endroit dont le colon le plus éloigné est séparé par au plus trois milles de distance ; mais dans l'ouest, où le cultivateur doit occuper au moins 320 acres de terre pour faire une entreprise fructueuse, on ne peut s'attendre, du moins pour quelque temps encore, que les bureaux de poste rapportent des bénéfices.

On pourra peut-être porter le déficit de ce chef au compte du service de l'immigration. Dans tous les cas, il faut donner des bureaux de poste à ces colons sans s'occuper de savoir s'ils seront ou non des entreprises payantes. Pour toutes ces raisons, je crois que les estimations supplémentaires devraient contenir un crédit additionnel d'au moins $200,000 à $250,000 pour aider à l'administration des Territoires.

M. INGRAM : Les députés de l'ouest ont prétendu que cette question intéressait les représentants des provinces de l'est et c'est à ce titre que je prends la liberté de discuter cette question à ce point de vue. J'ai écouté attentivement les remarques que viennent de faire les honorables députés du Nord-Ouest et du Manitoba (MM. Scott et McCreary). Tous deux ont soutenu que l'on devait accorder un gouvernement provincial à la population des Territoires. Le député de Selkirk, de son côté, à prétendu que cela ne devait pas se faire pour le moment à cause de certaines difficultés qui existent.

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

M. INGRAM : J'ai pris note de ses paroles et je crois que c'est là ce qu'a dit l'honorable député. Je voudrais savoir de mon honorable ami, ainsi que du ministre de l'Intérieur, si ces difficultés existent—nous savons tous qu'il en existe jusqu'à un certain point—de quelle manière on va s'y prendre pour les faire disparaître en constituant les territoires en province ? Ces honorables gentlemen doivent avoir pris connaissance du rapport des négociations qui ont eu lieu entre les autorités des Territoires du Nord-Ouest et le gouvernement fédéral, ils n'ignorent pas non plus que depuis un certain nombre d'années il est fortement question dans cette partie du pays de constituer ces territoires en province. Pourquoi ? Parce que la population du Nord-Ouest considère que le nombre considérable d'immigrants qui sont venus s'y établir ont modifié l'état de choses existant, entraîné des dépenses nouvelles pour le gouvernement des Territoires, et que le montant actuellement accordé par le gouvernement fédéral est insuffisant. Voilà les raisons pour lesquelles ces gens demandent un gouvernement provincial, ils veulent être placés sur un pied d'égalité avec les autres provinces.

Il me semble que la raison alléguée par le ministre de l'Intérieur, en réponse à la lettre de l'honorable M. Haultain, c'est que la population des Territoires du Nord-Ouest était trop disséminée pour pouvoir justifier le gouvernement du Canada de constituer les Territoires en province. La deuxième raison donnée, c'est que la population de ces Territoires tendrait sans cesse à augmenter, ce qui avait pour résultat de modifier les conditions existantes, et le gouvernement ne croyait pas sage, pour le présent, d'organiser une province dans cette partie du pays, car il pourrait bien être nécessaire d'en créer plus d'une. Dans sa lettre du 21 mars 1901, le ministre de l'Intérieur reconnaît que cette question est de la plus haute importance pour la population des Territoires. Je crois qu'il suggère même que les autorités des Territoires rencontrent l'Exécutif fédéral, afin d'en arriver à une conclusion quelconque sur cette question. Je crois que ce sont là trois des raisons alléguées dans la lettre du ministre de l'Intérieur (M. Sifton), pour expliquer le refus du gouvernement fédéral de se rendre à leur demande.

La Chambre est en ce moment en comité, et les députés de l'ouest sont libres de prendre la parole plus d'une fois sur cette question. Qu'ils me permettent de leur demander s'ils diffèrent d'opinion avec le ministre de l'Intérieur, et dans l'affirmative, consentiraient-ils à la déclarer publiquement ? Ils doivent être au courant des faits mentionnés dans le document qui a été soumis l'autre jour à la Chambre d'assemblée du Nord-Ouest. Croient-ils que les Territoires mentionnés dans ce document devraient former une province ou plus ? S'ils croient qu'ils devraient être subdivisés en plusieurs provinces, il est de leur devoir d'en informer la Chambre. Le peuple canadien a besoin d'être éclairé sur cette question. Il est

dans l'intérêt de la population de l'est comme de l'ouest de savoir s'il doit y avoir une ou deux provinces, et si le gouvernement des Territoires administre actuellement les affaires publiques dans les intérêts du pays tout entier.

Une autre question se présente ici, c'est celle de savoir s'il ne serait pas préférable et moins dispendieux d'augmenter les pouvoirs de l'administration actuelle que de créer un mode de gouvernement entièrement nouveau. Toute la question consiste à savoir s'il existe une excuse quelconque pour refuser d'organiser ces territoires en province. Lorsque la province de l'Ile du Prince-Edouard a été organisée, sa population était beaucoup moins nombreuse que la population actuelle des Territoires.

M. McCREARY : Beaucoup moins considérable.

M. INGRAM : Cela est vrai et l'on peut dire la même chose de la Colombie Anglaise.

M. SCOTT : Notre population est bien plus nombreuse que l'était celle de la Colombie Anglaise.

M. INGRAM : Mon honorable ami a pleinement raison. Comparons maintenant l'étendue des Territoires du Nord-Ouest avec l'étendue de la Colombie Anglaise, d'Ontario et de Québec. Si les Territoires sont organisés en province, sa superficie sera d'environ 302,000 milles. La Colombie Anglaise en compte 383,000, Ontario 222,000, et Québec 228,000. Au point de vue de l'étendue de leur territoire, les Territoires du Nord-Ouest ont autant de droit de constituer une province que les autres provinces que je viens de mentionner, et sous le rapport de la population leur position est préférable à celle de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie Anglaise. Si le Nord-Ouest est organisé en province, je prétends que les membres de son Assemblée législative seront bien plus en état que nous, en notre qualité de membres de cette Chambre ou du gouvernement, de se rendre compte des besoins locaux. Il serait donc préférable, dans l'intérêt du gouvernement local d'adopter les conclusions de la requête, vu que les raisons alléguées par le ministre de l'Intérieur ne sont pas suffisantes pour priver plus longtemps ces gens d'une organisation provinciale. Il me semble que l'on devrait pouvoir trouver de meilleures raisons de refuser à la population de cette partie du pays ce qu'ils croient être dans leurs intérêts.

Passons maintenant à un autre sujet. Je reconnais qu'il existe dans chaque province des questions très délicates à régler. Je reconnais que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord accorde à chaque province certains droits relativement à l'administration de ses propres affaires, or, chacun sait que la population du Nord-Ouest, sans distinction de rangs ou de classes, surveillera ses intérêts, et qu'une fois que l'on aura entrepris de l'organiser en province et de lui accorder des droits en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, qu'elle sera jalouse de ses droits et peut-être difficile à satisfaire. Est-ce là la principale raison pour laquelle le gouvernement refuse de se rendre à leur demande ? Après avoir étudié la question, je considère que c'est plutôt cette objection que les raisons alléguées par l'honorable ministre qui représente le gouvernement dans cette affaire, qui empêche ce dernier de prendre une décision à ce sujet.

Je ne veux pas retenir l'attention du comité plus longtemps, et ce n'est pas mon intention de préconiser un mode de gouvernement plus dispendieux que celui qui existe actuellement, mais si l'on doit en croire l'opinion exprimée par les représentants du Nord-Ouest, qui se sont prononcés en faveur de l'organisation de ces territoires en province, je suis d'avis que si la chose peut se faire sans imposer un fardeau additionnel sur les épaules du peuple, ils sont justifiables de chercher à l'obtenir.

M. McCREARY : Laissant de côté pour le moment la question de l'autonomie provinciale pour les Territoires, laissant la discussion de cette question à la législature du Nord-Ouest, aux prochaines élections générales, et prenant les choses dans leur état actuel, l'honorable député me permettrait-il de lui demander s'il serait disposé à appuyer toute proposition de la part du gouvernement, ayant pour but d'augmenter de $200,000 par année la subvention aux Territoires? Je laisse l'honorable député se prononcer sur ce point.

M. INGRAM : Il n'y a pas encore assez longtemps que le député de Selkirk (M. McCreary) siège dans cette Chambre pour obtenir une réponse de ma part à une question de cette nature. Si les membres de l'opposition siégeaient à votre droite, M. l'Orateur, je serais heureux d'entendre le chef de mon parti répondre à cette question.

M. OLIVER : Les paroles de l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) pourraient peut-être laisser supposer qu'il existe un certain doute sur l'attitude prise par le gouvernement des Territoires relativement à cette question d'organisation provinciale. Or, il n'existe pas la moindre incertitude à ce sujet. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a même soumis au gouvernement un bill pourvoyant à l'organisation d'une province dans les territoires.

M. INGRAM : Est-ce que l'honorable député (M. Oliver) approuve la teneur de ce bill ?

M. OLIVER : Si toutes les dispositions du bill sont adoptées, je considère que cela constituera un arrangement très satisfaisant, mais il est bien entendu que mon approbation à la création d'une province dépendra entièrement des conditions de l'arrangement. J'espère que l'honorable député comprendra l'attitude que j'entends pren-

dre à ce sujet, cependant, je crois pouvoir déclarer sans crainte qu'il me serait possible de voter en faveur de ce bill tel que préparé. Si les territoires pouvaient obtenir leur érection en province à ces conditions, la population du Nord-Ouest devrait être satisfaite J'ai surtout voulu faire remarquer que l'on ne pouvait pas reprocher aux gens du Nord-Ouest de formuler des demandes vagues et indéfinies. Ils ont au contraire exposé leur demande bien clairement au gouvernement, et si ce dernier refuse de s'y rendre, alors, nous disons qu'il ne lui reste pas autre chose à faire que s'assurer de la nature de leurs besoins et de les satisfaire. Je désire réaffirmer ce que le député de Selkirk (M. McCreary) a dit relativement à l'administration des deniers publics dans les Territoires. J'ai eu l'honneur de faire partie de l'Assemblée législative durant un grand nombre d'années, et sans qu'il me soit nécessaire d'entrer dans de nombreux détails, je soutiens, avec l'honorable député, que dans aucune province de cette Confédération, et j'oserais dire dans aucun pays de l'univers, l'argent public est dépensé avec plus de discernement et contribue plus à répondre à tous les besoins des différents services que dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. INGRAM : Je voudrais poser une question à l'honorable député (M. Oliver). Cet honorable député n'a pas répondu à l'objection soulevée par le ministre de l'Intérieur au nom du gouvernement. Ce dernier ayant refusé de créer une province, il se dit prêt à accepter une augmentation de la subvention comme étant ce qui est le plus convenable sous les circonstances, mais le point que l'honorable député qui représente les Territoires du Nord-Ouest devrait éclaircir est celui-ci : approuve-t-il l'attitude prise sur cette question par le ministre de l'Intérieur, au nom du gouvernement ? Considère-t-il les raisons alléguées par l'honorable ministre comme étant suffisantes pour refuser aux Territoires du Nord-Ouest de les constituer en province ?

M. OLIVER : Quand un projet de loi à cet effet sera soumis à la Chambre et que le ministre de l'Intérieur nous aura fait connaître ses raisons, je serai alors prêt à les discuter.

M. INGRAM : L'honorable ministre a fait connaître ses raisons.

M. OLIVER : A en croire les paroles de l'honorable député (M. Ingram), j'ai été trop longtemps dans cette Chambre. Nous sommes en frais de discuter l'adoption d'un certain crédit, et le temps est mal choisi pour répondre à toutes espèces de questions.

M. INGRAM : Voici la réponse du ministre de l'Intérieur à M. Haultain :

Relativement aux besoins financiers actuels, le gouvernement s'occupe de l'augmentation de vos subventions, mais vous devez comprendre que sa décision sur ce point ne peut être rendue publique avant que les estimations soient soumises au parlement. J'espère que la chose ne tardera guère maintenant.

Or, ces estimations sont devant la Chambre et au lieu d'une augmentation il y a une diminution de $10,500. L'année dernière on a voté $435,359 à cette fin et cette année on n'en demande que $425,359.

M. SCOTT : J'ai parlé du crédit de $357,000, qui constitue en somme la subvention accordée aux Territoires du Nord-Ouest. Ce crédit comprend d'autres item, mais c'est là le montant réel de la subvention et il est égal à celui de l'année dernière.

M. INGRAM : Ces autres item figuraient également dans le crédit de l'année dernière et il n'en demeure pas moins établi que le montant destiné aux Territoires du Nord-Ouest, est de $10,000 moins élevé cette année que l'année dernière. Le ministre de l'Intérieur devrait nous expliquer pourquoi ce crédit n'est pas plus élevé, et s'il a ou non l'intention de l'augmenter. Le député d'Assiniboïa-ouest (M. Douglas) a prétendu que cette question ne le cédait en importance à aucune autre question soumise au parlement ; s'il en est ainsi, comme les représentants du Nord-Ouest sont des amis politiques du gouvernement, qu'ils peuvent prendre connaissance de tous les documents possédés par le ministère, ils devraient être en mesure de dire à la Chambre s'ils approuvent ou non l'attitude prise par le gouvernement sur cette question. Jusqu'à présent ils ne l'ont pas fait, et tout semble indiquer qu'ils n'en feront rien. En ma qualité de représentant de l'est du Canada dans cette Chambre, je prétends que les trois objections soulevées dans la lettre du ministre de l'Intérieur ne sont pas suffisantes pour justifier le gouvernement de refuser d'accorder une subvention plus élevée.

M. OLIVER : Nous sommes actuellement à discuter le crédit destiné aux Territoires du Nord-Ouest, et l'honorable député (M. Ingram) devrait être satisfait de l'attitude que nous avons prise sur cette question.

M. BOYD : Je désire dire quelques mots sur ce sujet, d'autant plus que, l'hiver dernier, j'ai eu le plaisir d'assister à une assemblée publique à Indian-Head, dans Assiniboïa-est, où environ 1,000 personnes s'étaient réunies pour discuter cette question même de la formation des Territoires en une ou deux provinces. Si M. Haultain entretenait quelques doutes avant cette assemblée, il a pu se convaincre que l'assemblée était unanime. Je n'ai pu m'empêcher de sourire en entendant parler les représentants des Territoires et en observant la conduite des trois ou quatre ministres qui étaient présents. Le directeur général des Postes et le ministre étaient plongés dans la lecture des journaux ; le ministre de l'Agriculture s'occupait de sa correspondance ; tous étaient souverainement désintéressés et saisirent la première occasion qui se présenta pour s'éclipser. Ils laissèrent toute l'affaire aux soins du ministre de l'Intérieur. Il est vrai que

celui-ci a déclaré à la population du Manitoba et du Nord-Ouest qu'il prenait sur lui toute la responsabilité, et qu'il est seul responsable de l'administration de cette partie du pays. Cependant s'il voulait nous faire connaître ce qu'il pense maintenant—je ne m'attends à pareille conduite de sa part, car il y a trop longtemps qu'il fait partie de la Chambre—il nous dirait qu'il croit sincèrement devoir donner à la population de ces territoires ce qu'elle demande. L'objection soulevée par l'honorable député de Selkirk ne vaut rien. Il prétend que lorsque le pays sera bien peuplé, nous serons mieux en état de savoir s'il convient d'avoir une ou deux provinces——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami m'excusera si je l'interromps pour lui demander ce qu'il entend par ce que la population demande ?

M. BOYD : J'entends ce qu'elle désire avoir. Pour répondre à l'argument de l'honorable député de Selkirk, je lui dirai que cette question peut être réglée beaucoup plus facilement aujourd'hui que lorsque la population sera devenue plus considérable. Les représentants des Territoires du Nord-Ouest le savent bien. Ils savent que plus la population sera forte, plus il y aura diversité d'opinion et plus il sera difficle de décider s'il faut faire une, deux ou trois provinces. A Indian-Head, l'assemblée était également divisée entre une et deux, et je parle franchement comme quelqu'un qui a été témoin impartial de ce qui s'est passé——

M. SCOTT : L'honorable député me permet-il de l'interrompre.

M. BOYD : Tant que vous voudrez.

M. SCOTT : Sur quoi se base l'honorable député pour dire que, d'après lui, l'assemblée était également divisée ?

M. BOYD : Sur les applaudissements avec lesquels les différents orateurs étaient accueillis. Comment veut-on juger du sentiment d'une assemblée autrement ? Je dis donc que le gouvernement ferait mieux de résoudre le problème immédiatement. Si on savait ce qui se passe, on apprendrait peut-être que cette question est l'une de celles au sujet desquelles les ministres se battent comme des démons, selon l'expression du ministre des Travaux publcs. C'est probablement ce qui sème la zizanie dans un cabinet composé d'anciens ministres des différentes provinces. Ce n'est pas la question monétaire, ni celle du partage, qui occasionne le retard. Le gouvernement ferait aussi bien d'admettre que celui-ci est causé par la queston des écoles, la queston de la langue, et il a tort de s'imaginer que la population des Territoires du Nord-Ouest ne le sait pas. Il vaudrait mieux résoudre le problème dès à présent et, moins il y aura de monde dans les Territoires, plus la solution sera facile. Je pense comme l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) que les représentants des Territoires du Nord-Ouest doivent parler franchement sur cette question. Je comprends la position difficile dans laquelle se trouvent les partisans du gouvernement. Je me suis déjà trouvé dans cette position, mais s'ils voulaient parler franchement et dire s'ils approuvent la conduite du gouvernement dans cette affaire, ils donneraient beaucoup plus de satisfaction à leurs commettants qu'en se livrant aux petites escarmouches dont nous avons été témoins ce soir.

M. DOUGLAS : Si l'honorable député qui vient de prendre la parole tire ses conclusions de l'assemblée d'Indian-Head, il se trompe grandement sur l'état des esprits dans les Territoires du Nord-Ouest. Je crois pouvoir déclarer sans crainte qu'il n'y a pas un dixième de la population d'Assiniboïa-est qui soit enfaveur de l'autonomie provinciale dans un avenir rapproché. Les gens savent qu'il faudra en venir là et qu'il faut s'y préparer, mais ils savent aussi que cela augmenterait les charges des contribuables. Ils comprennent que, dans les circonstances, une organisation municipale complète ne serait pas possible parce que la population est trop clairmée. Il y a peut-être un certain nombre de citoyens d'Indian-Head qui sont en faveur de l'autonomie provinciale dans l'espérance que cela leur permettrait d'obtenir plus de subventions pour construire des chemins de fer. Je me rappelle parfaitement l'argument dont se servait M. Haultain, premier ministre des Territoires du Nord-Ouest. Il voulait qu'il n'y eût qu'une province, parce que plus elle serait grande plus il serait facile de se procurer de l'argent pour construire des chemins de fer. Si ce raisonnement a quelque valeur, il vaut encore mieux laisser les Territoires sous la tutelle du pouvoir fédéral dont le crédit sur les marchés monétaires est plus solidement établi que celui d'aucune province. Je crois donc que pour le présent et pour un certain temps encore, il vaut mieux de rester dans le *statu quo*. Nous aurons l'autonomie un jour et pas un colon ne voudrait retarder inutilement le changement ; mais pour le moment, il nous imposerait de nouvelles obligations et je ne crains pas de dire, autant que je puis juger du sentiment populaire dans Assiniboïa-est, il n'est pas favorable à l'autonomie provinciale immédiate.

M. BOYD : Vu que l'honorable député habite le pays depuis longtemps, j'aimerais à lui demander combien il faudra encore de temps pour qu'il soit mûr pour l'autonomie. Je constate avec plaisir que mon honorable ami a pris une position tranchée sur cette question.

M. DOUGLAS : Parfaitement ; et je n'ai pas la moindre hésitation. Dans toutes les assemblées où nous avons l'occasion de connaître l'opinion des gens, personne ne demande l'érection immédiate des provinces. Je ne suis pas prêt à dire combien il faudra de temps encore. Si la population continue

à augmenter comme depuis quelques années seulement, il pourra venir prochainement, mais dans les circonstances présentes je ne suis pas disposé à demander l'organisation immédiate des Territoires en province.

M. BORDEN (Halifax) : La question des obligations que cela imposerait aux contribuables ne dépendrait-elle pas exclusivement des conditions auxquelles les Territoires seraient érigés en province ? Et l'honorable député et ses amis ne demandent-ils pas en ce moment que la subvention fédérale soit augmentée ? Si la subvention était augmentée et si les Territoires étaient érigés en province quelle différence cela ferait-il ? Je ne saisis pas la logique des conclusions de l'honorable député.

M. DOUGLAS : Nous ne demandons pas cette augmentation comme une charité, mais comme une chose juste, vu l'accroissement de la population et les besoins croissants auxquels il faut pourvoir, et aussi parce que nous comprenons qu'il est impossible de mener à bonne fin des entreprises indispensables, de retenir notre population et d'administrer les affaires d'une manière convenable sans une augmentation de la subvention. D'après ce que j'ai compris, chaque province reçoit une subvention basée sur sa population. Le gouvernement a bien voulu l'accorder dans le passé et parfois il est arrivé que sans attendre le recensement la subvention a été augmentée au profit de telle ou telle province. Ce que nous lui demandans de faire pour nous au moment où la population augmente si rapidement, ce n'est pas seulement de nous donner la subvention *per capita*, mais de nous faire crédit de quelques années et de mettre le gouvernement territorial en état de remplir sa mission.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne me suis peut-être pas fait comprendre de l'honorable député, mais il est certain que je ne l'ai pas compris moi-même. Je lui ai demandé, comment en conférant l'autonomie provinciale on augmenterait les charges de la population si des conditions raisonnables étaient faites aux Territoires du Nord-Ouest, conditions qui, je le comprends, sont demandées, non comme une charité mais comme une question de justice. Je n'ai pas dit qu'on les demandait comme une charité. Que les Territoires du Nord-Ouest soient érigés en province ou non, les obligations de la population ne seront pas augmentées si une subvention considérée comme raisonnable par la population est accordée à la province nouvelle. Nous savons qu'une subvention semblable est aujourd'hui demandée. Alors, comment l'établissement d'un gouvernement provincial dans les Territoires pourrait-il accroître les obligations de la population ?

M. DOUGLAS : Je crois pouvoir répondre à l'honorable député. Voici les charges que j'ai mentionnées. Avec deux provinces et probablement trois, il faudra trois séries d'édifices distinctes, trois organisations différentes et un personnel nombreux de fonctionnaires dans tout le pays, ce dont nous n'avons pas besoin aujourd'hui. Autre chose est pour l'une des vieilles provinces de maintenir une organisation municipale complète, comme dans Ontario et Québec, et autre chose d'en agir aussi dans une région où les habitants sont éloignés les uns des autres de 6 à 8 milles, et où il y a des étendues de pays de 15 milles sans âme qui vive. Il faudrait que la députation connaisse les Territoires, leur immense superficie, et leur peu de population pour se faire une idée de ce que coûterait le maintien d'une organisation municipale complète et efficace. C'est pourquoi nous croyons que les obligations de la population seraient fort augmentées et que les taxes seraient beaucoup plus élevées que dans aucune des anciennes provinces. Nous disons donc qu'il est préférable de différer la formation des Territoires en province et d'attendre que la population soit plus nombreuse.

M. INGRAM : D'après les observations de l'honorable député je comprends que la population du collège électoral qu'il représente n'est pas en faveur de l'érection des Territoires du Nord-Ouest en province. Il me semble que la majorité des députés provinciaux, représentant cette partie du pays, appuie l'administration de M. Haultain. Je constate qu'à Yorkton, dans le comté de l'honorable député, je crois, M. Haultain a fait la déclaration suivante, que j'emprunte au représentant d'Assiniboïa-ouest :

> Avant les élections locales de 1898, l'honorable M. Haultain parla à divers endroits dans les Territoires du Nord-Ouest, sur cette question, et je vais citer les paroles qu'il a prononcées à un certain endroit, pour faire voir qu'il y a trois ans, on parlait déjà de ce changement et que l'assemblée législative actuelle avait virtuellement reçu un mandat impératif d'entamer des négociations à ce sujet. Parlant à Yorkton, l'honorable M. Haultain disait : " S'il est possible de faire d'autres arrangements financiers, je consens à rester comme nous sommes. La seule chose qu'il reste à faire, semble-t-il, c'est de commencer à discuter pour arriver à faire ériger les Territoires en province. Je suis convaincu que ce sera la principale occupation de la députation actuelle avant l'expiration de son mandat d'ici à quatre ans. Avec l'expansion qui semble maintenant assurée, nos besoins, au point de vue scolaire et des travaux publics, augmenteront certainement. En dehors de la taxe directe, je ne vois pas d'autre solution que l'autonomie provinciale.

Je suppose que ces arguments ont été employés dans tous les territoires pendant la campagne qui a précédé 1898. Alors que voyons-nous ? Quand ces mêmes représentants arrivèrent à l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, le document suivant qui comprend beaucoup d'autres articles, fut adopté à l'unanimité. Et voici une de ces propositions que l'Assemblée du

Nord-Ouest, qui s'occupa de la question d'autonomie provinciale, vota à l'unanimité des voix :

Article 4. Et attendu que dans la dite adresse on représentait à Sa Majesté comme une raison pour étendre la juridiction du Canada vers l'ouest, que le bien-être de la population de ces territoires serait assuré par l'installation d'institutions politiques analogues, autant que les circonstances le permettraient, à celles qui existaient dans les différentes provinces de la Confédération.

Cette résolution qui comprenait plusieurs autres articles, fut adoptée à l'unanimité. Cela démontre clairement que la population est en faveur de l'autonomie provinciale, et que les commettants de l'honorable député doivent aussi être fortement de cet avis. S'il en est ainsi, je ne comprends pas qu'il puisse aujourd'hui venir combattre ce mouvement. Je comprends pourquoi personnellement il s'y montre hostile. Prenons, par exemple, les taxes prélevées pour des fins scolaires et l'entretien des chemins. N'est-il pas admis que ces taxes sont déjà passablement élevées ? Si le territoire était érigé en province, en seraient-elles augmentées ou diminuées ?

M. DOUGLAS : Augmentées.

M. INGRAM : Alors, je comprends que mon honorable ami, qui est un grand propriétaire foncier, soit opposé à l'érection des territoires en provinces, parce que cela l'affecterait directement.

M. DOUGLAS : Ah ! non.

M. INGRAM : Il pourrait lui en coûter quelque chose. Je ne dis pas que ce soit le motif qui le fait agir, mais quand un grand propriétaire foncier constate que ses taxes seront plus élevées si les territoires sont constitués en province, cela peut l'induire à combattre le projet. Je répète que je ne lui attribue pas de pareils motifs, car il est ici pour surveiller non ses propres intérêts mais ceux de ces commettants.

M. SCOTT : Si les craintes que l'honorable député attribue à mon ami (M. Douglas) étaient fondées, elles induiraient également toute la population des territoires à refuser l'autonomie provinciale.

M. INGRAM : Dans ce cas, elle ne devrait pas adopter des résolutions demandant cette autonomie.

M. SCOTT : L'honorable député d'Elgin (M. Ingram) n'a pas eu la franchise de répondre à la question très pertinente qui lui a été posée. A l'item du budget demandant un crédit suffisant pour permettre au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, d'administrer convenablement les affaires pendant le prochain exercice, une question directe lui a été posée et il a refusée d'y répondre. Je vais être plus franc que lui. J'ai remarqué qu'il avait les débats de l'an dernier sous les yeux et il a cité les remarques que j'ai faites pendant la dernière session sur cette question de l'autonomie, et il doit savoir quelle sera ma réponse à la question qu'il a posée aux représentants des Territoires du Nord-Ouest. J'ai dit que je croyais le moment arrivé de discuter et de régler cette question. Pour ma part, je considère que la population des Territoires du Nord-Ouest en général est prête à accepter l'autonomie provinciale. Sans doute, elle n'est pas unanime, mais si les autorités fédérales attendent qu'elle le soit, elles pourraient bien attendre jusqu'à la fin des siècles, car ni sur cette question ni sur une autre une population répandue sur un aussi vaste territoire ne pourra être parfaitement d'accord. Il est vrai aussi comme l'a fait remarquer mon honorable ami que la population des Territoires du Nord-Ouest est beaucoup plus forte que ne l'était celle du Manitoba quand celui-ci a été érigé en province. Elle est probablement 600 à 700 pour 100 plus considérable et si elle n'est pas à l'heure qu'il est plus forte que celle de la Colombie Anglaise avec un territoire plus restreint, elle le sera avant la fin de la présente année.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la population respective des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise ?

M. SCOTT : D'après le recensement de l'an dernier, la population des Territoires du Nord-Ouest était de 160,000 âmes environ, et celle de la Colombie Anglaise n'atteignait pas 200,000 ; mais l'immigration dans les Territoires a été très forte l'an dernier, bien qu'il ne soit pas possible d'en donner le chiffre exact. Présentement, je crois que nous avons une population de 180,000 ou 190,000 âmes et, avant la fin de l'année, elle atteindra en toute probabilité 220,000 à 230,000 âmes.

J'ai franchement exprimé mon opinion, mais j'admets qu'un grand nombre de personnes sont de l'avis de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) et comme l'a dit M. Haultain, le premier ministre des Territoires dont l'opinion a été citée il y a un instant, la population là-bas, ne demanderait pas l'autonomie provinciale si le parlement fédéral lui accordait annuellement une subvention suffisante.

M. DOUGLAS : Très bien, très bien.

M. SCOTT : D'année en année, cependant, les autorités territoriales ont été obligées de s'adresser à Ottawa pour faire augmenter la subvention. Parfois, elles ont obtenu une augmentation assez satisfaisante ; toutefois, je suis aujourd'hui en faveur de la ligne de conduite adoptée par le gouvernement du Nord-Ouest, même si mes amis dans cette Chambre accordaient cette année une somme suffisante, il serait encore mieux de discuter et de régler la question de la constitution des territories en province, car l'an prochain, nos besoins seront encore beaucoup plus forts et le ministre de l'Intérieur pourra difficilement obtenir l'aug-

mentation nécessaire. Même s'il obtenait cette année la somme qui nous est indispensable, l'an prochain, nous serions encore dans la même position qu'auparavant.

Les témoignages rendus par les représentants de Selkirk (M. McCreary) et d'Alberta (M. Oliver), au gouvernement qui régit les Territoires, depuis quelques années est une raison de plus de nous accorder l'autonomie provinciale. Je me range volontiers à l'avis de ceux qui disent que jamais aucune province du Dominion n'a été administrée par un meilleur gouvernement que celui qui a géré les affaires publiques dans les Territoires du Nord-Ouest depuis 12 ans. Nous avons à la tête des affaires publiques des hommes aussi capables, aussi perspicaces, aussi prudents que ceux qui administrent n'importe quelle province de la Confédération. Notre département de l'éducation, établi par le premier ministre Haultain et dont faisait partie le représentant d'Alberta, lorsqu'il était député à l'Assemblée législative, n'a pas son supérieur au Canada.

Notre système scolaire est aussi satisfaisant que celui du Manitoba. Et nous avons pu établir un pareil état de choses, sans passer par les embarras qui ont été suscités au Manitoba avant d'en arriver à la situation actuelle. Mais je m'écarte de la question. Je ne me proposais pas ce soir de soulever un débat prolongé au sujet de l'autonomie provinciale. Il s'agit de la subvention accordée à l'Assemblée territoriale pour lui permettre d'administrer les affaires cette année, et aucun bien ne résulterait pour notre population, de la décision que nous pourrions prendre d'accorder aux Territoires le pouvoir législatif, en son entier, si nous laissions la subvention ce qu'elle est aujourd'hui, et si nous affermions, pour ainsi dire, les Territoires.

Je crois que nous devrions concentrer nos efforts pour faire augmenter la subvention dès cette session. Il ne serait peut-être pas déplacé d'établir une comparaison entre ce crédit affecté à un service dont le parlement est entièrement responsable et les crédits destinés à d'autres services. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) a établi une de ces comparaisons. Je me suis donné la peine de calculer l'ensemble des sommes affectées à certaines fins et votées par ce parlement. Pour ne pas être accusé de soulever des questions de clocher, je choisis de préférence des crédits qui s'appliquent aussi bien à une partie du pays qu'à une autre. Pour les pénitenciers, nous dépensons une somme totale de $491,490, ce qui est beaucoup plus que ce qui est supposé suffire à tous les besoins des Territoires du Nord-Ouest. La législation coûte $446,290, abstraction faite de l'indemnité payée aux membres du parlement. Voilà ce que coûtent notre administration et les impressions qui s'y rapportent. Nous votons environ $400,000 au ministère de l'Agriculture, sans tenir compte du coût du recensement. Comme l'a fait observer l'honorable député d'Alberta, nous dépensons environ un demi-million pour l'immigration. C'est-à-dire que nous dépensons autant pour amener les gens chez nous que pour pourvoir à leurs besoins une fois qu'ils y sont. L'inspection des pêcheries coûte $337,000, somme presque égale à la subvention accordée aux Territoires du Nord-Ouest. Le coût de l'administration des affaires des sauvages excède cette subvention de près d'un million. Comme le faisait encore remarquer l'honorable député d'Assiniboïa-est, nous dépensons $417,000 pour instruire les enfants sauvages, beaucoup plus que nous ne dépensons pour les fins scolaires et autres dans les Territoires du Nord-Ouest. La gendarmerie à cheval dans les territoires, un service unique, coûte $400,000 et dans le Yukon $450,000. Le crédit affecté au Yukon qui est exactement semblable à celui que nous discutons en ce moment et qui intéresse une population ne dépassant pas 25,000 âmes et de $25,000. Pour les pensions de retraite, nous avons accordé cette année $328,000, presque autant que ce que coûte le gouvernement territorial. Remarquez bien que je ne critique pas du tout ces dépenses. M'adressant tout particulièrement aux ministres et à mes collègues de la droite, je dis que nous avons droit d'être fiers de voir les différents services publics si bien administrés depuis l'avènement des libéraux au pouvoir. Depuis l'adoption du tarif de revenu——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. SCOTT : Qu'on l'appelle du nom qu'on voudra, on ne saurait nier qu'il ait le même effet qu'un tarif de revenu car il a permis au Canada de prélever un revenu suffisant. Nous nous enorgueillons d'avoir pourvu convenablement et suffisamment à tous les services dont l'administration nous était confiée. Mais à moins d'une augemntation considérable de la subvention il y aura dans notre administration un chapitre dont nous n'aurons pas à nous vanter.

M. BORDEN (Halifax) : Je vois avec plaisir que, sous un rapport du moins, l'honorable député (M. Scott) fait des progrès. Il était, je crois, un de ceux qui étaient incapables de comprendre le mot " suffisant " dans une résolution présentée assez récemment. Je remarque que dans les nombreux discours qu'il a prononcés ce soir, il a employé cette expression quinze ou vingt fois au moins. Il est évident que depuis quelque temps il a fait un sage emploi du dictionnaire. Je souhaite que ceux qui souffraient de la même infirmité aient aussi bien employé leurs loisirs.

M. SCOTT : Je me suis efforcé d'apprendre cette résolution par cœur.

M. BORDEN (Halifax) : Je félicite mon honorable ami du succès de ses efforts. Ce qu'il vient de dire peut porter à réfléchir. Pour ma part, je suis convaincu que les

Territoires du Nord-Ouest ont dû être très bien administrés, pour qu'on ait pu donner à la population même un semblant de gouvernement avec une aussi faible subvention, si on tient compte du chiffre de la population et de l'immense étendue du pays. Il semble impossible qu'à l'aide d'une pareille subvention, on ait pourvu aux besoins de la population aussi bien qu'elle était en droit de s'y attendre. Une chose que je ne vois pas aussi clairement c'est en quoi les charges des contribuables seraient augmentées, comme le prétend l'honorable député d'Assiniboïa (M. Douglas) si on accordait l'autonomie provinciale. Il y a certains services qui doivent être à la charge soit de la population des Territoires soit de la population de tout le Canada, c'est-à-dire, qu'ils doivent être payés à même le trésor fédéral. Je ne vois pas que l'adoption de l'autonomie provinciale doive nécessairement affecter la question dans un sens ou dans l'autre. Cela dépendra entièrement des conditions auxquelles l'autonomie sera accordée. L'honorable député qui a parlé avant moi (M. Scott) a signalé à la Chambre certains services qui ont coûté de fortes sommes d'argent au pays. Les députés de la gauche pourraient compléter cette énumération. Je pourrais faire observer à l'honorable député que la conclusion d'un marché relatif à la construction d'un chemin de fer au Yukon, huit jours avant la réunion du parlement a donné naissance à une réclamation contre l'Etat qui lui coûtera presque autant que la subvention annuelle accordée aux Territoires du Nord-Ouest.

M. SCOTT : C'est la faute d'un Sénat arriéré.

M. BORDEN (Halifax) : Je suis porté à croire que c'est la faute d'un gouvernement qui n'a pas pu attendre huit jours jusqu'à la réunion des Chambres pour discuter l'affaire. Sans doute les opinions sont libres. Je ferai aussi remarquer que le gouvernement du jour a dépensé inutilement, je crois —inutilement diront aussi ceux qui liront les dépositions—pour l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, une somme suffisante pour doubler la subvention accordée aux Territoires pendant cinq ou six ans. On peut en dire autant du contrat que le gouvernement a signé avec la Compagnie du Grand-Tronc, et d'un grand nombre d'entreprises publiques qui, depuis 5 ou 6 ans, ont occasionné des dépenses considérables, dépenses qui, selon moi, sont folles et injustifiables. Je ne doute pas le moindrement que si on avait adopté un mode prudent d'administration relativement à plusieurs de ces travaux, la somme accordée aux Territoires du Nord-Ouest aurait pu être augmenté de moitié, depuis 5 à 6 ans, sans accroître en aucune façon les obligations de la population.

L'honorable député ayant cité des exemples, j'ai cru devoir lui rappeler ces faits, car les sages observations qu'il a faites m'ont fourni matière à réflection et je désire en faire autant à son égard, espérant qu'il prendra mes remarques aussi à cœur que j'ai pris les siennes.

M. ROCHE (Marquette) : Enfin, un représentant libéral des Territoires du Nord-Ouest s'est prononcé carrément contre la formation, à l'heure présente, du moins, des Territoires du Nord-Ouest en province. Je crois que c'est le seul député des Territoires du Nord-Ouest qui ait eu le courage de prendre ouvertement cette attitude.

Cependant il me semble que l'honorable député après son élection en 1896, est venu ici à titre d'indépendant représentant une organisation de patrons de l'industrie, et il semblait mépriser le commun des députés conservateurs ou libéraux qui venaient à Ottawa tenir des conciliabules avec le reste de la députation et courber l'échine sous la discipline de parti. Je constate qu'il est aujourd'hui un partisan aussi servile de l'administration qu'on puisse trouver du côté de la droite et il ne considère plus comme un déshonneur de se réunir en conciliabule avec les autres députés et de se plier comme les plus souples d'entre eux sous les étrivières, si bien qu'il consent à louer le gouvernement qui a pris une attitude qui déplaira à la population des Territoires en refusant de lui accorder, dès à présent, l'autonomie provinciale.

M. DOUGLAS : Puis-je risquer une observation ? La population de l'ouest n'a pas demandé l'autonomie et le député d'Assiniboïa-est ne l'a ni demandée ni combattue. Il a simplement expliqué que, d'après lui, le moment de le faire n'est pas encore venu mais devra venir bientôt.

M. ROCHE (Marquette) : Mon honorable ami prétend que la population des Territoires du Nord-Ouest n'a pas demandé l'autonomie. J'aimerais savoir quels sont ceux que représente l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest ? N'est-elle pas l'écho du sentiment populaire et n'a-t-elle pas demandé au parlement de lui accorder l'autonomie provinciale ? Autant vaudrait dire que le gouvernement d'aujourd'hui ne représente pas le Canada, ce que je suis prêt à admettre sous beaucoup de rapports. Mais l'honorable député d'Assiniboïa-est croit que le temps n'est pas encore venu d'accorder cette autonomie. Je ne comprends pas ce qu'il veut dire par cette réserve. Si à la prochaine session le gouvernement nous soumettait un projet de loi accordant l'autonomie provinciale, l'honorable député serait probablement le premier à l'en féliciter et à exprimer son contentement. Je suis convaincu aussi que si le gouvernement avait pris cette attitude dès la présente session, il aurait été également prêt à l'approuver. Une des raisons qu'il donne c'est que l'autonomie augmenterait les charges de la population. Les explications demandées par le chef de l'opposition étaient très opportunes et je n'ai pas bien saisi le sens de la ré-

ponse de l'honorable député. Comme l'a expliqué le leader de l'opposition, tout dépend des conditions qui seraient faites entre les deux gouvernements. Je partage l'avis des députés des territoires sur l'insuffisance de la subvention actuelle. Le chef de l'opposition a exprimé ma pensée lorsqu'il a plaisanté l'honorable député d'Assiniboïa (M. Scott) sur les progrès qu'il a faits dans l'entendement de ce que comporte le mot "satisfaisant," mot qu'il ignorait entièrement lors du débat sur le budget.

M. McCREARY : L'honorable député sera peut-être plus précis lui aussi qu'il ne l'a été sur le tarif et nous dira ce qu'il entend par une somme suffisante.

M. ROCHE (Marquette) : Je répondrai à cela en citant la phrase du premier ministre lorsqu'il était dans l'opposition qu'on ne donne pas d'ordonnance avant d'avoir été appelé au chevet du malade. J'espère que mon honorable ami partage l'opinion de son chef. J'admets que la subvention accordée aux Territoires du Nord-Ouest est devenue insuffisante et, si on accordait l'autonomie provinciale à ces territoires, à titre de manitobain, je verrais avec plaisir la nouvelle province obtenir des conditions plus favorables, car cela pourrait nous servir d'argument pour obtenir de meilleures conditions nous-mêmes. Je ne suis pas de l'avis du député d'Assiniboïa-ouest quand il dit que la population des Territoires du Nord-Ouest préférerait ne pas avoir l'autonomie si la subvention était augmentée.

M. SCOTT : Est-ce à moi que l'honorable député attribue cette opinion ?

M. ROCHE (Marquette) : L'honorable député disait, il y a quelques instants, que si une somme additionnelle était accordée aux Territoires du Nord-Ouest, la population ne demanderait pas l'autonomie provinciale. En consultant les débats demain, il trouvera cette déclaration.

M. SCOTT : Si j'ai parlé ainsi, j'ai tenu un langage que je n'entendais pas tenir.

M. ROCHE (Marquette) : J'ai pris note des paroles de l'honorable député, et je crois qu'il trouvera cette déclaration dans les débats.

M. SCOTT : Je crois avoir dit que, même, si on accordait cette année une subvention tout à fait satisfaisante, je croirais encore à propos de demander un règlement final, car l'année prochaine, vu l'accroissement de la population, et le besoin d'une somme additionnelle, le ministre de l'Intérieur aura les mêmes difficultés que par le passé à obtenir l'augmentation nécessitée.

M. ROCHE (Marquette) : L'honorable député devrait me remercier d'avoir signalé cette déclaration à son attention, ce qui lui permettra de bien exprimer sa pensée comme il en aura l'occasion demain, en corrigeant son discours demain, dans les "Débats."

Qu'importe une augmentation de cette subvention à la population de l'ouest ? Ce qu'il lui faut, c'est l'autonomie provinciale. Elle veut administrer elle-même ses affaires locales ; un supplément de subvention ne saurait détruire chez elle ce désir bien arrêté. A mon sens, le ministre de l'Intérieur n'a pas donné de raisons suffisantes en elles-mêmes pour refuser cette autonomie provinciale ; il est certain que ces motifs n'ont pas semblé satisfaisants au gouvernement des Territoires. M. Haultain se croyait en droit d'espérer que le gouvernement fédéral discuterait immédiatement la question de former une province du Nord-Ouest. Il est bien vrai que le ministre l'Intérieur, écrivant à M. Haultain, lui disait que sans doute le chef du gouvernement des Territoires ne devrait pas être surpris d'apprendre que le gouvernement fédéral n'a pas jugé à propos d'accorder l'autonomie aux Territoires. Mais il est encore plus vrai que M. Haultain a été pris par surprise à cette nouvelle. Voici les termes dont s'est servi le ministre de l'Intérieur pour refuser la demande de M. Haultain :

Le gouvernement croit qu'il ne serait pas sage, à l'heure présente, d'adopter une loi formant les Territoires du Nord-Ouest en une ou plusieurs provinces. Un des motifs de cette opinion se trouve dans le fait que la population des Territoires est encore éparse ça et là.

Voilà un argument qui ne peut subsister longtemps, à mon sens, car certains membres de cette Chambre ont démontré que la population des Territoires est moins dispersée que ne l'était celle du Manitoba, quand celui-ci a été formé en province.

Une autre raison, c'est que l'augmentation rapide de la population, dont nous sommes témoins, aujourd'hui, changera, avant longtemps, et d'une façon très sensible, l'état de choses qui existe actuellement. Il faut aussi tenir compte des divergences marquées d'opinions qui existent quant au fait de savoir s'il faut établir une ou plusieurs provinces.

Ce motif est bien faible, en vérité. On l'a dit : cette raison pourra toujours être invoquée, et jamais on ne tombera d'accord sur ce point. Il est une chose que je veux prédire à l'honorable représentant d'Assiniboïa-est et c'est celle-ci : au cas où on ne ferait qu'une seule province de tous les Territoires, un grand nombre des habitants de la division électorale dont il est le député, se prononceront en faveur de l'annexion au Manitoba. Si je ne me trompe, la majorité de la population des territoires demande deux provinces dans cette partie du pays. Mais c'est là une question de détail qu'on peut laisser en suspens, suivant l'expression de M. Haultain.

Quant aux exigences financières du moment, le gouvernement étudie la question d'augmenter le montant de la subvention qu'il vous accorde. Vous comprenez parfaitement que le résultat de ces délibérations ne peut vous être communiqué, tant que le budget ne sera pas soumis au parlement, ce qui ne saurait tarder, j'ai toute raison de le croire.

Eh bien, les estimations budgétaires ont été présentées à la Chambre, et l'on n'a pas encore annoncé qu'il y aura une augmentation dans le montant de la subvention en question. Il faut avouer que l'honorable ministre peut réparer cet oubli, lorsqu'il soumettra son budget supplémentaire. J'ose espérer qu'il le fera. Mais voici, dans la réponse de M. Haultain, quelque chose qui démontre combien l'a surpris la déclaration de l'honorable ministre de l'Intérieur. Il cite d'abord une partie de la lettre que lui avait adressée précédemment l'honorable ministre, et dans laquelle ce dernier disait :

Sans vouloir, à l'heure actuelle, m'engager par une déclaration positive, je suis prêt à dire que le temps est venu d'étudier très sérieusement la question d'organiser les Territoires en province. A mon avis, le meilleur moyen d'établir définitivement les bases de cette question, serait de fixer un jour où se tiendra une conférence sur cette matière entre les représentants de votre gouvernement et un comité du conseil, délégué du gouvernement fédéral.

Cette déclaration de l'honorable ministre de l'Intérieur portait M. Haultain à croire que cette conférence dont l'idée venait de l'honorable gentleman, aurait pour résultat d'accorder immédiatement l'autonomie provinciale aux Territoires du Nord-Ouest. Voici comment il s'exprime dans sa réponse à l'honorable ministre :

Ces opinions et le long délai qui suivit dans le but de choisir une occasion favorable pour l'étude approfondie et sérieuse des sujets variés et importants se rapportant à l'organisation des Territoires en province, ou d'après les principes qui régissent les provinces, sujets qu'il faudra débattre et régler ", nous ont portés à croire que, lorsqu'on discuterait finalement ce sujet, ce serait dans l'intention bien arrêtée d'en arriver à un règlement immédiat.

C'est là l'opinion de M. Haultain. Je crois que les raisons alléguées par l'honorable ministre de l'Intérieur pour ne pas se rendre aux demandes du premier ministre des Territoires, ne valent pas grand'chose. Evidemment, il y a anguille sous roche, et si l'honorable gentleman voulait l'avouer, il nous dirait qu'il y a d'autres motifs qui ont dicté sa ligne de conduite en refusant, pour le moment, l'autonomie aux Territoires du Nord-Ouest.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: M. le Président, la discussion qui se développe maintenant et à laquelle ont pris part des membres des deux côtés de la Chambre, était à désirer, parce qu'elle a fait connaître exactement et sans parti pris, l'état de cette question importante au pays et aux honorables députés de l'est du Canada, qui sont malheureusement trop peu nombreux ici, ce soir. Je ne puis reprocher à mes amis des Territoires la façon dont ils ont présenté leur cause ; cependant, lorsque la question viendra devant le comité, ils s'apercevront qu'ils ne s'accordent pas entre eux sur ce qui doit être fait.

Il n'y a de blâme à impliquer à aucun de ceux qui ont exprimé leur opinion, car les

circonstances revêtent un tel caractère qu'il y a lieu de constater des divergences de sentiments. Il serait étrange, en vérité, de voir des hommes qui se sont formé eux-mêmes une opinion, entretenir les mêmes idées sur une matière aussi importante, alors que toutes les circonstances de la cause sont aussi extraordinaires. Il n'arrive pas souvent à une assemblée délibérante d'avoir à s'occuper d'une question qui mêt en jeu l'état constitutionnel d'un territoire. C'est pourtant le fait qui se produit aujourd'hui. Le comité comprend difficilement, peut-être, que nous discutons l'état financier et constitutionnel d'un territoire qui possède presque autant de terres fertiles qu'on en trouve en Europe, et qui deviendra avant bien longtemps, si les circonstances ne changent pas, avant bien longtemps, un acteur d'une importance énorme dans le développement du commerce, non seulement du Canada, mais encore de toute l'Amérique septentrionale. En parlant de l'étendue de cette partie du pays, je ne fais pas allusion à son immense superficie mais au nombre d'acres de terres fertiles, pouvant actuellement produire des récoltes abondantes et qui sont prêtes à recevoir des colons, dans le sens ordinaire du terme. J'ignore s'il me faut entrer dans une discussion longue et détaillée de toute cette question, mais je dirai à la Chambre qu'à mon sens, le Nord-Ouest n'a pas été maltraité depuis les cinq dernières années. Dès que je fus appelé à faire partie du cabinet, j'ai eu une entrevue avec les membres du gouvernement des Territoires ; ils m'ont fait une proposition au sujet de la subvention qu'ils croyaient avoir le droit de réclamer pour les quatre années suivantes. Si je ne me trompe, cela se passait à l'automne de 1896, avant que j'eusse été assermenté comme ministre, et que j'eusse commencé à remplir les devoirs de ma charge. J'indiquai aux délégués ce que je croyais, dans les circonstances, pouvoir recommander à mes collègues. Ils me laissèrent sous l'impression que le montant que je leur avait mentionné, leur paraissait suffisant pour les trois ou quatre années à venir. A la session suivante du parlement, cette somme fut ajoutée à la subvention en question, et je crois, d'après les circonstances qui existaient alors, que j'avais le droit d'espérer que le montant accordé à l'Exécutif du Nord-Ouest devait satisfaire ses exigences pour trois ou quatre ans, au moins. Cet état de choses se modifia, et l'on demanda au gouvernement fédéral d'augmenter le chiffre de la subvention aux Territoires, suivant une entente intervenue alors, entente qui n'obligeait pas rigoureusement le gouvernement, je suis prêt à l'admettre, mais qui permit à l'Exécutif du Nord-Ouest d'obtenir de nous ce qu'il désirait avoir, à cette époque. Les colons commencèrent à affluer au Nord-Ouest et, comme l'a expliqué avec tant de raison et d'à-propos, un honorable représentant des Territoires, les

dépenses que dut encourir l'Exécutif du Nord-Ouest, augmentèrent considèrablement. Ces conditions défavorables étaient le résultat des années pluvieuses qui s'étaient succédé sans interruption et qui obligèrent le gouvernement des Territoires à faire des travaux publics nécessaires, à construire des routes et des ponts. Le montant de la subvention augmentée ne fut pas changé. Il y a deux ans, nous avons encore accordé une augmentation. L'an dernier, les membres du gouvernement du Nord-Ouest ont eu une entrevue avec nous ; il nous ont expliqué que, par suite des inondations dont avait eu à souffrir la partie nord des Territoires, un grand nombre de ponts avaient été détruits et qu'il fallait absolument les reconstruire. Nous avons alors voté une somme supplémentaire considérable pour leur permettre d'exécuter ces travaux.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre veut-il me permettre de lui poser une question ? Le quantum de cette subvention est-il basé sur le chiffre de la population des Territoires ? Sur quoi repose-t-il ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est fixé arbitrairement. Tous les ans, le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest nous envoie un état détaillé. Quand je dis détaillé, je dois expliquer que cet état ne contient pas les détails qu'on trouve dans nos estimations budgétaires ; c'est un document indiquant généralement ce qu'il faut payer pour chaque service, et fournissant quelques détails à propos des deniers qu'on nous demande d'accorder. Je répète que, l'an dernier ou l'année précédente, nous avons voté $100,000 pour permettre au gouvernement des Territoires de renouveler les ponts et les autres ouvrages publics détruits par l'inondation de l'année précédente. J'ai donc raison de croire qu'après tout, nous nous sommes efforcés d'une manière juste et raisonnable, d'accéder aux désirs de nos amis des Territoires du Nord-Ouest. Je ne pense pas que les membres du gouvernement des Territoires croient que nous avons fait preuve de mesquinerie à leur endroit, que nous avons été sourds à leurs représentations. Je puis ajouter que, dès la première année de notre administration, nous avons accordé aux Territoires du Nord-Ouest ce qu'ils demandaient en vain depuis des années, c'est-à-dire, un système de gouvernement responsable. Je me rappelle parfaitement que, le jour où j'ai présenté la mesure accordant ce gouvernement au Nord-Ouest, feu M. Davin s'est levé ici pour exprimer son agréable surprise de me voir soumettre ce projet de loi, et qu'il a déclaré que, dix années durant, il avait insisté vainement auprès du gouvernement conservateur, pour l'engager à présenter une législation semblable.

Le Nord-Ouest a progressé sensiblement. Il y a cinq ans, nous y avons établi un système de gouvernement responsable de plus, nous avons augmenté considérablement le montant de la subvention accordée aux territoires, et nous nous sommes efforcés, loyalement et raisonnablement, de faire droit à toutes leurs demandes de deniers publics.

Je dis en toute liberté que, l'an dernier ou l'année précédente, un changement sensible s'est opéré dans l'existence de la population du Nord-Ouest ; les événements se sont précipités plus rapidement que les années précédentes. Cela est dû à l'augmentation rapide de la population et à l'espérance qu'un nombre considérable d'immigrants viendront bientôt coloniser cette partie du pays. A mon avis, c'est précisément cette augmentation rapide de la population qui porte mes honorables amis des Territoires à croire qu'il y a urgence d'opérer la réforme qu'ils prônent. C'est un sujet qui mérite la plus sérieuse considération. Je reconnais, avec les représentatants du Nord-Ouest, que ce serait un désastre national qui résulterait de notre négligence à organiser, sur des bases solides, le service public des Territoires, car alors les immigrants qui se dirigeraient vers le Nord-Ouest, seraient mécontents et s'en iraient ailleurs, comme le fait s'est produit il y a quinze ou vingt ans.

J'ose affirmer, M. le Président, qu'on ne voit plus cet état de choses dont on se plaignait au Nord-Ouest et ce que nous avons fait, au cours de l'an dernier au moins, rend presque impossible le retour de ce malheur dont je viens de parler, et qui était dû aux causes que j'ai indiquées.

Le gouvernement des Territoires, l'an prochain, aura à faire face à des difficultés sérieuses, s'il veut remplir ses obligations, et s'il ne peut compter sur un supplément de subvention. J'ai parlé de cette augmentation dans ma lettre à M. Haultain, et j'ai dit à celui-ci que cette question avait été mise à l'étude par le gouvernement. Si je ne me trompe, le budget principal était déposé sur le bureau de la Chambre, quand j'ai fait cette déclaration à M. Haultain. Pour mettre fin aux inquiétudes des membres de la gauche, je puis dire que les estimations budgétaires auxquelles je faisais allusion dans ma lettre au premier ministre des Territoires, n'ont pas encore été déposées sur le bureau de la Chambre.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quant à ce qui sera ou pourra être fait, je n'en saurais rien dire, tant que le budget supplémentaire ne sera pas produit. Alors, ces estimations parleront par elles-mêmes.

Passons maintenant aux attaques dirigées contre le gouvernement relativement à cette demande d'autonomie provinciale——

M. BORDEN (Halifax) : Avant que l'honorable ministre discute un autre point, il me permettra de lui poser une question : le gouvernement du Nord-Ouest peut-il compter sur des revenus indépendants, outre cette subvention ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les revenus directs des Territoires représentent une somme ridicule. Ils ne s'élèvent qu'à $30,000.

M. SCOTT : L'an dernier, ils ont atteint le chiffre de $80,000, et tout porte à croire que, cette année, le revenu de la taxe foncière s'élèvera à $100,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quant à ce que le gouvernement a fait au sujet de cette demande d'autonomie provinciale, qu'on me permette de dire que, pour le moment du moins, nos amis de cette partie du pays n'ont pas de raison spéciale de se plaindre de nous. Il faut reconnaître que ce sujet mérite un peu de considération. C'est au point que les partisans les plus enthousiastes de cette autonomie, ont reconnu que le gouvernement ne pouvait étudier cette matière avant l'an dernier. Ce n'est que l'an dernier, aussi, qu'on a suggéré l'étude sérieuse de cette réforme projetée; il faut tenir compte du temps qu'il faut pour régler des questions semblables et reconnaître que trop de hâte, lorsqu'il s'agit d'intérêts si importants, qui doivent être réglés d'une manière satisfaisante, sinon être mis complètement de côté, ne nous permettra pas d'en arriver à un règlement qui satisfera complètement la population des Territoires. Je ne croirais pas prendre une attitude déraisonnable, si je disais à la Chambre : Supposant que le peuple du Nord-Ouest obtienne un règlement raisonnable et satisfaisant, à leur avis, comme à celui de toute la population du Canada, règlement durable qui fera disparaître toute agitation, toute difficulté et qui ne permettra à personne de demander plus tard la reconsidération de cette mesure, supposant que ce fait se produise dans trois ou quatre ans, je serais encore content de l'œuvre accomplie par nous en si peu de temps, si je considère les difficultés de la situation. En parlant ainsi, je ne veux exprimer aucunement l'opinion que j'entretiens quant à l'époque du règlement final de cette question.

Je veux dire à mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd), qui a sur les lèvres un sourire tant soit peu ironique, et répondre à ce qu'il a certainement dans l'esprit. Il croit évidemment que nous n'osons nous occuper de la question constitutionnelle intéressant les Territoires du Nord-Ouest, à cause des difficultés qui pourront surgir au sujet des écoles séparées et dont il faudra tenir compte dans le règlement de cette question. Quelques-uns de ses amis sont sous l'impression que nous ne nous sommes pas préoccupés de ce sujet à cette session du parlement, parce que nous avions des intérêts politiques en jeu, et que le parti qui appuie le gouvernement avait quelque chose à gagner par ce délai. Je puis dire, M. le président, que, quant à moi, je considère qu'aucun parti politique n'a d'avantage à retirer du règlement de cette question. J'ignore quel est le jeu politique qu'on veut faire, et quant à la question des écoles séparées, à mon sens, elle est complètement réglée en ce qui concerne les Territoires du Nord-Ouest. L'entente à laquelle on en est arrivé, je suis très heureux de le dire, satisfait et les prêtres catholiques romains et les protestants, à tel point qu'on n'a plus de raison de soulever la moindre difficulté, la moindre agitation sous ce rapport.

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On est donc en droit d'espérer que ce règlement de la question constitutionnelle s'effectuera ; lorsque le gouvernement soumettra ce projet au parlement, on n'assistera pas à des discussions acrimonieuses sur une question qui susciterait tant de difficultés, si elle était soulevée. Dans la courte lettre que j'ai écrite à M. Haultain, j'ai donné quelques raisons pour expliquer pourquoi le gouvernement n'était pas prêt à s'occuper de cette question d'autonomie provinciale, à l'heure actuelle. J'ai vécu plusieurs années dans l'ouest du Canada, et je crois en connaître un peu la population. Je sympathise avec elle, et je sais que, lorsqu'un habitant de l'ouest, je parle en général, a dans l'idée qu'une chose doit être faite, il voudrait la voir accomplir immédiatement. Il ne veut pas attendre le développement des événements, pour obtenir l'accomplissement de ce qui, a son avis, doit être fait. Il n'écoute pas d'une bonne oreille les conseils de ceux qui lui disent d'attendre. Mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) a peut-être le mieux fait ressortir cette vérité ; il a carrément posé le principe suivi par notre population des Territoires, en disant : Nous vous avons demandé certaines réformes ; si vous n'êtes pas prêts à faire exactement ce que nous vous disons, payez notre peine et donnez-nous l'argent que nous vous demandons. L'honorable gentleman prend pour acquis ce qui fait précisément le sujet de la discussion et tous les détails de cette dernière, car il ajoute : Nous avons droit à ce que nous demandons et si vous ne vous rendez pas à nos représentations, nous avons le droit de déterminer ce que vous devez nous payer. Le Chambre des communes ne saura admettre cette prétention, parce qu'il nous faut, dans notre grande sympathie pour nos amis du Nord-Ouest, tenir compte du fait qu'il y a deux courants d'opinion sur la question de la condition financière des Territoires, et que des deux côtés, on mérite la considération du gouvernement. Cette question ne saurait être réglée par une proposition logique de la nature de celle énoncée par mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver), avec tant d'entrain. Il faut étudier attentivement tous les détails de cette matière.

Je veux dire un mot sur la situation des Territoires et sur les avantages que leur pro-

curerait ou non l'autonomie provinciale, à l'heure actuelle. Je suis porté à croire que les opinions exprimées avec tant de force par certains gentlemen représentant les Territoires, ne sont pas conformes aux faits, bien qu'il existe une grande divergence d'opinion sur ce point. Ces honorables amis ont déclaré que les difficultés financières dans lesquelles se débattent les Territoires, disparaîtront complètement, si on accorde au Nord-Ouest l'autonomie provinciale. On a démontré—et l'on pourrait ajouter des détails à cette démonstration, si cela était nécessaire—qu'il y a au Nord-Ouest, aujourd'hui, des services sur lesquels le gouvernement fédéral a la haute main, qui revêtent un caractère spécial, à cause de la situation exceptionnelle de cette partie du pays. Nous maintenons une forte gendarmerie à cheval au Nord-Ouest ; mais que nos amis ne pensent pas que cette police ne sert qu'à protéger exclusivement les intérêts du Canada. Ils se tromperaient grandement. Sans doute, nous avons besoin d'une police pour les fins fédérales, mais nous la maintenons encore, non seulement parce qu'il est désirable d'avoir une gendarmerie à cheval dans un territoire aussi vaste, qu'habitaient, il y a quelques années, de nombreuses tribus sauvages, qui se montraient quelque fois hostiles, mais encore, nous divisons cette force par groupes de deux ou de trois gendarmes par tout le pays, où ils remplissent les fonctions de constables locaux.

Si un ministre essayait de rappeler l'un de ces constables, il soulèverait une tempête telle qu'il n'oserait plus recommencer. On demande plus de gendarmes au Nord-Ouest, que dans aucune autre partie du Canada. Je ne manquerai pas de charité au point de dire que notre gendarmerie est si forte, simplement parce que c'est le gouvernement fédéral qui doit payer cette dépense ; mais les demandes sont là, et il y a des raisons pour excuser ces dépenses car, d'ici à quelques années, la population restera répartie sur un espace si vaste qu'elle ne pourra former de municipalités, ni contribuer, par un léger impôt, au paiement de cette gendarmerie dont elle a besoin et qu'on trouve dans d'autres parties du Canada.

Lorsque la population des Territoires sera de 500,000 ou de 600,000 habitants, les circonstances seront différentes. La population sera réunie et formera des municipalités et nous pourrons former de l'exécutif de notre gendarmerie des compagnies de miliciens pour des fins militaires. Le peuple du Nord-Ouest verra à organiser sa propre police de protection. Mais ce temps n'est pas encore arrivé, et c'est là ce dont il faut tenir compte dans le règlement de cette question. Le gouvernement des Territoires ne serait pas prêt à se charger d'une dépense semblable, et si notre gendarmerie à cheval ne faisait plus la police aux Nord-Ouest, le gouvernement des Territoires devrait s'adresser de nouveau au gouvernement fédéral pour lui demander d'organiser cette police.

Il y a d'autres faits pour engager la Chambre à étudier encore un an ou deux, cette question qu'il faut régler. Les Territoires du Nord-Ouest forment une vaste contrée ; si l'on tient compte des discussions que ce projet de réforme a soulevées, on constatera que les habitants du district d'Assiniboïa-ouest sont presque tous unanimes à demander qu'on accorde immédiatement l'autonomie provinciale aux Territoires, ces derniers ne devant former qu'une province, tandis que la population des environs d'Indian-Head, où s'est tenue l'assemblée dont a parlé mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd), entretient des opinions bien différentes, ou tout au moins bien divisées. L'honorable député nous a dit qu'il avait assisté à une assemblée publique à laquelle assistaient mille personnes, qui se sont toutes prononcées dans le même sens. Si je l'ai bien compris, il a avoué avoir jugé de l'opinion de l'assemblée par les applaudissements que recevaient les orateurs. Je n'assistais pas à cette réunion, mais j'ai lu le rapport de ce qui s'y est fait, rapport fourni par un sténographe. J'y constate, ce qui n'est pas nié du reste, que cette assemblée était nombreuse et composée d'hommes très intelligents ; ces derniers ont accueilli avec courtoisie, par des applaudissements raisonnables, les orateurs des deux côtés, tout en conservant l'attitude de personnes d'esprit qui se rendent à une réunion pour écouter et méditer les arguments qui leur seront présentés. Il serait présomptueux de dire que ces personnes, après le discours de M. Haultain, qui prêchait l'organisation des Territoires en province, et celui de M. Roblin, qui demandait l'annexion au Manitoba de cette partie du Nord-Ouest, se sont formé une opinion arrêtée, ce soir-là même. Il existe donc deux courants d'opinion dans ce district, l'un en faveur de l'annexion à la province du Manitoba, l'autre—mais celui-ci plus général—favorisant le *statu quo*. Dans le district de la Saskatchewan, c'est tout le contraire qui existe. La population n'est pas favorable au projet de former les Territoires en province ; elle ne réclame pas à grands cris l'autonomie provinciale, mais si cette réforme s'opérait, elle ne voudrait pas que ce district fût uni au territoire du sud.

A l'heure présente, cette partie du pays compte environ 200,000 habitants. Les chiffres du recensement accusent une population de 150,000 âmes dans les territoires organisées ; on peut donner environ 10,000 ou 12,000 habitants à la partie des Territoires qui s'étend vers le nord ; et si l'on ajoute à cela le nombre des immigrants qui sont venus, l'an dernier, s'établir dans cette contrée, on peut calculer que la population de cette dernière est de près de 200,000 âmes.

Il ne saurait exister d'analogie entre le cas du Manitoba et celui de la Colombie

Anglaise, d'une part, et celui des Territoires, de l'autre, relativement à l'organisation des deux premiers en provinces. Il s'agissait alors d'une nécessité absolue, et peu importait le chiffre de la population. Le parlement du Canada n'a pas tenu compte du fait que le Manitoba n'avait que 17,000 habitants, pour l'organiser en province ; il n'a pas eu l'avantage d'user librement de sa discrétion, et de considérer s'il était désirable d'accorder à cette poignée d'habitants l'autonomie provinciale. La force des choses le pressait. Au Manitoba, il y avait alors des gens qui demandaient les prérogatives provinciales, et il fallait se rendre à ces exigences pour la paix du pays, pour mettre ce territoire sous la haute main du gouvernement du Canada.

On se rappellera qu'il y avait eu une rébellion précédemment, et l'on peut supposer raisonnablement que cette dernière n'était que le résultat de la propagande faite par certains intéressés, qui affirmaient que jamais le gouvernement fédéral n'accorderait l'autonomie provincale à la population du Manitoba, que jamais il ne rendrait justice à cette dernière. Sous cette pression puissante, il fallait reconnaître l'état de choses qui existait alors au Manitoba, et s'incliner devant la nécessité. Quant à la Colombie Anglaise, elle est entrée en souveraine dans notre confédération, grâce à un marché conclu avec le peuple du Canada qui, il faut le reconnaître, se trouvait dans l'obligation de consentir à cet arrangement. Tout cela ne donne raison à personne de dire que partout où l'on trouve 17,000 âmes en Canada, il faut former une province du territoire où vit cette population. Cela répugne au sens commun et même aux précédents invoqués en faveur de cette opinion. A mon avis, le parlement est prêt à étudier cette question, d'après les principes justes et libéraux ; mais encore lui faut-il, quand il aura à s'occuper de cette mesure, posséder des reseignements suffisants pour lui permettre de comprendre qu'il travaille à une arrangement qui sera durable. Je crois que le parlement serait plutôt prêt pendant deux, trois ou quatre ans encore, à voter l'argent dont, approximativement, les Territoires pourraient avoir besoin pour faire face aux nécessités urgentes, afin de nous permettre de connaître mieux l'état de choses qui surgira et les exigences de la situation. De cette façon, lorsque nous en arriverons à un arrangement, celui-ci sera durable. A cette heure avancée de la soirée, je n'entreprendrai pas de discuter les différents détails dont il faut tenir compte dans ce projet de faire du Nord-Ouest une province. Si les membres de cette Chambre veulent jeter un coup d'œil sur le bill soumis par nos amis des Territoires, ils constateront immédiatement que ce projet de loi contient des dispositions qui exigent une étude sérieuse de la part du gouvernement, ce qui demande un peu de temps. Dans cette mesure il est dit que tous les minerais, mines, bois, royautés appartenant à la Couronne, exploités, découverts ou qui le seront dans la suite, et que toute somme due et payable le 1er janvier 1903, pour tels minerais, mines, bois ou royautés, appartiendront à la province.

Outre certaines autres questions financières qui devront être traitées sur la même base qu'elles ont été traitées avec les autres provinces, il y a une condition à l'effet que la province aura droit de recevoir, par paiements semi-annuels et d'avance du gouvernement du Canada, l'intérêt à 5 pour 100 par année sur la somme d'un dollar par acre, pour chaque acre de terre cédé par le gouvernement du Canada autrement que comme homestead ou terre sur laquelle l'occupant a un droit de préemption. Je vois quelques honorables députés sourire, mais je crois avoir convaincu le comité qu'il y a suffisamment de matériaux pour une année d'études dans ce bill. Lorsque j'ai dit qu'il était désirable que nous prissions un peu de temps pour réfléchir, je ne crois pas avoir demandé rien de déraisonnable. Je n'ai pas discuté les détails du bill avec le premier ministre Haultain. Je veux dire en toute franchise au comité que je n'ai pas cru qu'il était désirable de discuter les détails. J'ai cru qu'il n'était pas à propos, dans une question d'aussi vaste importance pour le peuple du Canada en général et pour celui des Territoires du Nord-Ouest en particulier, que le gouvernement du Canada se hâtât trop à décider. Beaucoup de lumière peut sortir de la discussion de cette question. L'année dernière les circonstances ne se sont pas prêtées à cette discusson avec les membres du gouvernement du Nord-Ouest, et c'est là peut-être un des points les plus importants que je puis soumettre à la Chambre.

M. INGRAM : Les délégués du Nord-Ouest ne sont-ils pas venus à Ottawa, il y a déjà plus d'un an, pour discuter la question avec l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non ; mais il est très difficile de faire un récit circonstancié de ce que les membres du gouvernement du Nord-Ouest sont venus discuter à Ottawa. L'honorable député comprendra comme moi cette difficulté lorsque je lui dirai que j'ai rencontré les membres du gouvernement du Nord-Ouest plus d'une fois par année depuis que je suis ministre de l'Intérieur, et que, dans ces entrevues, nous avons parlé incidemment de la question de l'autonomie provinciale.

M. INGRAM : J'avais cru que le premier ministre Haultain et M. Ross étaient venus à Ottawa, il y a un an, pour discuter cette question avec l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je veux simplement dire à mon honorable ami que pendant les quatre ou cinq dernières années, chaque fois que j'ai eu l'occasion de rencontrer les membres du gouvernement du Nord-Ouest on a discuté incidemment et plus

ou moins, la question de l'autonomie provinciale des territoires, et les conditions auxquelles elle pourrait être accordée.

Mais quant à se réunir dans le but spécial de discuter les conditions de la formation d'une province avec les Territoires, il n'y a eu qu'une conférence dans le sens véritable du mot, et elle a eu lieu l'année dernière après la sortie de M. Ross du gouvernement. Il y avait eu auparavant, il y a environ dix-huit mois, une réunion préliminaire et un échange de quelques notes, et il fût décidé alors que nous devrions avoir une réunion spéciale pour discuter les détails. Mais je veux dire que jusqu'à la réunion de l'année dernière, 1901, ni les membres du gouvernement du Nord-Ouest, ni moi-même, ne croyions être aussi rapprochés sur cette question. Nous n'en parlions que comme d'une chose qui pouvait être réalisée dans l'avenir, mais aucune tentative n'avait été faite de fixer une date à laquelle nous en arriverions à un règlement définitif. L'année dernière il avait donc été décidé que l'on devait discuter la question, et le gouvernement des Territoires voulait que cette discussion eut lieu le plus tôt possible. Mais le ministre des Finances fut obligé d'aller en Angleterre immédiatement après la session, et discuter la question en son absence eut été naturellement impossible, car il était celui des ministres dont la présence était absolument requise à cette discussion avec celle du premier ministre et de moi-même. De sorte que tant que le ministre des Finances ne fut pas revenu d'Angleterre, il a été impossible de décider à quelle date la conférence aurait lieu. Lorsque les ministres du gouvernement qui étaient absents en Europe furent revenus nous eumes l'heureuse visite du Prince de Galles au Canada. Cela occupa un peu le temps et l'attention de tout le monde et il ne fut possible de s'occuper de la question des Territoires qu'après la visite. Deux membres du gouvernement des Territoires vinrent à Ottawa à peu près vers le temps où Son Altesse Royale nous quittait. Nous nous réunîmes donc deux ou trois fois pour discuter la question dans ses détails autant que possible. Des membres du cabinet fédéral étudièrent ensuite la question différentes fois avec moi, et j'en vins à la conclusion, malgré les fortes raisons apportées par nos amis du gouvernement des Territoires, qu'il était mieux de remettre le règlement de cette question à plus tard et je dois dire que plus j'y ai songé depuis que cette décision a été prise, plus je suis convaincu qu'elle est sage. Je ne veux pas exprimer d'opinion ce soir ni m'engager en quelque façon que ce soit, parce qu'il est possible que des changements dans la condition des Territoires se fassent très rapidement dans un an ou dux, et il serait peu sage d'entreprendre de régler une question de ce genre, surtout lorsque ce règlement reposera beaucoup sur le chiffre de la population, car la première chose dont nous aurions à nous occuper serait l'allocation par tête à accorder à la nouvelle province, pour les frais de gouvernement. On nous a demandé de fixer l'allocation par tête sur une population de 250,000 âmes ; mais si nos prévisions se réalisent cette population va augmenter très rapidement, et notre estimation du chiffre de la population sur lequel doit être basée l'allocation par tête, pourrait être tout à fait insuffisante et erronée dans deux ou trois ans.

On a dit que nous pourrions faire des recensements fréquents. Mais c'est sortir des voies ordinaires ; outre cela nous aurions à faire face à une autre difficulté, celle de fixer la limite de l'allocation per capita, car il y a une limite pour les autres provinces. Si la Chambre jette un coup d'œil sur cet immense Territoire qui a six ou sept cents milles sur la longueur et s'étend sur la largeur depuis la frontière internationale jusqu'à Prince-Albert—je parle de la parti colonisable et cultivable—et qu'elle considère que la population peut se porter au taux de 50,000 par année dans les endroits surtout où la population est plus faible aujourd'hui, car c'est vers ces endroits que les immigrants se porteront certainement, elle comprendra immédiatement, vu les grands et rapides développements qui ne peuvent manquer de se produire d'ici à quelques années, que ce ne serait pas agir en véritables hommes d'état que de faire des arrangements qui n'auraient pas un caractère de permanence. Elle comprendra aussi que ces territoires ne gagneraient rien à avoir l'autonomie provinciale, s'ils étaient obligés de venir à Ottawa tous les ans demander de meilleures conditions. Toutes les provinces ont été obligées de faire cela. Je me rappelle que quand j'étais enfant, tous les ans la province du Manitoba faisait un pèlerinage à Ottawa dans ce but. La raison en était que les arrangements entre le Manitoba et le gouvernement fédéral n'avaient pas le caractère de permanence et de chose réglée. Ils avaient été faits à une époque où la population était si petite et les circonstances telles qu'il était impossible de dire quels seraient les besoins de l'avenir. Il y avait une agitation constante dans la province au sujet des meilleures conditions que l'on voulait obtenir, et les difficultés entre le gouvernement fédéral et celui de la province étaient constantes, et nous mettrions les Territoires absolument dans la même position. Si nous faisions un règlement que la Chambre consentirait à ratifier, avant que douze mois se seraient écoulés, vous verriez le gouvernement territorial demander des conditions plus avantageuses et un arrangement financier nouveau. D'après ce que je connais de l'ouest, je sais que c'est là ce qui arriverait, et si ceux qui ont fait de l'agitation en faveur de cette question veulent seulement réfléchir un peu, je suis certain qu'ils adopteront les mêmes conclusions que moi. Nous ne serions donc pas dans une meilleure situation si nous accordions l'autono-

mie provinciale aux Territoires. Nous leur avons déjà donné le gouvernement responsable. En réalité les Territoires jouissent des droits d'une province, à part de l'administration de la justice, l'enregistrement des terres et la police, ce qui est un grand fardeau de moins pour eux. S'ils le désiraient, nous pourrions leur accorder l'enregistrement et quelques autres pouvoirs de ce genre.

M. BORDEN (Halifax) : A cet égard les Territoires ne sont pas dans les mêmes conditions qu'une province.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (l'honorable M. Sifton) voudrait-il dire à la Chambre quelle serait la situation exacte si l'autonomie provinciale était décrétée. Je ne suis pas aussi familier avec ces choses que l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les Territoires ont aujourd'hui le gouvernement responsable, mais la juridiction du gouvernement est nettement circonscrite par la l'Acte des Territoires. Certains départements sont réservés au gouvernement fédéral, tels que la police et les bureaux d'enregistrement, mais ainsi que je l'ai dit, ce serait une petite affaire que de placer ces bureaux sous la juridiction territoriale. Le gouvernement fédéral reçoit de ces bureaux un revenu qui excède un peu les dépenses, mais il peut être admis dès à présent que le gouvernement fédéral est prêt à les céder. Ce sont les trois principaux sujets sur lesquels, je crois, les Territoires n'ont pas de juridiction. Mais mon honorable ami sait que sans l'autonomie provinciale, les Territoires n'ont pas le pouvoir de contracter de dettes et je ne sais pas trop si ce n'est pas un bien. Que la Chambre veuille bien considérer pour un instant——

M. SCOTT : Y aurait-il réellement quelque différence pour la police si les Territoires devenaient province.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : D'après mon souvenir, je crois qu'il n'y a que deux articles dans la constitution touchant la juridiction de la police dans les provinces. La province a la juridiction sur les institutions municipales, lesquelles ont, je crois, en certains cas, pouvoir de faire la police. Outre cela la province a le pouvoir sur l'administration de la justice. C'est là réellement l'article de la constitution qui donne aux provinces la juridiction sur la police. Les Territoires du Nord-Ouest n'ont pas ce pouvoir en vertu de leur constitution actuelle. Ce pouvoir est réservé au gouvernement fédéral.

M. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement fédéral possède aussi les mines, les terres et les minéraux ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Toutes les terres de la Couronne.

M. BORDEN : Les conditions sont bien différentes, sous ce rapport, de celles d'un gouvernement provincial autonome.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, les conditions sont différentes de celles des premières provinces. Les deux seuls territoires du Canada où les terres de la Couronne appartiennent au gouvernement fédéral sont la province du Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, y compris naturellement le Yukon. L'administration de la justice et de la police coûte cher au gouvernement fédéral, vu les circonstances particulières dans lesquelles cette administration se trouve. Une population plus forte n'entraînerait pas une augmentation équivalente dans les dépenses et changerait considérablement la situation. Au sujet du pouvoir d'emprunt je ne voudrais pas dire que les habitants des Territoires du Nord-Ouest ne sont pas aussi capables de conduire leurs affaires que ceux d'aucune autre partie du Canada, car je crois qu'ils le sont. Mais un corps comme la Chambre des communes du Canada, qui est responsable de l'avenir du pays, ne peut oublier que les deux cent mille habitants des Territoires sont dispersés sur une étendue de pays très vaste et très riche. Si cette population obtenait le droit d'hypothéquer ce territoire pour l'avenir, droit qui serait conféré en même temps que l'autonomie provinciale, ce territoire pourrait être hypothéqué pour des fins très inopportunes et très inutiles. En disant cela, je ne veux aucunement donner à entendre que les habitants du Nord-Ouest ne sont pas aussi capables de prendre soin d'eux-mêmes et de leurs intérêts que les habitants d'aucune autre province. Mais je dis que ce parlement doit considérer avec soin si le temps est arrivé de donner aux Territoires le pouvoir de s'endetter.

M. INGRAM : L'honorable ministre a dit que si le gouvernement laissait les Territoires se former en province, l'arrangement financier qui serait fait à cette occasion, ne durerait pas longtemps, que la nouvelle province viendrait bientôt à Ottawa demander de meilleures conditions. Voici ce que l'on demande, si l'honorable ministre veut me permettre :

On demande d'abord une subvention de $50,000 et 80 cents par tête sur une population estimée à 250,000 âmes, avec une augmentation proportionnelle jusqu'à ce que la population soit de 1,396,091, chiffre sur lequel est calculée la subvention de l'Ontario.

Or, si l'on met cet arrangement que l'on propose en regard de la déclaration de l'honorable ministre que l'augmentation de la population sera si grande qu'il croit qu'il sera nécessaire de retarder le règlement de toute la question, on remarquera que lorsque les Territoires reçoivent au début $50,000, et 80 cents par tête pour chaque personne additionnelle, la subvention augmentera très rapidement et ne tardera pas à atteindre la somme payée à la province d'Ontario.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas que les faits justifieront les prévi-

sions de l'honorable député, s'il croit que l'augmentation de la population permettra au gouvernement des Territoires de faire face à ses obligations financières pour l'administration de la chose publique, avec l'allocation basée simplement sur la population, ainsi que le propose M. Haultain. Celui-ci fait plus de fonds, je crois, pour faire face aux obligations financières de l'administration des Territoires, sur certains autres articles de son bill, l'article par exemple qui donnerait aux Territoires la propriété des mines, des forêts, et le bénéfice des revenus qu'ils en retireraient, et aussi sur l'article en vertu duquel le gouvernement des Territoires recevrait $1 de l'acre pour toutes les terres octroyées par le gouvernement fédéral dans les Territoires du Nord-Ouest. Je crois que si ces subventions étaient accordées, les Territoires pourraient se tirer d'affaire très bien.

M. INGRAM : Supposons que l'honorable ministre consente à accorder tout ce qui est demandé, prétend-il que l'on ne sera pas encore satisfait de l'arrangement et que ces Territoires reviendraient bientôt à Ottawa demander encore de l'argent ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, l'honorable député m'a mal compris. Je n'ai pas dit que s'ils n'obtenaient pas tout ce qu'il voulaient, ils ne seraient pas satisfait. Je n'ai jamais eu cette idée là. Au contraire, je crois que si le parlement voulait accorder aux Territoires tout ce qu'ils demandent dans ce bill, ils consentiraient à se tenir tranquilles pour un temps assez long. Je crois que s'ils obtenaient une allocation d'un peu plus d'un million de dollars par année, ils seraient très satisfaits.

M. INGRAM : Je vais poser la question d'une autre manière. Supposons que le gouvernement fédéral et celui des Territoires s'accordent sur un arrangement, l'honorable ministre prétend-il que cet arrangement serait répudié peu de temps après et que l'on demanderait une allocation plus élevée ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'expérience du gouvernement est que dans les affaires officielles vous ne pouvez faire d'arrangement, bien que les deux parties y consentent, qui puissent empêcher une des parties de revenir à la charge, si l'arrangement ne satisfait pas aux besoins nouveaux. Si les Territoires ne pouvaient faire face à leurs obligations, alors ils reviendront à Ottawa demander plus, que vous ayez fait un arrangement ou non avec eux.

M. INGRAM : L'honorable ministre dit que si le gouvernement fédéral concluait un arrangement avec les Territoires, ceux-ci reviendraient à la charge avant longtemps.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tout dépend de l'arrangement qui sera fait et surtout si cet arrangement est de nature à permettre aux Territoires de remplir leurs fonctions. Mon honorable ami comprendra que tout ce que j'ai voulu montrer, c'est que les conditions changent si vite, que la sagesse humaine ne peut faire un arrangement tel que le parlement sanctionnerait et qui permettrait aux Territoires de faire face à toutes leurs obligations financières de l'avenir.

M. INGRAM : Plus vous tarderez, plus vous rencontrerez de difficultés, je suppose.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas du tout. Je crois que les conditions vont changer si rapidement dans les Territoires d'ici à quelques années,—le temps n'est peut-être pas loin où la population sera de 600,000 ou 700,000—qu'alors le parlement pourra juger mieux ce qu'il faudra faire pour régler d'une façon permanente la situation financière des Territoires.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre de l'Intérieur a parlé de la demande bien explicite de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) au sujet du chiffre de la subvention. Il ne me paraît pas cependant que les vues de l'honorable député d'Alberta au sujet de l'autonomie provinciale pour les Territoires soient aussi claires, car autant que j'ai pu saisir son idée, il a dit que si la Chambre passait un bill que le satisferait entièrement, il serait alors pleinement satisfait. L'honorable député n'a pas voulu se commettre plus que cela.

M. OLIVER : Est-ce que cela n'était pas assez clair ?

M. BORDEN (Halifax) : J'admire la prudence de mon honorable ami. Maintenant quant aux détails du bill avec lesquels je ne suis pas très familier, car je n'ai pas eu l'occasion de l'examiner, je ne crois pas qu'ils aient beaucoup d'importance dans la question que le gouvernement aura à décider et qu'il lui faudra décider de façon à satisfaire les Territoires pour le présent. Mais parce que le gouvernement des Territoires soumet un bill que le gouvernement ne trouve pas satisfaisant, cela ne doit pas être une raison pour retarder le règlement de la question quatre ou cinq ans. Les raisons que l'honorable ministre de l'Intérieur a alléguées pour ne pas règler cette question maintenant sont autant de raisons pour ne jamais la régler. Il nous parle de la question de population. Nous ne nous attendons pas que la population des Territoires restera stationnaire pendant quatre ou cinq ans d'ici.

Elle continuera probablement à augmenter au taux de 60,000, 70,000 ou 80,000 par année et cela pendant plusieurs années à venir. Mon honorable ami propose que la question soit remise à plus tard, dans quatre ou cinq ans d'ici, ou jusqu'à ce que la population ait atteint 600,000 ou 700,000. Mais y a-t-il quelque raison particulière qui empêcherait les Territoires, lorsque leur population serait de 200,000 à 300,000 âmes, de se gouverner eux-mêmes? L'honorable ministre dit que les Territoires sont

un pays très riche, un pays de grandes ressources. Ne devons-nous pas reposer autant de confiance dans la population des Territoires que dans celle des autres parties du pays ? Y a-t-il quelque raison spéciale de supposer qu'ils hypothèqueront sans raison leur patrimoine ? Il n'y a pas une province dans le pays, pas une, qui ne pourrait pas, si elle voulait abuser de ses pouvoirs, emprunter au point de se mettre en banqueroute, et pourquoi supposerions-nous que la population des Territoires abuseraient plus des pouvoirs qu'on lui conférerait que celle de l'Ontario, de Québec, ou des provinces maritimes? Je suis heureux de voir que mon honorable ami considère la question des écoles dans les Territoires comme une question réglée d'une manière satisfaisante, et j'espère bien qu'il en est ainsi. Au sujet de sa prétention que si l'on faisait aujourd'hui un arrangement avec les Territoires, ceux-ci viendraient à la charge tous les ans, je crois que c'est plus un argument de circonstance au point de vue du gouvernement, que toute autre chose. L'argument ne paraît pas avoir beaucoup de force, même à ce point de vue, parce que si le gouvernement des Territoires vient déjà à Ottawa tous les ans, et s'il continue à venir, le gouvernement ne s'en trouvera pas plus mal que les années passées. Si la proposition de faire un arrangement à tant par tête de la population est un empêchement à la demande d'autonomie provinciale, je ne vois pas pourquoi elle ne serait pas aussi un empêchement dans l'avenir. Mon honorable ami dit qu'il est difficile de fixer la subvention sur la base d'une allocation à tant par tête, et que la proposition que l'on a faite de faire un recensement à des intervalles rapprochés n'est pas suffisante. Mais comment mon honorable ami se propose-t-il de régler la question dans quatre ou cinq ans ? La même difficulté qui se présente aujourd'hui ne se présentera-t-elle pas alors ? Personne ne suppose que la population des Territoires ne continuera pas à augmenter à une allure extraordinaire durant les prochains quatre ou cinq ans, et que l'on sera dans ce temps-là en face de la même difficulté dans laquelle on se trouve aujourd'hui.

Mon honorable ami ne s'est pas exprimé bien clairement sur ce point, car s'il y a une difficulté aujourd'hui, il ne nous a pas montré que cette difficulté serait disparue dans quatre ou cinq ans. Une raison très forte, il me semble, en faveur de la demande des Territoires, c'est qu'ils jouiront de l'autonomie provinciale et qu'ils auront plus de justice dans l'administration de certains départements publics, ainsi que mon honorable ami l'a expliqué dans son discours. Si on accordait aux Territoires l'autonomie provinciale, toutes les questions qui les intéressent seraient discutées et réglées dans la législature provinciale par des membres qui seraient plus au fait des besoins du pays que la majorité des membres de ce comité. Je suis d'opinion que la grande

majorité des membres de cette Chambre ne comprennent pas—que l'on me pardonne le mot—les sujets que l'on discute, parce qu'ils ne comprennent ps les besoins de la population aussi bien que ceux qui demeurent dans le pays ou que les députés qui le représentent, et à ce sujet ce serait une amélioratrès importante si les questions locales, qui sont ordinairement confiées aux législatures provinciales, pouvaient être réglées par les représentants des Territoires, même dans une assemblée provinciale. Je ne prétends pas avoir donné à ce sujet assez de réflection pour donner un grand poids à mes remarques. Tout ce que je viens de dire exprime simplement l'impression que les discours des honorables députés des Territoires appartenant aux deux côtés de la Chambre qui ont parlé avec tant d'éloquence sur la question ont faite sur moi, ainsi que les déclarations de l'honorable ministre de l'Intérieur. Ce sont ces déclarations même qui me portent à croire que le ministre de l'Intérieur veut retarder injustement l'octroi de l'autonomie provinciale aux habitants des Territoires du Nord-Ouest, lorsqu'il dit que l'on ne peut s'occuper de cette question avec opportunité ou raison que dans quatre ou cinq ans d'ici.

M. BOYD : M. le président, je me lève pour dissiper une impression fausse que mes remarques, à propos de l'assemblée d'Indian-Head, semblent avoir créée chez l'honorable ministre de l'Intérieur. Ce que j'ai voulu faire comprendre au comité, c'est que l'assemblée, tout en étant divisée sur la question de savoir si les frontières du Manitoba ne devaient pas être agrandies de façon à inclure une plus grande partie des Territoires, ou si l'autonomie provinciale ne devait pas être accordée aux Territoires ainsi qu'ils sont présentement délimités, avait cependant montré la plus grande unanimité possible au sujet de la nécessité d'avoir une forme quelconque de gouvernement local.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le temps de faire un changement est arrivé.

M. BOYD : C'était apparemment le sentiment de l'assemblée. Nous devons admettre que c'est certainement un malheur si l'expérience que l'honorable ministre qui est maintenant à la tête du département de l'Intérieur a eue au Manitoba lui permet de conclure que l'on ne peut arriver à aucun arrangement qui sera satisfaisant. Cette excuse pouvait avoir une certaine valeur dans les années passées, lorsque le gouvernement qui a précédé celui-ci était dans une ignorance complète des besoins du Manitoba à cette époque, mais je crois qu'il est malheureux pour le moins d'avouer qu'aujourd'hui, avec les connaissances que nous avons sur l'ouest, nous ne puissions pas nous accorder ici sur une forme de gouvernement. Je suis heureux que ce débat ait révélé des choses qui n'étaient pas connues lors de l'assemblée d'Indian-Head. J'ai

entendu plusieurs personnes dire après l'assemblée qu'elles étaient heureuses de voir M. Haultain placé dans une position qui permettait de comprendre ce qu'il voulait, mais il est évident que M. Haultain n'a pas pu connaître exactement l'intention de l'honorable ministre de l'Intérieur. Ce débat nous a prouvé cependant d'une façon très claire que, pour le présent du moins, l'honorable ministre de l'Intérieur n'est pas prêt à accorder l'autonomie provinciale aux Territoires avant quatre ou cinq ans. Cela ressort clairement du débat, et il ressort aussi que l'honorable ministre trouve satisfaisante la loi territoriale actuelle sur les écoles primaires. Pour ma part, je voudrais qu'il en serait ainsi, et je serai satisfait si les Territoires le sont. Le débat a aussi fait voir que le député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) n'est pas en faveur de l'autonomie provinciale des Territoires.

M. DOUGLAS : Vous vous trompez.

M. BOYD : Il n'en veut pas pour le présent. Il est en faveur d'un délai de quatre ou cinq ans.

M. DOUGLAS : Je n'ai pas précisé de délai.

M. BOYD : Notre collègue n'est pas très précis. Nous connaissons ses vues. Nous savons aussi ce que pense l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) mais nous ne sommes pas aussi heureux au sujet de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Il s'expliquera probablement avec ses électeurs. Pour ma part je ne crains pas d'admettre que si le gouvernement ne veut pas donner aux Territoires l'autonomie provinciale, j'appuierai une proposition d'augmenter la subvention. Bien que je n'aie plus la prétention de croire que je puisse faire changer en rien les vues du gouvernement actuel, je veux dire ce que je pense de la situation. Je suis d'avis que nous devrions avoir deux provinces dans les Territoires. L'expérience des provinces maritimes d'où viennent l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) et l'honorable chef de l'opposition (M. Borden, Halifax) est là pour nous prouver qu'il n'est pas toujours sage ni bon d'avoir plusieurs gouvernements, et je ne crois pas qu'il serait sage d'avoir trois ou quatre petits gouvernements provinciaux dans l'ouest.

Je ne crois pas non plus que la population de ce pays-là, ni les membres de cette Chambre soient satisfaits si vous leur dites : Nous proposons de former un gouvernement dans les Territoires du Nord-Ouest et de constituer une province comprenant 1,250,000 milles carrés le long d'une autre province de 250,000 milles carrés. Je ne crois pas que la population de la partie ouest sera satisfaite de cela ; du moins je ne crois pas que le peuple du Canada l'approuvera, et je ne crois pas non plus que le peuple du Canada considèrera cela comme une juste distribution de territoire, mais je crois que si cette question est franchement discutée et exposée devant le peuple du Canada, il admettra qu'il y a de la place pour deux grandes et prospères provinces dans ce pays. Ce serait étendre les limites du Manitoba à une distance raisonnable, et de cette manière chacune d'elles serait suffisamment grande. Je ne crains pas de dire que telle est mon opinion et j'en donne avec plaisir le bénéfice au gouvernement ; non pas que je m'attende à ce qu'il prête aucune attention à une opinion que je pourrais exprimer sur le sujet.

M. SCOTT : L'honorable monsieur (M. Boyd) s'est efforcé d'expliquer ce qu'il a dit au sujet des sentiments exprimés à l'assemblée d'Indian-Head. J'ai compris qu'il disait que la population y était divisée sur la question de savoir s'il faudra créer une ou deux provinces dans les présents territoires organisés.

M. BOYD : Oui.

M. SCOTT : La question d'une ou de deux provinces dans les Territoires du Nord-Ouest sur laquelle la population diffère d'opinion est de savoir s'il faudra créé une ou deux provinces dans les présents territoires organisés.

L'assemblée d'Indian-Head a été convoquée pour entendre la discussion entre le premier ministre des Territoires et le premier ministre du Manitoba pour savoir si les Territoires du Nord-Ouest devaient être formés en une province ou si une partie des Territoires du Nord-Ouest devait être ajoutée à la province du Manitoba, ce qui est une question toute différente. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur a dit qu'il y avait divergence d'opinion dans la population et que, dans certaines parties des Territoires, on était en faveur d'en placer une partie dans la province du Manitoba. Je voudrais porter à l'attention de la Chambre que, dans ces derniers jours, on a voté sur cette question dans l'Assemblée législative, à Régina, et que par un vote virtuellement unanime les représentants du peuple dans cette législature ont décidé qu'il ne voulaient pas qu'aucune partie des Territoires du Nord-Ouest fut adjointe au Manitoba. Il peut y avoir ci et là quelque personnes qui n'avaient pas d'objection à l'annexion de quelque partie des Territoires à la province du Manitoba, mais l'opinion exprimée par les représentants du peuple dans leur Assemblée était unanimement contraire à la division des Territoires en enlevant une partie quelconque située à l'ouest du Manitoba pour l'ajouter à cette province. Je ne sais pas si ce débat sur l'autonomie provinciale dans toutes ces phases est à propos dans une discussion de cet item, mais permettez-moi de dire un mot au sujet de certaines " demandes ", si je peux les appeler ainsi, ou suggestions que des gens responsables représentant les Territoires du Nord-Ouest ont faites. Le ministre de l'Intérieur à cité une clause

dans laquelle ils demandent virtuellement—ou du moins dans laquelle ils suggèrent en tous cas—que les ressources publiques soient remises à l'autorité locale. L'honorable ministre a également dit qu'il ne savait trop si aucun arrangement qu'on pourrait faire accepter par la Chambre des communes, dans le temps présent, ne serait pas de nature à forcer les Territoires du Nord-Ouest à revenir ici dans un an ou deux. Cela me prouve simplement que les demandes ou suggestions faites par le gouvernement du Nord-Ouest ne sont pas déraisonnables. Il se peut qu'elles puissent paraître déraisonnables à une majorité des membres de la Chambre des communes dans le temps présent, mais si, faute d'adopter ces suggestions, la position doit entraîner un manque de permanence dans l'arrangement, alors nous devons arriver à la conclusion que les sugestions faites par ceux qui représentent les Territoires du Nord-Ouest on leur raison d'être.

A la dernière session, j'ai traité assez longuement cette phase de la question, m'attachant non pas à aucun argument en faveur de la proposition que ce temps était arrivé, mais à certaine partie des termes que je croyais devoir être convenus. Je dis aujourd'hui, comme je l'ai dit alors, que je ne crois pas qu'aucun arrangement sera d'une nature permanente, ou qu'on en arrivera jamais à un arrangement qui satisfera la population du Nord-Ouest, si ce n'est un arrangement en vertu duquel les ressources publiques seront remises à l'autorité locale, et qu'elle soit placée sur le même pied que la population dans les autres provinces du Canada, à l'exception de la province du Manitoba. Laissant cette phase de la question, et revenant à l'item, il est évident qu'on n'accordera pas cette année l'autonomie provinciale à la population des Territoires du Nord-Ouest, et dans ce cas, l'autorité locale a besoin d'argent pour conduire les affaires cette année. J'accepte ce qu'a dit mon honorable ami le ministre, et je suis heureux d'apprendre qu'il sera voté une augmentation dans le budget supplémentaire. Mais quant à la réponse qu'il a fait à mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) sur le fait qu'une question a deux côtés, même en ce qui concerne le budget, je ne crois pas qu'il serait juste d'accepter cette déclaration d'une manière trop positive. Comme je me suis efforcé de l'expliquer déjà, c'est en réalité pour le moment simplement un des services ordinaires auxquels le parlement est obligé de pourvoir.

Quant à tout autre département du gouvernement, le ministre a l'avis des officiers qui lui sont directement responsables quant à l'argent qu'il demande à la Chambre des communes de lui voter ; mais pour ce service particulier le ministre de l'Intérieur n'a aucun officier responsable qui soit en état de dire si les estimations budgétaires présentées par le gouvernement du Nord-Ouest sont raisonnables ou non. Je dis donc que la demande que fait le gouvernement du Nord-Ouest doit être acceptée comme finale.

M. SCOTT.

Le gouvernement du Nord-Ouest prépare lui-même son budget ; il est responsable aux électeurs du montant des estimations qu'il présente et par conséquent ce service se trouve dans une position qui diffère probablement de tout autre service auquel la Chambre des communes doit pourvoir. Les autorités de là-bas ont dit cette année qu'elles avaient besoin d'une somme d'environ $600,000. De fait on a déposé devant la Chambre d'assemblée à Régina, la semaine dernière, un budget demandant environ $600,000. J'accepte avec plaisir l'intimation du ministre de l'Intérieur que le budget supplémentaire contiendra une augmentation de crédit, et je désire de nouveau insister auprès de lui aussi fortement que je le peux sur la véritable nécessité d'accorder une bien plus forte augmentation.

M. HENDERSON : Il est encore de bonne heure, deux minutes passé minuit seulement, et nous avons un vaste sujet devant nous. Il est possible que nous ne puissions faire mieux que de le discuter à fond même à cette heure avancée de la nuit. A mon avis nous avons un problème très grave à régler dans le Nord-Ouest. Je considère cette question comme l'une de celles qui exige la plus sérieuse étude que le gouvernement pourra lui accorder. Une nouvelle population arrive dans les Territoires du Nord-Ouest, venant de différents pays, et cette population demandera sans doute des droits plus étendus. Selon moi, tant que la population des Territoires du Nord-Ouest se considérera seulement sous la tutelle de ce gouvernement, aucun esprit de confiance en soi ne se manifestera parmi elle. Elle comprendra qu'elle dépend de nous pour obtenir le peu d'argent que nous lui donnons d'année en année, et au lieu de devenir un grand peuple, elle sentira qu'elle est simplement sous la tutelle du reste du Canada.

Or, je considérerais cela comme une question de grave importance. Le plus vite ces gens comprendront qu'ils sont sur le même pied que toutes les autres parties du Dominion, le mieux ce sera pour le Canada. Qui a le droit de dire quand l'autonomie provinciale devra être accordée au Nord-Ouest? Je ne prétends pas que nous, ici, ayons le droit de dicter à ces gens ou de forcer les Territoires du Nord-Ouest à accepter une forme quelconque de gouvernement. Lorsque la Confédération a été décidée nous avons obtenu notre charte du parlement de la Grande-Bretagne ; mais le parlement de la Grande-Bretagne n'a voté l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord qu'après que le peuple du Canada le lui eût demandé ; et lorsque le peuple du Canada demanda à ce parlement de donner force de loi à une constitution pour les provinces unies, il n'a pas hésité, et il a rédigé cette constitution, je crois, absolument comme nous le désirions. Or, à l'égard des Territoires du Nord-Ouest nous sommes en grande partie dans la même position que l'était le parlement

de la Grande-Bretagne vis-à-vis les anciennes provinces du Canada ; et à mon avis, lorsque la population du Nord-Ouest demande l'autonomie provinciale, ce parlement ferait mieux de ne pas hésiter un instant, mais de lui donner ce qu'elle désire. Je crois que cela vaudra mieux pour le Dominion en général et favorisera à un haut degré ces gens, surtout la nouvelle population qui arrive et qui s'uniront pour donner effet à la nouvelle forme de gouvernement qui sera permanente ; et il y aura un plus grand esprit d'indépendance parmi ces gens. Ils comprendront qu'ils ont leurs droits, qu'ils sont Canadiens au vrai sens du mot, et deviendront de meilleurs citoyens. Pour ma part je ne refuserais pas l'autonomie provinciale à ces gens un seul jour après avoir connu leur désir. Il semble y avoir un peu de divergence d'opinion parmi les honorables députés venant de cette partie du pays sur ce que désire la population du Nord-Ouest. Un honorable député dit que dans son comté on est opposé à l'autonomie provinciale, et d'autres disent que la population dans leur région expriment l'opinion contraire. A mon avis le meilleur guide à suivre est le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. M. Haultain, le premier ministre de ces territoires est certainement plus au courant des exigences de ce pays et des sentiments du peuple sur cette question que les honorables messieurs qui représentent cette partie du pays dans ce parlement. Je trouve dans une lettre qu'il a écrite à l'honorable ministre de l'Intérieur, il y a quelques semaines à peine, qu'il dit :

> Je suis prêt à dire que le temps est arrivé où la question d'organiser les territoires en province devrait faire le sujet d'une sérieuse étude.

M. Haultain, nous dit-on, est un excellent administrateur ; il a économiquement employé chaque dollar qu'on lui a confié ; il occupe une place élevée dans l'estime de la population ; il a été maintenu au pouvoir depuis un temps considérable et il semble exprimer les exigences du pays. Je suis donc disposé à accorder un poids considérable à ce qu'il dit.

Nos amis des Territoires du Nord-Ouest nous disent qu'il n'entendrait rien dire, si ce parlement accordait aux Territoires du Nord-Ouest une subvention suffisante pour faire honneur à leurs dépenses. Je ne suis pas certain que toute l'affaire se réduise à une question d'argent. Je crois qu'on y met du sentiment. Ces gens comprennent qu'ils sont seulement les enfants du Dominion dont le reste du Canada prend soin, qu'ils n'ont aucune situation comme celle que nous avons dans l'Ontario, dans Québec ou dans la petite province de l'Ile du Prince-Edouard. Ils sentent qu'ils sont sous la tutelle de la nation comme les sauvages, que nous leur donnons telle somme d'argent, et que nous envoyons la gendarmerie pour les surveiller. De cette manière, ils sentent qu'ils ne sont pas citoyens de ce grand Dominion dans la mesure du reste la population dans toutes les autres provinces.

Je n'ai aucune objection à voter plus d'argent aux Territoires du Nord-Ouest. Je pense que la subvention actuelle est trop faible pour leurs besoins grandissants, et je ne crois pas que le gouvernement rencontre de l'opposition s'il augmente la subvention. Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons pas permettre que ces gens pensent que nous ne les traitons pas avec justice. Nous serons obligés de nous soumettre en grande mesure à ce qu'il décideront être le plus avantageux pour eux, et si nous pouvons les satisfaire plus facilement en leur accordant l'autonomie provinciale qu'en augmentant leur subvention, je dirais, donnez leur l'autonomie provinciale et satisfaisons-les du mieux que nous pourrons. Mais si des honorables députés se lèvent pour dire que le temps de l'autonomie provinciale n'est pas encore venu, et qu'il faut faire de nouvelles demandes sur le trésor de ce pays, afin de les aider suffisamment, nous dit-on, à faire honneur à leurs engagements, le meilleur moyen pour eux d'obtenir cette aide suffisante, c'est de se joindre à nous pour donner un protection convenable aux industries de l'est, qui fournit la moyenne partie de cet argent, et alors ils auront meilleur espoir de voir combler leurs désirs. Les honorables députés de l'ouest doivent renoncer à quelques-unes de leurs petites idées et devenir des hommes à esprit large ; et lorsqu'ils voudront une somme suffisante pour conduire les affaires de leur pays, ils devront traiter sur un pied d'égalité avec le reste du Canada, où se prélève une grande partie de cet argent.

J'espère que le jour n'est pas éloigné où nous comprendrons qu'une autre grande province a été ajoutée au Canada. Si l'on a la moindre crainte que cette question soulève des troubles dans l'ouest, j'espère que le gouvernement accordera à cette affaire son plus sérieux examen. Il ne devrait pas permettre que le simple fait que le ministre des Finances est obligé d'aller faire un voyage de plaisir en Angleterre, ou que la visite d'un personnage royal au Canada, ou aucune raison de cette nature, l'empêche d'aborder cette question. Réglons la question avant qu'il se produise de nouveaux embarras qui pourraient peut-être causer une nouvelle rébellion dans le Nord-Ouest.

M. TAYLOR : Je crois que nous pourrions très bien lever la séance. En tout cas, il n'y a pas quorum, et on a fait des affaires considérables.

On fait rapport de quelques résolutions.

Sur motion du ministre des Finances, la Chambre lève sa séance à 12 heures 20, samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 21 avril 1902.

La séance s'ouvre à trois heures.

EGLISE CATHOLIQUE RUSSO-GRECQUE ORTHODOXE.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Je propose que le rapport présenté par le comité des ordres permanents relativement à la pétition du révérendissime Tikhon demandant une loi lui conférant la personnalité civile, sous le nom d' " Evêque de l'Eglise catholique russo-grecque orthodoxe," soit renvoyé à ce comité, afin d'obtenir son acquiescement à la présentation du bill, nonobstant la règle 49eme.

M. A. A. C. LaRIVIERE (Provencher) : Voilà deux fois que cette pétition est renvoyée au comité des ordres permanents. La première fois, le comité fit rapport qu'on ne s'était pas conformé au règlement de la Chambre, et alors le député d'Alberta (M. Oliver) proposa le renvoi de la pétition au comité, pour plus ample délibération. Le comité délibère de nouveau la pétition, et au lieu de modifier son premier rapport, il signale à l'attention de la Chambre de nouvelles objections formulées contre la pétition et entr'autres, le fait que le pétionnaire n'est pas sujet britannique, qu'il demeure non pas dans les possessions britanniques, mais à San Francisco, et qu'il est étranger, chose qu'il admet dans sa pétition. Je ne sais si l'honorable député s'attend à ce que le comité se mette en contradiction avec lui-même, en dressant un rapport différent de celui qu'il a déjà présenté deux fois. En outre, je ne sache pas que les règles de la Chambre comportent le renvoi de ce rapport au même comité, sans qu'il soit allégué de nouvelles raisons à l'appui. On n'allègue aucun motif ; on ne demande pas de donner de nouvelles instructions au comité. A deux reprises différentes, le comité a mûrement délibéré la question et j'ajouterai que les représentants de la Couronne ont assisté aux séances. A la première séance, le Solliciteur général (l'honorable M. Carroll), et à la deuxième séance, le ministre de la Justice, (l'honorable M. Fitzpatrick), ainsi que le Solliciteur général étaient présents ; et en outre, c'est sur la recommandation du ministre de la Justice lui-même qu'a été dressé le dernier rapport du comité. Je ne suis pas, d'ordinaire, partisan du gouvernement ; mais, aujourd'hui, je crois devoir lui prêter mon appui.

Je ne m'oppose nullement à ce que l'Eglise russo-grecque soit constituée en corporation ; mais au moins faut-il que la chose se fasse régulièrement, de façon à ce que les principaux intéressés sachent ce qui se passe ici. On nous demande de constituer en personne civile un évêque, un étranger demeurant à San Francisco, qui réclame le titre d'évêque de l'église grecque de l'Amérique du nord et des Iles Aléoutiennes ; il demande ce titre d'institution dans sa pétition, et il aspire à être chef de l'église grecque au Canada. Bien que les objections que je formule n'intéressent peut-être point la question d'ordre, je tiens à dire qu'en matière de cette importance, le comité doit procéder avec prudence et user d'une sage lenteur.

Le comité a mûrement délibéré toutes ces questions et a constaté que le tout était entaché d'irrégularité. La pétition qui a été délibérée en séance du comité ne portait pas le nom du député qui l'a présentée à la Chambre et qui en a assumé la responsabilité ; elle est donc irrégulière de toutes façons ; et l'on ne saurait s'attendre à ce que le comité se mette en contradiction avec lui-même en délibérant pour la troisième fais une question qu'il a mûrement étudiée.

Le ministre de l'Intérieur a affirmé que je m'étais servi de mon influence, à titre de membre du comité, pour faire adopter le rapport en question ; or c'est bien à tort que le ministre affirme pareille chose, puisque je ne fais point partie du comité. J'ai assisté aux séances du comité à titre de simple député et à titre de représentant d'un groupe de la population qu'on cherche à constituer en corporation sans l'avoir consulté. Cette population constitue, dans le comté que je représente, un groupe de mille ou deux mille âmes, et voilà pourquoi je proteste contre cette façon d'agir et les moyens pris pour obtenir la législation en question. Je soulève la question d'ordre, M. l'Orateur, et je demande votre décision.

M. OLIVER : Me sera-t-il permis de faire quelques observations, ou au moins de donner quelques renseignements à l'honorable député au sujet de la motion que j'ai proposée ? Si j'ai bien saisi la pensée de l'honorable député, il affirme que cette motion est trop vague et que je n'allègue aucun motif à l'appui. La motion demande le renvoi du bill au comité, afin que celui-ci recommande que cette mesure soit présentée à la Chambre. C'était là l'intention de la Chambre et, je suppose, celle du comité. Il y a erreur quelque part. Le comité a fait rapport sur ce bill, mais il n'a pas recommandé cette proposition de loi à la Chambre, bien que ce fut là son intention. Le rapport du comité des ordres permanents est consigné au cahier des votes et délibérations, et en voici la teneur :

> En conformité de l'ordre émis par la Chambre, le 15 courant, votre comité a de nouveau délibéré la pétition du révérendissime Tikhon, de la ville de San Francisco, Californie, évêque de l'église catholique russo grecque orthodoxe, pour l'Amérique-nord et les Iles Aléoutiennes, demandant une législation qui le constitue en corporation. Comme on a signalé au comité le fait que le pétitionnaire est, de son propre aveu, un étranger, demeurant en pays étranger, et désirant être érigé en corporation au Canada, le comité à l'honneur de faire rapport de ce fait à la Chambre.

A mon avis, d'après la teneur de ce rapport, le comité recommande le bill à la Chambre. Ce rapport, toutefois, paraît-il, est susceptible d'une interprétation différente, et le bill ne saurait être soumis à la Chambre sans que le comité en délibère de nouveau. Par déférence pour l'avis ainsi exprimé, je demande à la Chambre de renvoyer le bill au comité, afin de couper court à tout malentendu.

M. F. B. FLINT (Yarmouth) : A titre de président du comité, je dois dire qu'il existe quelque malentendu. Comme on avait appelé l'attention du comité sur le fait que le pétitionnaire, d'après la teneur même de la pétition, est étranger, et ne réside point au pays, le comité, si je ne me trompe, décida de signaler la chose à la Chambre, afin que celle-ci en délibérât. Quant à l'avis de rigueur, les formalités voulues ont été remplies, et le comité a accepté la pétition, avec l'entente que l'objection en question serait portée à la connaissance de la Chambre. La chose, sans doute, n'est pas parfaitement claire. L'intention du comité, si je ne me trompe, était de transmettre le bill à la Chambre de la façon ordinaire, tout en appelant son attention sur l'objection en question. A mon avis, il serait bon de renvoyer le bill au comité, afin de faire constater si le comité a voulu le recommander à la Chambre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On cherche évidemment à soulever des objections de nature technique contre ce bill, dans le but d'empêcher la Chambre de le délibérer. D'abord, on a soulevé une objection au sujet de l'insuffisance de l'avis. On renvoya le bill au comité qui constata l'inanité de cette objection. Quant à la question de résidence du pétitionnaire, il a été admis que la chose intéresse la Chambre elle-même ou le comité des bills privés. Or, maintenant on veut empêcher la Chambre de se saisir du bill lui-même. C'est à la Chambre elle-même ou au comité des bills privés qu'il appartient de décider de la valeur des objections soulevées. On se fonde sur un règlement de la Chambre, pour l'empêcher de délibérer cette mesure ; or il est évident que, d'ordinaire, on n'applique pas ce règlement. Citons Bourinot, à ce sujet :

Les étrangers, ne résidant pas au pays, n'ont pas strictement droit d'adresser de pétitions au parlement. Cependant, lorsqu'il s'agit de pétitions relativement à des bills d'intérêt privé, cette règle ne s'applique pas. En 1878, sur la proposition de M. l'Orateur Anglin, il fut convenu de recevoir une pétition des directeurs de la compagnie d'assurance mutuelle du Connecticut, de Hartford, et cela parce que c'était une compagnie d'assurance mutuelle, composée en partie de Canadiens, et qu'elle rentrait dans la catégorie des matières sujettes à la législation parlementaire, la compagnie étant tenue de faire un certain dépôt avant de commencer son exploitation au pays. En 1883, le parlement reçut une pétition de certains citoyens de la ville de Portland, état du Maine, demandant une loi les constituant en corporation, et cela parce que cette question tombait sous la juridiction de la Chambre, comme dans le cas précité. On peut considérer que la Chambre accepte ces pétitions, à titre gracieux.

La pétition en question ayant été présentée et renvoyée au comité des ordres permanents, les membres de ce comité et l'auteur du bill, paraît-il, ont voulu que le bill fût recommandé à la Chambre. Lorsque ce bill fut délibéré en séance de comité, on appela l'attention des membres du comité sur le fait que le pétitionnaire est un étranger ; or, le comité voulut signaler la chose à la Chambre, afin qu'elle fût en mesure d'en délibérer et de recevoir la pétition à titre gracieux, si elle jugeait à propos de le faire. A mon avis, la Chambre ne saurait refuser au pétitionnaire le droit de se faire entendre. Puisqu'il s'est conformé à toutes les dispositions de la loi et au règlement relatif aux avis de rigueur, et le comité ayant donné sa décision au sujet du bill, le pétitionnaire devrait être mis en mesure de se présenter devant la Chambre et d'en obtenir une décision au sujet de la législation qu'il demande. C'est là un droit incontestable qu'il possède, en commun avec tous ceux qui demandent une législation. Soit que la Chambre décide à accepter cette pétition à titre gracieux, soit qu'elle refuse de l'accepter, sous prétexte qu'il est étranger, il a certainement le droit d'obtenir une décision, dans un sens ou dans l'autre. Si le règlement exige le renvoi du bill au comité des ordres permanents, pour que celui-ci lui fasse subir un amendement et d'après l'interprétation donnée par le député d'Alberta, c'est ce que comporte le rapport du comité, chose que du reste, vous serez appelé à décider, M. l'Orateur—alors, il est juste, à mon avis, que le pétitionnaire obtienne une décision de la Chambre sur le fond même du bill.

M. D. C. FRASER (Guysborough) : A mon avis, la seule question devant la Chambre est celle-ci : le rapport comporte-t-il la décision du comité? Si je ne me trompe, le comité a voulu recommander le bill à la Chambre, avec l'entente qu'il désirait obtenir l'avis de cette dernière sur le fait que le pétitionnaire, dans sa pétition, reconnaît être citoyen des Etats-Unis. A mon avis, il ne faut pas renvoyer le bill au comité, puisqu'il en dispose en dernier ressort, sans le renvoyer à la Chambre. La question se pose ici : le rapport du comité renvoie-t-il le bill à la Chambre? La chose est fort douteuse. Bien qu'il importe, à mon avis, de se renseigner sur la situation du pétitionnaire, il convient que le bill revienne devant la Chambre, ainsi que l'a décidé le comité, afin qu'elle puisse prendre l'initiative voulue. Je n'affirme pas que je voterai l'adoption du bill ; mais s'il nous revient, ce sera après que le comité l'aura recommandé à la Chambre, chose que le comité n'a pas encore faite. Il importe que le comité dans son rapport recommande le bill à la Chambre.

M. l'ORATEUR : On soulève une objection contre la motion présentée par le député d'Alberta (M. Oliver), demandant le renvoi du rapport contenant cette pétition au comité des ordres permanents. Si je saisis bien la situation, le pétitionnaire, il y a quelque temps, présenta à la Chambre une pétition que celle-ci reçut et renvoya au comité des ordres permanents.

A mon avis, la Chambre, si elle le juge à propos, peut recevoir la pétition en question, bien que signée par un étranger. Je constate qu'en mainte occasion, surtout lorsqu'il s'agit de bills d'intérêt privé, la Chambre a reçu des pétitions signées par quelques étrangers. Cette pétition a été délibérée par le comité des ordres permanents qui a fait rapport à ce sujet, et ce rapport, au sens de la motion, est insuffisant. A mon avis, la motion tendant au renvoi du rapport au comité est parfaitement dans l'ordre.

M. BORDEN (Halifax) : Il ne s'agit que d'un fait particulier touchant ce bill, qui est encore soumis au comité, lequel pourra le recommander à la Chambre, s'il le juge à propos. A mon avis, cette motion est absolument irrégulière. Le comité n'a pas recommandé le bill à la Chambre, mais s'est contenté de lui signaler un fait sur lequel il demande une décision. Rien n'empêche que le comité délibère sur ce bill, tout comme si ce fait n'avait pas été soumis à la Chambre.

Adopté.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT—DEPENSES DEPUIS 1895.

L'honorable M. HAGGART : Je donne avis que demain, je proposerai la motion que j'ai inscrite au cahier des ordres.

Le PREMIER MINISTRE : Le ministre des Chemins de fer, si je ne me trompe, doit faire son exposé demain même.

L'honorable M. HAGGART : Quand le comité aura fait son rapport.

Le PREMIER MINISTRE : C'est parfait.

LOI RELATIVE AU TERRITOIRE DU YUKON.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable M. Sifton) : Je présente le bill (n° 109) amendant de nouveau la loi du territoire du Yukon ; et l'effet de cette modification, c'est qu'advenant un conflit entre une ordonnance rendue par l'exécutif fédéral et une ordonnance établie par le commissaire, celle rendue par l'exécutif fédéral l'emportera. Il s'agit uniquement de parer à tout litige inutile, lorsqu'il surgit quelque différend au sujet de la juridiction. Le bill attribue, en outre, au conseil local du territoire du Yukon la direction et la réglementation de la vente des boissons alcooliques dans le territoire. Cet article, toutefois, ne modifie en rien la disposition de la loi relative à la fabrication des spiritueux dans le territoire du Yukon. L'article 2 statue sur les séances du tribunal. L'article 3 apporte une modification importante à la constitution du conseil local du territoire. A notre avis, l'heure est arrivée d'accorder au territoire du Yukon une plus large mesure de gouvernement représentatif, et par conséquent, en conformité de la demande du conseil du Yukon, il est statué que le conseil local se composera de cinq membres, au lieu de deux. L'article 4 amende la disposition relative aux pouvoirs de l'exécutif fédéral au sujet des territoires. L'amendement, dans sa teneur actuelle, fait disparaître la disposition qui défend à l'exécutif d'imposer une taxe dans ces territoires; mais je dois faire observer à la Chambre que c'est par erreur qu'on a rédigé cet article et je proposerai un amendement dont je ferai connaître la teneur précise, lorsque le bill subira sa deuxième lecture.

M. BORDEN (Halifax) : De combien de membres le conseil se compose-t-il, d'après la teneur de ce bill?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il se compose actuellement de cinq membres à la nomination du gouvernement, et il y en aura cinq électifs, outre le commissaire.

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

LOI DES TERRES FEDERALES.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable C. Sifton) : Je présente le bill (n° 120) amendant la loi des terres fédérales. Il est inutile d'expliquer en détail les différents articles de ce bill ; qu'il me suffise d'en indiquer le but et les effets. Il statue que, dorénavant, les ventes de terre et les inscriptions de homesteads qui pourront être accordés dans les Territoires du Nord-Ouest seront subordonnées à la disposition portant que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest pourra ouvrir une route de 66 pieds de largeur au plus et comprenant au plus 5 pour 100 de la parcelle de terre en question, sans qu'il soit rien payé pour droit de passage. En d'autres termes, les inscriptions de biens de famille et les ventes de terre seront subordonnées aux droits du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, d'ouvrir un chemin à travers les terres vendues. Le gouvernement est obligé d'ouvrir un grand nombre de chemins ailleurs que sur les réserves de chemins, et la difficulté d'établir ces routes s'accroît en raison des demandes formulées pour compensation du droit de passage. J'ai donc cru venir en aide au gouvernement, dans la mesure de mon pouvoir, en amendant la loi dans le sens que je viens d'indiquer. Les détails sont consignés au bill. Il existait autrefois une disposition semblable relativement au droit de passage du chemin de fer Canadien du Pacifique ;

et ainsi cette disposition sera d'application facile.

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

LOI DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST—AMENDEMENT.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable C. Sifton) : Je présente le bill (n° 121) amendant de nouveau la loi des Territoires du Nord-Ouest. Ce bill tend à attribuer à l'Assemblée législative du Nord-Ouest le pouvoir d'édicter des ordonnances au sujet des réserves de chemins qui ont été transférées aux gouvernements des Territoires. Il est, en outre, statué que les rapports d'arpentage seront déposés aux archives, après que le changement relatif aux réserves de chemins aura eu lieu.

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

LOI RELATIVE A LA MAIN-D'ŒUVRE ETRANGERE—AMENDEMENT.

M. R. SMITH (Vancouver) : Je propose le bill (n° 122) amendant de nouveau la loi restreignant l'importation et l'emploi des étrangers.

Quelques VOIX : Expliquez-vous.

M. SMITH (Vancouver) : Le but de l'amendement que je propose est de confier au ministre du Travail l'application de la loi relative à la main-d'œuvre étrangère, dont le procureur général est actuellement chargé. Je propose d'amender la loi de façon à mettre en vigueur l'article 6. La session dernière, cette loi, comme on le sait, a subi plusieurs amendements, et le gouvernement, d'après l'interprétation qu'il donne à la loi, prétend qu'il n'est pas tenu de s'occuper de son application. L'amendement stipule que le gouvernement sera tenu, au sens de d'article 6, de faire droit aux demandes des associations ouvrières, en donnant mission à son commissaire de faire enquête sur toute plainte formulée relativement à l'importation d'ouvriers étrangers au pays et de faire rapport, et au besoin, de les renvoyer du pays.

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

DEPOTS DE RAPPORTS.

Liste des actionnaires des banques autorisées.—(Le ministre des Finances.)

Rapport des commissaires chargés de faire enquête sur la prétendue coalition des fabricants de papier.—(Le ministre des Finances.)

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité afin de délibérer le bill (n° 69) relatif à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—(M. Guthrie.)

Article 11,

M. OLIVER : Je propose :

Que l'article 11 du dit bill soit amendé, en biffant les mots " aux prix dont il pourra être convenu."

Cet article tend à constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à titre de compagnie d'irrigation. Je ne m'oppose nullement à la chose ; mais, comme le seul district d'irrigation au Canada se trouve dans le comté que je représente et dans le comté limitrophe du mien, je tiens à être édifié sur la teneur de la loi au sujet de l'irrigation dans ce district.

Les mots que je propose de rayer, sont, à mon avis, incompatibles avec la loi générale d'irrigation, chapitre 35, de 1898, article 51, statuant que le ministre pourra réglementer de temps à autre les taxes d'eau que pourront exiger les porteurs de permis, ainsi que la publication des tarifs. A mon avis, en autorisant ici la compagnie à établir les taxes stipulées, nous la soustrayons à la réglementation établie par la loi générale d'irrigation à cet égard, et c'est là, il faut en convenir, une disposition fort importante de la loi. Je tiens à faire décider clairement la question, avant que cette loi soit adoptée. Si la phraséologie de cet article n'est pas incompatible avec la disposition de la loi générale, alors je ne m'oppose plus à son adoption ; mais dans le cas contraire, je demande respectivement que les mots en question soient rayés.

M. SCOTT : Les pouvoirs conférés par l'article 11 de ce bill s'exerceront entièrement dans le district d'Alberta et dans celui que je représente ici. Je n'ai pas d'objection à faire valoir. Au contraire, je suis bien aise de savoir qu'une compagnie aussi puissante et aussi riche que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique se propose de construire et d'exploiter des travaux d'irrigation, de nature à stimuler le développement du pays. Or, bien que je voie d'un bon œil que l'on accorde à cette compagnie les pouvoirs d'une compagnie d'irrigation, je ne saurais approuver qu'on la mette sur un pied différent de celui des autres compagnies déjà organisées ou en voie de l'être. Les autres compagnies sont sous l'empire de la loi générale d'irrigation et subordonnées à la réglementation des taxes de l'état. Les mots que nous voulons rayer de l'article 11 ne soustraient peut-être pas la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à cette réglementation ; or, si ces mots n'ont point cet effet, alors il me semble qu'ils sont superflus. A tout événement, ils peuvent donner lieu à

l'ambiguité et à des embarras. Si la compagnie en question, à titre de compagnie d'irrigaiton, se trouve précisément sur le même pied que les autres compagnies, les mots que nous voulons supprimer sont parfaitement inutiles.

M. GUTHRIE : Cette question a été mûrement étudiée lorsque le bill a été délibéré en séance de comité, et si l'honorable député veut bien relire l'article en question, il se convaincra qu'il ne s'applique qu'aux terres que détient actuellement la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Quant à ses propres terres, la compagnie peut assurément revendiquer le droit de faire toute convention qu'il lui plaît, pour la fourniture de l'eau, droit qui lui est commun avec tout individu ; mais du moment qu'elle sort de ses propres terres, celles qui sont connues sous le nom de sections de nombre pair, alors la loi générale d'irrigation s'applique à la compagnie comme à toute autre compagnie.

L'article qui définit toute la situation est celui-ci :

A tels prix dont il pourra être convenu à l'amiable, et pour les fins précitées, pourra exercer généralement les pouvoirs d'irrigation.

Voilà qui établit clairement que, du moment que la compagnie cherche à faire l'irrigation des terres autres que les siennes, elle rentre dans l'application générale de la loi.

M. OLIVER : Par le fait de sa propriété, le propriétaire n'est pas soustrait à la règlementation du gouvernement relativement à la vente de l'eau, qui, au sens de la loi, est propriété de la Couronne. Le propriétaire a le privilège de vendre ce qui appartient au public, mais au prix stipulé par le ministre de l'Intérieur. La loi générale n'établit aucune distinction au sujet du propriétaire. L'essentiel, c'est que le gouvernement est propriétaire de l'eau et a le droit de réglementer les prix de vente de cette eau ; et quand on permet à la Compagnie du chemin fer Canadien du Pacifique d'établir son propre tarif, on la soustrait à l'application générale de la loi ; on la met en mesure de vendre une propriété publique aux prix qu'il lui plaît de fixer et on lui accorde un privilège dont ne jouit aucune autre compagnie. Cela est absolument contraire à l'esprit de la loi et à l'intention du législateur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable M. Blair) : Quand cette question fut délibérée en séance du comité des chemins de fer, je ne m'en étais pas encore préoccupé ; et lorsque quelque membre du comité proposa que cette compagnie, à titre de compagnie d'irrigation, fut soumise à la loi générale d'irrigation, je pensai que, sauf le cas où la compagnie pourrait être exemptée législativement de l'application de la loi, cette proposition était acceptable et j'exprimai mon acquiescement à l'exposé qu'on venait de faire de la loi. Toutefois, après mûre réflexion, je suis porté à modifier l'avis que j'exprimai alors, au sujet de cette partie de l'article en particulier. La compagnie, il est vrai, s'est contentée de demander le pouvoir de construire des travaux d'irrigation sur ses propriétés ; or, au sens de la dernière partie de l'article 11, la compagnie peut vendre l'eau qu'elle conduit à travers ses propriétés à des municipalités ou individus pouvant posséder des propriétés limitrophes des siennes, ou à portée des exploitations de la compagnie.

Dans ce cas, il me semble que la compagnie obtient le pouvoir non seulement de fournir de l'eau à ceux qui peuvent occuper des terrains sur sa propriété, mais un droit général d'irrigation. Et du moment qu'elle fournit des gens du dehors, il serait juste qu'elle fut soumise aux obligations de la loi générale, laquelle stipule que les tarifs seront fixés conformément à ses dispositions. C'est pour cette raison que j'approuverai l'amendement, car je considère qu'il convient de retrancher les mots qu'il demande à faire disparaître. Aucune difficulté ne peut surgir de ce fait, car les dispositions de la loi générale sont assez larges pour permettre à cette compagnie, qui dessert le public, de le faire dans des conditions aussi avantageuses que n'importe quelle autre compagnie d'irrigation qui pourrait être incorporée.

L'amendement est adopté, le bill tel qu'amendé est rapporté, lu pour la troisième fois et adopté.

COMPAGNIE DU CANAL A NAVIRES DU LAC CHAMPLAIN ET DU SAINT-LAURENT.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 103) concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain et du Saint-Laurent.—(M. Geoffrion.)

Article 1,

M. LaRIVIERE : A la demande des personnes agissant au nom de la compagnie, qui se sont réunis ce matin à Montréal, et vu l'absence de M. Geoffrion, je propose que les noms de Thomas Craig, de Montréal, et W. Dale Harris, d'Ottawa, soient ajoutés à la liste des directeurs. Je présume que cette proposition ne rencontrera pas d'objection.

L'amendement est adopté, le bill tel que modifié est rapporté, lu pour la troisième fois et adopté.

COMPAGNIE DE FORCE, DE CHEMINS DE FER ET DE NAVIGATION DE LA RIVE NORD.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de Force, de chemins de fer et de navigation de la Rive Nord.—(M. McCarthy.)

Préambule.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que ce bill a quelque chose de commun avec le bill constituant en corporation la Compagnie de navigation de la Rive Nord?

M. McCARTHY : Pas du tout.

M. HUGHES (Victoria) : La désignation de cette compagnie n'est-elle pas quelque peu confuse? Il existe actuellement une compagnie connue sous le nom de compagnie de navigation de la Rive Nord.

M. McCARTHY : Sa place d'affaires doit être située bien à l'est du Saguenay, à 300 milles en aval de Québec. Il n'y a donc aucun danger que les intérêts des deux compagnies puissent venir en conflit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas le moindre.

M. ROSAMOND : Je crois que ce sont là des pouvoirs trop étendus à accorder à aucune compagnie. On y trouve toutes les choses imaginables.

M. McCARTHY : Je n'ai pu comprendre ce qu'a dit l'honorable député (M. Rosamond). Comme c'est moi qui surveille les intérêts de ce bill, je puis fournir à l'honorable député tous les renseignements nécessaires.

M. ROSAMOND : Quelle explication ou quelle excuse peut-on avoir pour accorder des pouvoirs aussi étendus à cette compagnie? Elle va pouvoir exercer à peu près tous les genres de commerce et toutes les industries du pays.

M. McCARTHY : Les opérations de la compagnie, au point de vue des industries, sont limitées au territoire situé à l'est de la rivière Saguenay, sur la rive nord du Saint-Laurent. Ce territoire est absolument désert. Les auteurs de cette compagnie ont acquis environ 600 milles de limites forestières, ainsi qu'un pouvoir hydraulique sur la rivière Sainte-Marguerite, et les travaux de la compagnie se feront à la baie des Sept-Iles. Cette compagnie s'en va s'établir dans un district où il n'y a aucun habitant, qui est à l'état sauvage, mais qui devra se développer à mesure que les opérations de la compagnie grandiront. Bien qu'elle demande des pouvoirs étendus, on reconnaîtra avec moi, qu'en tenant compte des circonstances, ils ne le sont pas trop. Du moment que la compagnie sera installée à cet endroit, il lui faudra construire une scierie mécanique et une fabrique de pulpe, car elle aura besoin des deux. Comme il se pourrait qu'elle finirait par découvrir dans ce district de la glaise pouvant servir à la fabrication de la brique et des tuiles, elle demande les pouvoirs qui sont mentionnés dans le bill, lesquels lui permettront de fabriquer la brique dont elle pourra avoir besoin pour ses bâtisses et autres usages. Elle découvrira peut-être des minerais qui pourront être traités sur place. L'honorable député conviendra avec moi, que si elle transporte des moutons à cet endroit et s'aperçoit qu'ils se reproduisent bien, rien ne l'empêchera de transformer cette laine en étoffes destinées à vêtir ses employés.

M. ROSAMOND : Quant aux fabriques de coton, qu'avez-vous à dire ?

M. McCARTHY : Je ne crois pas que l'on ait encore découvert de coton dans ce district. Prenant toutes ces questions en considération, le comité n'a pas cru que les pouvoirs accordés à cette compagnie étaient trop étendus ; on a même dit que les hommes qui avaient le courage de placer leur argent dans une entreprise de cette nature, d'acheter des concessions forestières et de prendre des licences dans cette partie du pays, sans demander de subvention à personne, méritaient d'être encouragés dans toute la mesure du possible.

M. MONK : Je reconnais qu'il faut encourager ces gens, mais il me semble que ces pouvoirs sont très étendus. Sans posséder des renseignements complets sur ce district, je sais qu'il est très riche en ressources naturelles, minéraux et essences forestières, et je crois que des compagnies y existent actuellement. Bien que nous devions donner tout l'encouragement possible à ceux qui veulent placer leurs capitaux dans cette partie du pays, il ne faut pas perdre de vue le fait que le district est très riche en ressources naturelles. L'honorable député (M. McCarthy) n'a qu'à lire cet article 6 du bill pour constater que la compagnie est autorisée à faire pour ainsi dire n'importe quoi—construire des canaux, par exemple. Où se propose-t-on de construire ces canaux ?

M. McCARTHY : L'honorable député doit comprendre que ces canaux ne sont que pour les fins de l'établissement. Les moulins de la compagnie sont situés à sept milles de distance de la baie des Sept-Iles, le long de la rivière.

M. MONK : Je vois avec plaisir une compagnie éteindre ses opérations jusque-là, mais je crains que ces pouvoirs soient trop variés et trop nombreux.

M.McCARTHY : Parlant en ma qualité de représentant d'Ontario, je dois dire que nous ne les voyons pas sans regret abandonner cette province.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'il serait bien plus simple d'énumérer deux ou trois choses que la compagnie ne pourra pas faire, et de déclarer qu'elle pourra faire tout le reste. Je ne vois aucune restriction dans les opérations de cette compagnie. Mon honorable ami (M. McCarthy) prétend que ses opérations sont limitées à un certain district. Où cette restriction se trouve-t-elle ?

M. McCARTHY : Elle se trouve dans l'amendement—à l'est de la rivière Saguenay, sur la rive nord du Saint-Laurent.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'on descend assez loin à l'est de la rivière Saguenay, vous pouvez pour ainsi dire y revenir, et ces pouvoirs sont immenses.

M. McCARTHY : On ne peut suivre la rive nord du Saint-Laurent et revenir en même temps à la rivière Saguenay.

M. BORDEN (Halifax) : Ses pouvoirs me paraissent illimités quant à l'étendue du territoire. Prenez un des articles du bill et vous allez constater les innombrables industries que la compagnie peut exercer. Elle peut :

(b) Exercer dans toutes ses branches l'industrie de la fabrication de la pâte de bois, du papier de bois, et toute autre industrie connexe ; et aussi celle de la fabrication et cuisson de la brique, des tuiles, tuyaux de drainage, de la terre cuite et autres articles en argile ; et aussi celle de marchand et entrepreneur général ; et aussi l'industrie de fabricant général, meunier, entrepreneur de transport, propriétaire de quais et entrepreneur ; et construire, noliser, acquérir et exploiter des navires à vapeur et autres entre tout port et lieu du Canada et tout autre port ou lieu au Canada ou ailleurs.

Ce n'est là qu'un paragraphe entre plusieurs de la même nature.

M. McCARTHY : Si l'honorable chef de la gauche tient à discuter le bill article par article, je crois pouvoir lui donner les explications nécessaires.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que l'on devrait pouvoir alléguer des raisons particulières pour accorder à une compagnie des pouvoirs aussi étendus et aussi variés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Borden) voudrait-il me dire quelles objections l'on peut avoir au point de vue de l'intérêt public, d'accorder à une compagnie les pouvoirs d'exercer les industries énumérées dans cet article ?

M. BORDEN (Halifax) : J'ai une question à poser à mon honorable ami (M. Sutherland). Pourquoi ne pas incorporer cette compagnie dans les termes et conditions suivantes : La compagnie pourra exercer tous les genres d'affaires qu'elle jugera à propos, dans n'importe quelle partie de l'univers ? Croit-il que ce serait là un genre de législation qu'il conviendrait d'adopter ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous n'avons pas ce pouvoir. Je soumets humblement qu'il est dans l'intérêt du Canada qu'une entreprise de cette nature réussisse. C'est toujours difficile pour moi de comprendre toute l'opposition et la discussion que soulève l'adoption d'un projet de loi tendant à incorporer une compagnie qui cherche à prélever des capitaux dans le but d'exploiter légitimement les ressources du pays. Je crois qu'il serait dans l'intérêt de ces compagnies et du pays en général de trouver un mode plus simple d'incorporer ces compagnies, en les assujettissant aux lois en vigueur. Toute restriction, à mon avis, est contraire aux intérêts publics, et la législation qui restreint une entreprise de cette nature, tout en étant censée faite dans l'intérêt général, est contraire aux intérêts de la corporation et blesse souvent les intérêts publics. Ces restrictions ne sont pas imposées aux compagnies incorporées dans les pays étrangers, faisant affaires au Canada. Ces compagnies, si elles deviennent jamais en vigueur, exercent leurs opérations tout simplement en éludant la loi, lorsque les restrictions qu'on leur imposent ont pour résultat de nuire trop fortement à leurs développement. Je m'intéresse beaucoup à ce genre de législation, et j'aimerais à savoir pourquoi nous ne suivrions pas l'exemple de l'Angleterre et des Etats-Unis en accordant des conditions plus libérales aux compagnies de cette nature, qui placent leur argent dans des entreprises canadiennes et cherchent à développer légitimement les ressources du Canada.

M. HUGHES (Victoria) : Je suppose que les pouvoirs accordés à cette compagnie, en vertu de ce bill, auraient pu lui être conférés par la législature de Québec. On n'avait pas du tout besoin de s'adresser au parlement fédéral pour obtenir tous ces pouvoirs, et il me semble que notre devoir est de protéger les droits publics dans ce territoire. Plus d'un endroit dans la province de Québec, possède des pouvoirs hydrauliques et autres ressources naturelles d'une grande importante pour le Canada, et il ne faut pas qu'aucune autre compagnie de même nature puisse être lésée dans son droit d'exploiter ces ressources.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ignore s'il existe quelque chose de cette nature.

M. HUGHES (Victoria) : Du moment que ces intérêts sont sauvegardés, je ne vois rien qui puisse nous empêcher de conférer les privilèges réclamés par ce bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce bill a dû être soumis au comité des bills d'intérêt privé, mais il n'est jamais venu devant le comité des chemins de fer, car j'ai suivi les séances de ce comité——

M. McCARTHY : Il a été rapporté par le comité des bills d'intérêt privé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avais donc raison de le dire. Tout l'intérêt que je puis avoir dans ce bill, est de savoir jusqu'à quel point les intérêts des chemins de fer s'y trouvent convenablement sauvegardés. Je vois que la compagnie se réserve aussi le droit " d'entretenir, construire, utiliser et exploiter des canaux." Ces termes sont d'un caractère bien général.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces pouvoirs sont limités à la partie du pays située à l'est du Saguenay. Il n'est pas possible de construire de canaux dans ce district.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER et CANAUX : Je remarque aussi qu'il est dit dans le bill que l'acte des chemins de fer ne s'appliquera pas à la compagnie. Si cet article du projet de loi a été modifié de manière à dire que l'acte des chemins de fer s'appliquera en autant que la chose sera utile et nécessaire, je n'ai aucune autre objection sérieuse à faire valoir à l'encontre du bill.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Cet article est amendé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai pris connaissance de ce bill depuis qu'il a été soumis à la Chambre, et je ne vois pas que les dispositions ordinaires de l'Acte des chemins de fer, qui concernent les entreprises de ce genre, puissent trouver leur application dans le cas actuel ; seuls certains amendements à l'Acte des chemins de fer, adoptés en 1890, peuvent s'appliquer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est bien cela. Si les membres de ce comité pouvaient se rendre compte des conditions dans lesquelles cette compagnie est appelée à exercer les droits qu'on veut lui accorder, ils comprendraient immédiatement que ce bill ne contient rien de dangereux. Les opérations de la compagnie sont limitées au territoire situé à l'est de la rivière Saguenay, sur la rive nord du Saint-Laurent. Cela veut dire qu'elle va s'établir dans une partie du pays entièrement déserte et stérile.

M. MONK : Pas entièrement stérile.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai fait la chasse et la pêche dans cette partie du pays, et j'ai constaté qu'il n'y avait pas un habitant par cent milles carrés de terrain. Peut-être que le mot stérile ne convient pas, mais on ne trouve dans ce district que du bois, des minéraux et du poisson. Cependant, c'est dans ce district que se trouve situé probablement le meilleur havre du Saint-Laurent, en aval de Québec, connu sous le nom de Baie des Sept-Iles ; une baie qui mesure 25 milles de superficie, et qui est le seul havre de refuge sur la rive nord du Saint-Laurent à l'est de Tadousac. Les fondateurs de cette compagnie ont acquis 1,000 milles de concessions forestières dans cette partie du pays, et c'est leur intention de les exploiter. Ils ont aussi fait l'acquisition d'un pouvoir hydraulique très important. Jusqu'à présent, presque tout le bois à pâte provenant de ce territoire a été exporté aux Etats-Unis, mais on veut peupler cette partie du pays afin de pouvoir transformer notre bois en pulpe au Canada. La compagnie a besoin de moyens de transport pour exporter cette pulpe. Ce territoire est absolument inaccessible durant sept mois de l'année, et durant les cinq autres mois, on ne peut s'y rendre que par eau, au moyen d'un steamer que part de Québec et dessert cette partie de la côte nord deux fois par mois. Le territoire de la compagnie ne s'étend pas jusqu'à la baie des Sept-Iles, mais elle a fait l'acquisition d'une certaine étendue de terrain en face de la baie, où elle se propose de construire des quais, et elle a l'intention de relier ses établissements avec ces quais au moyen d'une voie ferrée de dix ou douze milles de longueur, afin de pouvoir, grâce à ce moyen, transporter sa pâte de bois jusqu'au havre.

A un mille ou un mille et demi de distance du littoral, commencent les montagnes, de sorte que cette courte voie ferrée devra suivre la grève. Ce chemin de fer est absolument nécessaire à la compagnie pour lui permettre d'exporter les produits de ses moulins et fabriques par la baie des Sept-Iles. J'ai laissé entendre que ce pays était stérile et c'est peut-être avec raison que j'ai été repris par l'honorable député (M. Monk). La région n'est pas stérile, mais elle est pour ainsi dire inhabitée, et la compagnie devra y amener des habitants et leur fournir tout ce dont ils pourraient avoir besoin. C'est pour cette raison que la compagnie demande le droit d'exploiter un moulin à farine, de posséder une ferme, et en un mot d'avoir toutes ces choses qui lui sont nécessaires pour subvenir à ces besoins dans un endroit qui, pour le moment, est absolument dépourvu de toutes ressources. Bien que ces pouvoirs puissent paraître extraordinaires, je ferai remarquer à la Chambre qu'ils sont limités à cette partie du territoire située sur la rive nord du Saint-Laurent, à l'est du Saguenay, et la compagnie ne peut entrer en concurrence sérieuse avec les industries établies dans d'autres parties du pays. Même en supposant qu'elle aurait le droit d'exploiter une fabrique de coton, elle ne pourrait faire concurrence aux fabriques de même nature établies ailleurs. A la dernière session, la Chambre a accordé des pouvoirs aussi étendus à la Compagnie de Force d'Ottawa et Hull, et de plus, elle a donné le droit à cette compagnie de faire des opérations dans tout le Canada et ailleurs.

L'honorable M. HAGGART : Quel était ce bill ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le chap. 108, 1 Edouard VII. Vu le fait que nous avons limité les opérations de cette compagnie au territoire que je viens d'indiquer, et vu aussi le précédent établi l'année dernière, je crois que nous pouvons facilement adopter ce bill tel qu'il est.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne veux pas que l'on reste sous l'impression que je cherche à m'opposer à ce projet de loi. Il est possible qu'actuellement ce territoire soit peu peuplé, qu'il n'y existe aucune ville ou village et aucun che-

min public, mais dans le cas où il n'y aurait qu'un seul chemin public, il est exposé à être traversé par la voie ferrée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Rédigez l'amendement de la manière que vous voulez l'avoir.

M. McCARTHY : Ce chemin de fer n'a que 10 milles de longueur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces dix milles de voie ferrée peuvent traverser au moins une grande route, et il existe de puissantes raisons qu'elle soit assujettie à l'Acte des chemins de fer. Dans trois ou quatre ans d'ici, il y aura peut-être plusieurs chemins publics à cet endroit, et nous sommes en frais d'accorder à cette compagnie le droit de construire un chemin de fer, d'obstruer les chemins publics, et il me semble qu'avant d'accorder des pouvoirs de cette nature, on devrait dire que la compagnie sera assujettie à toutes les dispositions des lois concernant les chemins de fer.

M. WADE : Je crois que l'on ferait bien d'ajouter à l'article 15, qui stipule que l'Acte des chemins de fer ne s'appliquera pas à la compagnie, les mots suivants : excepté pour les besoins de l'entreprise.

M. MONK : Le ministre de la Justice n'est-il pas lui-même convaincu que certains articles de ce bill sont rédigés dans des termes trop généraux ? Il me fait plaisir d'apprendre que cette compagnie a réussi à acheter mille milles carrés de territoire, car bien que cette partie du pays ne soit pas très habitée pour le moment, c'est une région très riche. Il y a une fabrique de pâte de bois à Chicoutimi qui vend toute sa production en Angleterre à $18 la tonne, et elle a beaucoup d'ouvrage. Voici un paragraphe qui dit que " la compagnie pourra construire, acquérir, utiliser, entretenir et exploiter des canaux, cours d'eau, coursiers et pouvoirs hydrauliques, et construire des digues, dalles de moulins, conduits et bâtiments s'y rattachant.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que l'on dise, si l'on veut, que ce pouvoir sera exercé uniquement pour les besoins de l'entreprise.

M. MONK : Elle possède également le pouvoir " d'affermer et acquérir des droits et privilèges relatifs aux pêcheries et à la pêche dans les eaux du fleuve et du golfe Saint-Laurent et dans les cours d'eau qui s'y jettent. "

Je doute que ce paragraphe rencontre l'approbation complète de la population qui peut habiter actuellement cette partie du pays. Il se pourrait bien que cette compagnie finirait par se trouver dans la même position que ces deux compagnies puissantes qui ont acquis des droits de pêche si importants dans la Gaspésie qu'elles sont aujourd'hui considérées comme un obstacle au développement de la région.

M. McCARTHY : Je propose que le paragraphe de la lettre " j " soit modifié en y ajoutant les mots " en rapport avec son entreprise."

M. ROSAMOND : L'honorable député qui a soumis ce bill a dit que la Compagnie se proposait de se livrer à l'élevage des moutons à cet endroit et d'y établir une fabrique de lainages. Je crois qu'il y a une omission dans cet article, car si la compagnie est décidée de s'occuper de l'élevage des moutons elle ferait bien d'insérer une disposition lui permettant de tanner la peau de ces moutons. Je propose donc que l'on ajoute cette dernière industrie.

M. McCARTHY : Je n'y ai pas d'objection.

M. LANCASTER : Je voudrais demander à l'auteur de ce bill s'il a réellement l'intention de faire adopter le paragraphe de la lettre " d," lequel stipule que la compagnie pourra exercer l'industrie de la culture et de l'élevage des bestiaux. Il me semble que le parlement n'a pas l'habitude d'accorder des licences aux compagnies désirant faire de la culture. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce que le ministre de la Justice nous a dit sur la solitude de cette région ; mais je m'oppose à ce que cette compagnie s'empare d'un territoire inhabité pour y exercer seule l'industrie de la culture, au lieu d'y envoyer des immigrants. D'après ce que l'on peut voir, tout immigrant qui voudra aller s'installer dans cette partie du pays pour y faire de la culture, devra commencer par obtenir la permission de cette corporation. Je crois que le bill devrait être rédigé de manière à ce qu'il soit soumis à la loi de l'immigration, afin que l'on sache si les immigrants pourront ou non aller s'établir dans cette région inhabitée, sans avoir conclu au préalable avec la compagnie tels arrangements qu'elle jugera à propos. Ce n'est rien autre chose qu'une vaste coalition, qu'un trust qui cherche à s'emparer de cette partie du pays.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député voudrait-il expliquer ce qu'il veut dire quand il prétend que cette compagnie n'est rien autre chose qu'un trust ? Le bill autorise la compagnie à exploiter une ferme.

M. LANCASTER : Je veux que l'on restreigne les droits de cette compagnie de manière à ce qu'elle ne puisse empêcher d'autres personnes de se livrer à la culture dans cette partie du pays.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Toute la difficulté pour moi consiste à découvrir ce qu'il peut y avoir dans ce bill qui soit de nature à empêcher n'importe quelle autre personne d'aller s'établir à cet endroit pour s'y livrer à la culture.

L'honorable M. HAGGART : Il n'y a qu'un article qui défende le chose. On ferait bien

d'ajouter dans le bill que la compagnie aura le droit de s'occuper des affaires de banque.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a dans cette partie du pays une espèce de monnaie de papier appelée pitons qui remplace l'argent. Je ne vois rien dans le bill qui empêche un colon d'aller s'établir à cet endroit pour cultiver. Il accorde à la compagnie le droit de s'occuper de culture, mais n'empêche personne de se livrer au même genre d'occupation.

M. LANCASTER : C'est la première fois, à ma connaissance, que ce pouvoir est accordé à une compagnie incorporée.

M. WADE : Cette compagnie possède, paraît-il, mille acres de terre. Quelqu'un peut-il me dire quelle objection on peut avoir à l'empêcher de cultiver cette terre ; ou bien s'il se trouve des minéraux, de les exploiter ou de les fondre ; ou s'il s'y trouve du bois de construction, de le couper ou de le transformer en pâte de bois. Quelle raison peut-il exister d'empêcher la compagnie d'utiliser ses milles acres de terre de la manière quelle jugera convenable? Les promoteurs de cette compagnie auraient pu aller se faire incorporer dans l'état du New-Jersey, puis se présenter ici, faire enregistrer leur déclaration de société, et acquérir le droit de faire tout ce qu'ils demandent le pouvoir d'exercer en vertu de cette charte. Ou bien ils auraient pu faire la même chose en se rendant à la Nouvelle-Ecosse, ou dans Ontario, en vertu de la loi concernant les sociétés à fonds social. Ils auraient pu obtenir les mêmes avantages dans l'Etat du Maine. Quelle objection peut-on avoir à ce que cette compagnie exploite sa propriété de la manière qu'elle l'étendra, afin d'en retirer le plus de bénéfices possibles. Les honorables députés s'opposent à l'adoption d'une charte de cette nature, sans nous faire connaître la raison de leur opposition, ou les injustices auxquelles elle peut donner naissance.

M. HENDERSON : Comme cette compagnie possède un droit exclusif sur le terrain, aucune autre compagnie ou individu pourra s'y installer sans son consentement. Il me semble, dans ce cas, que les pouvoirs que nous pouvons lui accorder n'ont guère d'importance, mais il se pourrait bien aussi, que la compagnie, une fois incorporée, n'exercerait qu'une faible partie des pouvoirs que nous lui accordons. Quand des bills de cette nature sont soumis à la Chambre, il nous est souvent assez difficile de découvrir l'intention de leurs auteurs, et je suis certain qu'un grand nombre de ces projets de loi sont redigés de cette manière, dans le but d'induire la Chambre en erreur et de nous faire croire que les personnes qui cherchent ainsi à obtenir une charte se proposent de faire une foule de choses, quand ils ne veulent réellement en exercer que deux ou trois.

La compagnie demande à être autorisée à exploiter l'industrie du bois, à construire des scieries et à faire le commerce des produits de ces scieries et des fabriques sous toutes ses formes. Cela lui donne le droit de couper tout le bois qu'il y a sur sa réserve et probablement rien de plus. Pour ma part, je suis convaincu qu'elle n'entreprendra pas de faire la vingtième partie de ce qu'elle demande, et c'est pourquoi je considère que nous devrions borner ses privilèges autant que possible, et ne lui permettre de les exploiter qu'au profit des Canadiens. Une réserve qui devrait exister dans cette charte serait de défendre à la Compagnie d'exploiter un seul morceau de bois à pulpe, pour l'obliger à exercer cette industrie au Canada. Quand une compagnie vient demander des pouvoirs aussi étendus, nous devrions imposer des conditions qui obligeraient la compagnie à nous donner quelque chose en retour des privilèges que nous lui accordons, au lieu de lui permettre de s'emparer des richesses du pays. Le premier article du bill permet à la Compagnie de couper tout le bois qu'il y a sur sa propriété et de l'exporter à l'étranger—et naturellement, elle l'exportera à l'état brut, de manière à laisser le moins d'argent possible dans le pays et à rendre ses propres opérations plus profitables.

Avant de lui accorder les privilèges qu'elle demande, on devrait lui imposer des restrictions dans l'intérêt de notre population. Je demande que les auteurs du bill consentent à l'insertion d'un paragraphe défendant l'exportation du bois de pulpe, et je voterai contre le bill si cela n'est pas fait.

M. McCARTHY : Tout ce qui concerne l'exploitation des produits forestiers relève des autorités provinciales. Quand quelqu'un obtient le droit de couper du bois d'un gouvernement provincial, il achète ce droit sujet aux restrictions que le gouvernement pourra juger à propos d'imposer en aucun temps. Le gouvernement d'Ontario, par exemple, il y a quelque temps, défendit l'exportation des billots de pin et modifia en ce sens les permis qui avaient été donnés. Il y eut un procès, mais le gouvernement eut gain de cause, de sorte que quiconque achète une concession forestière, le fait sujet aux conditions et règlements que pourra faire le département des Terres de la Couronne de la province. De la même manière, l'achat fait par cette compagnie, du gouvernement de Québec, est sujet aux conditions et règlements qu'il plaira à ce gouvernement d'imposer, et il est libre d'imposer un droit d'exportation sur le bois de pulpe non travaillé dans le pays.

L'honorable premier ministre m'informe que dans la province de Québec les détenteurs de permis paient une redevance sur tout le bois qu'ils coupent, mais que si ce bois est travaillé dans la province, le gouvernement leur accorde une remise. Dans Ontario, les détenteurs de permis n'ont pas le droit d'exporter le pin, et je crois que le même règlement s'applique au bois de pulpe.

Quand un marchand achète une concession comme l'ont fait ceux qui demandent cette charte, il le fait sujet aux conditions et règlements imposés par le commissaire des terres de la Couronne dans la province de Québec, et je ne vois pas pourquoi la Chambre interviendrait de la manière proposée par l'honorable député qui m'a précédé. Je puis ajouter que ceux qui demandent cette charte m'ont déclaré qu'ils avaient l'intention de commencer immédiatement la construction d'une grande scierie et une fabrique de pulpe sur leur propriété. Mon honorable ami me permettra de lui faire remarquer qu'il se trompe en disant que ces privilèges ne sont demandés que pour tromper le parlement.

Il faut absolument ces pouvoirs à ceux qui développent les ressources d'un pays. L'honorable gentleman n'ignore pas que, lorsqu'elle fut constituée en société civile, la compagnie du Sault-Sainte-Marie se livra à l'industrie de la pulpe. Les propriétaires constatèrent bientôt que le terrain qu'ils occupaient, contenait des mines très riches ; ils se mirent immédiatement à exploiter ces ressources. Comme il leur fallait des navires pour le transport des produits de leur industrie, ils établirent sans retard des chantiers de construction. Pour tous ceux qui se sont livrés à l'exploitation des richesses de notre pays et qui ont quelque expérience dans nos industries, il est évident qu'il faut, de toute nécessité, accorder à cette compagnie les pouvoirs qu'elle réclame par ce projet de loi. Il est d'une extrême importance que cette compagnie obtienne le droit d'acheter des navires ; cette nécessité est encore plus urgente dans son cas que dans celui de la compagnie du Sault-Sainte-Marie, parce qu'actuellement, il n'y a qu'un service mensuel de vaisseaux à cette localité, et encore ces derniers ne font-ils pas de voyages réguliers ; il est probable qu'on ne réussirait pas à engager les compagnies de navigation à envoyer à cet endroit les navires dont on a besoin. Les intéressés veulent avoir les vaisseaux qu'il leur faut pour transporter leur matériel, leurs approvisionnements, et pour expédier au dehors les produits de leur industrie. A mon avis, on ne devrait pas diminuer les pouvoirs qu'ils demandent. Ceux qui s'adressent au Parlement pour obtenir la reconnaissance civile de cette compagnie, sont tous des Canadiens, à l'exception d'un seul. Les deux premiers noms mentionnés dans ce bill sont ceux de gentlemen ayant déjà demeuré à Toronto, qui se sont rendus, un peu plus tard à New-York, où ils ont fait de l'argent dans l'industrie du papier ; ils veulent maintenant développer les ressources que leur offre le territoire qu'ils ont acquis. L'un de ces gentlemen est sujet américain, mais le second est resté Canadien. Quant aux autres membres de la compagnie, ce sont tous des citoyens de Toronto, possédant de jolis capitaux. Ces personnes ont payé de leur argent toutes ces limites situées dans une partie du pays qui, actuellement, n'est en réalité qu'une forêt sauvage ; ils veulent en faire un territoire où ils pourront exercer leur industrie comme Canadiens voulant travailler à la richesse du pays.

M. BORDEN (Halifax) : Comment se fait-il, si cette compagnie ne peut développer son industrie que dans les limites de la province de Québec, qu'elle s'adrese à ce Parlement pour en obtenir sa reconnaissance civile?

M. McCARTHY : Il lui faut certains pouvoirs que seul ce parlement peut lui accorder. C'est ainsi, par exemple, qu'elle demande le privilège d'avoir des navires en état de service.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai remarqué cela.

M. McCARTHY : Si elle manufacture la pulpe sur une large échelle, il lui faudra des navires pour transporter ces produits aux marchés anglais et à ceux du continent européen.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne crois pas que cette considération incidente puisse donner raison à cette compagnie de demander l'intervention de ce parlement. J'ignore quelle preuve on a faite devant le comité pour démontrer qu'il est absolument nécessaire que cette compagnie, qui est encore à l'état embryonnaire——

M. McCARTHY : Oui, mais simplement en ce qui concerne sa charte. Elle a acquise et payé tout le territoire en question.

M. BORDEN (Halifax) : Elle n'a pas encore commencé l'exploitatoin de son industrie, et c'est pour cela qu'elle est encore à l'état embryonnaire ; je ne puis supposer qu'il soit absolument nécessaire à une compagnie formée à ces fins, de posséder des navires. S'il en est autrement, le moyen qu'elle devrait prendre convenablement, pour atteindre ses fins, serait de s'adresser à la législature provinciale, la législature de Québec, dans le cas qui nous occupe ; celle-ci a juridiction première sur toute semblable matière ; la compagnie devrait demander au gouvernement de Québec de la constituer civilement. Après cela, s'il est nécessaire qu'elle possède le pouvoir d'acheter des navires, elle pourra s'adresser au parlement fédéral pour obtenir ce privilège. Voilà ce qui s'est fait dans le passé, dans nombre de circonstances, et c'est là à mon sens, la seule ligne de conduite à suivre, si nous voulons légiférer avec justice et équité. Voici ce que nous faisons actuellement : dans le but d'accorder à la compagnie un privilège d'une importance secondaire, tel que mentionné par l'honorable gentleman, privilège que peut-être, la Compagnie n'exercera jamais, nous nous arrogeons les droits de la législature de la province de Québec. Sans égards pour les représentants du peuple de Québec, dans la législature provinciale, nous nous

occupons d'une foule de sujets qui sont du ressort de cette législature, et non pas du parlement fédéral. Je voudrais savoir du très honorable premier ministre si, à son point de vue, on doit légiférer de cette façon. J'ai déjà soulevé cette question, au cours de la présente session ; j'ai exprimé l'opinion qu'on devait, avant tout, s'adresser à la législature provinciale pour obtenir tels pouvoirs qu'elle seule peut accorder ; j'ai dit qu'il n'appartenait pas au parlement fédéral de s'arroger cette juridiction. Je n'ai pas changé d'opinion depuis ; l'étude que les circonstances m'ont permis de faire de ce sujet, me porte à croire que mon opinion est juste et raisonnable. Mais, autrement, nous usurpons les droits de la législature provinciale ; nous nous occupons de maints détails, sous le prétexte qu'il y en a un détail à propos duquel la compagnie voudrait obtenir des privilèges que, seul, ce parlement peut accorder.

Le PREMIER MINISTRE : L'organisation du capital en vue du développement de l'industrie, est un des derniers progrès de la civilisation. Tous les membres de cette Chambre savent parfaitement que, dans le passé, les compagnies ne pouvaient obtenir la personnalité civile qu'en sollicitant ce privilège du parlement. Ceux qui désiraient s'associer dans le but de faire un commerce quelconque, devaient s'adresser à la législature provinciale pour obtenir les pouvoirs dont ils avaient besoin. L'expérience a démontré qu'il n'y avait aucun danger à courir, au contraire, qu'on avait tout à gagner, si ce pouvoir était remis au gouvernement, au lieu d'être laissé au parlement. On adopta une loi semblable à celles en vigueur dans la mère patrie et ailleurs, accordant au gouvernement le pouvoir d'accorder des chartes à certaines fins.

Cette loi est en vigueur depuis environ 25 ans. Aujourd'hui, on la trouve trop compliquée et un projet de loi a été déposé au Sénat pour rendre plus facile la formation des corporations. Pour ma part, je ne vois aucune objection à accorder à une compagnie les pouvoirs les plus étendus pour l'exploitation d'industries profitables au pays. Je ne vois qu'une restriction à imposer, c'est de n'accorder de monopole à aucune. Quand la question de monopole est en jeu, c'est un autre principe qu'il s'agit d'appliquer ; mais je ne vois pas pourquoi cette compagnie ne serait pas autorisée à fabriquer de la pulpe de bois, à faire de la navigation, à exercer certaines autres industries, surtout dans une région comme celle qui doit être le siège de ses opérations. S'il y avait un danger de mettre cette compagnie en conflit avec d'autres intérêts, il serait de notre devoir d'être bien prudents, mais autant que je puis m'en rendre compte, il n'y a rien ici qui ressemble à un monopole. Nous autorisons cette compagnie à exercer ses industries, mais rien n'empêche une autre compagnie d'en faire autant, à ses côtés. Alors, quel tort cela cause-t-il ? Quels autres intérêts sont menacés ? On n'a rien à gagner en refusant cette charte, et d'un autre côté, ce refus pourrait retarder le développement de cette partie du pays et gêner l'emploi des capitaux. J'ai écouté attentivement la discussion et je n'ai entendu personne se plaindre de ce que cette charte créait un monopole. S'il y en avait un il faudrait le faire disparatre ; mais si la seule objection est que les pouvoirs accordés sont trop étendus et embrassent trop d'industries, je ne la trouve pas suffisante.

M. BORDEN (Halifax) : Ma question avait trait aux privilèges de la législature provinciale ; je voulais savoir s'il était prudent d'empiéter ainsi sur sa juridiction sans nécessité.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne vois pas que nous empiétions sur les droits du pouvoir provincial, pas plus qu'on n'empiète sur notre juridiction. Nous avons clairement le droit d'accorder une charte à une compagnie de cette naure, et je suis même d'opinion qu'une telle compagnie fait bien de détenir ses pouvoirs du parlement fédéral. Nous pouvons lui octroyer une charte plus générale et plus élastique——

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami oublie-t-il que l'Assemblée législative a le droit d'accorder des chartes——

Le PREMIER MINISTRE : Je le sais.

M. BORDEN (Halifax)—pour des fins provinciales ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons aussi ce droit.

M. BORDEN (Halifax) : Mais tous les privilèges que réclame cette compagnie pourraient lui être conférés par l'Assemblée législative, à l'exception du privilège incident, qu'elle n'exercera probablement jamais, de transporter les marchandises entre le Canada et les pays étrangers. Allons-nous empiéter sur la juridiction provinciale, dans quatre-vingt-dix-neuf cas, sous prétexte que le centième dont cette compagnie peut avoir ou ne pas avoir besoin, est de notre ressort ? Ne vaut-il pas mieux laisser à la Province le soin de régler les 99 cas, et si la Compagnie, après avoir obtenu sa charte de l'Assemblée législative, a besoin du centième privilège, elle pourra s'adresser au parlement fédéral pour l'obtenir. N'est-ce pas le meilleur parti à prendre dans l'intérêt de tous ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne le crois pas. Il n'y a pas de doute que beaucoup de choses faites par ce parlement pourraient être faites également par l'Assemblée législative, mais mon honorable ami va plus loin et dit que c'est par l'Assemblée législative provinciale qu'elles devraient être faites. Je ne vois pas que nous violions un seul droit provincial, en adoptant ce bill. Nous autorisons cette compagnie à exercer ses industries dans le monde entier, et si elle

est sérieuse, comme je le crois, elle se trouvera mieux d'une charte fédérale que d'une charte provinciale.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si l'honorable député d'Halifax veut étudier la question plus attentivement, il verra, je crois, que le droit que réclame cette compagnie de transporter les marchandises d'un pays à un autre est essentiel à l'exercice des autres droits qu'elle demande. Elle ne peut expédier ses produits de la Baie des Sept Isles que par eau, et elle ne peut les exporter qu'au moyen de steamers. Ainsi le droit d'exercer l'industrie du transport entre le Canada et les autres pays, ou entre les provinces, lui est aussi essentiel que celui de couper du bois.

M. HUGHES (Victoria) : A-t-on préparé l'amendement pour protéger les intérêts des chemins de fer ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. JOSEPH GIRARD (Chicoutimi et Saguenay) : M. le Président, le bill qui est maintenant à l'étude, a rapport à une compagnie qui vient implanter une industrie nouvelle dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Je demanderai la permission de faire quelques observations sur ce sujet. J'aurais aimé pouvoir les faire en anglais, mais je crois que j'aurais trop de difficultés à surmonter, et il vaut mieux que je parle en français.

L'endroit où la compagnie va se fixer est, à l'heure qu'il est, un endroit absolument inexploité ou sauvage, réputé propre à rien du tout, si ce n'est que l'on y exploite un peu la pêche à la morue et autres poissons. La population très peu nombreuse, est composée de sauvages qui se rendent à cet endroit une couple de fois par année, de quelques pêcheurs et de quelques employés du télégraphe. Le gouvernement de Québec, en faisant des dépenses considérables pour faire connaître les richesses de la province, soit par ses forêts ou ses pouvoirs d'eau, a révélé au public que sur la côte nord il y a des richesses forestières considérables, notamment autour de la Baie des Sept-Iles dont il est question ici. Il y a aussi des terres propres à l'agriculture sur une zone relativement étendue. En dehors des explorations du gouvernement de Québec, certains capitalistes se sont occupés eux-mêmes de vérifier les faits relevés par ces explorations, afin de voir si ces informations étaient exactes. Les promoteurs du bill actuel, après avoir fait des explorations personnelles ont payé au gouvernement de Québec la valeur d'une grande propriété pour des limites à bois et des pouvoirs d'eau, et ont maintenant une centaine d'hommes à l'ouvrage pour la construction d'un chemin de fer et l'installation d'une manufacture de pulpe. Je ne suis pas avocat, et par conséquent, je ne suis pas en mesure de discuter le mérite du bill, au point de vue légal qu'a ce parlement d'accorder à cette compagnie les pouvoirs qu'elle demande. Mais au point de vue de l'intérêt public, je puis affirmer que sur la Côte-Nord, où il n'y a actuellement que quelques établissements de pêcheurs, la nouvelle de l'établissement de cette manufacture a causé partout un vif plaisir. J'en ai la preuve par plusieurs lettres que j'ai reçues, encore ce matin, de la Pointe aux Esquimaux, de Magpie et d'ailleurs. On me demandait s'il était possible aux pêcheurs, qui n'ont pas d'autres revenus que la pêche, de se rendre aux Sept-Iles pour s'engager au service de la compagnie.

C'est une bonne fortune que l'établissement de cette compagnie pour toute la région de la Côte-Nord, et les promoteurs de ce bill ont un grand mérite par ce fait, bien qu'ils demandent beaucoup de privilèges autour de la Baie des Sept-Iles.

On sait qu'il y a là des dépôts de sable magnétique. Ces dépôts qui se trouvent le long de la rivière Moisie ont été autrefois exploités par M. Molson, de Montréal, mais cette industrie n'a pu être continuée. Si cette compagnie est constituée, il y a de grandes chances de voir revivre cette industrie.

On objecte au droit que demande la compagnie de faire de la culture. C'est là une objection qui ne peut être faite dans l'intérêt des colons. Si je comprends bien le projet de loi maintenant soumis à cette Chambre, il ne peut avoir pour effet, au cas où nous le voterions, de mettre de côté la législation provinciale. Or, du moment que la loi provinciale qui régit la vente des terres s'appliquera, nous serons, je crois, parfaitement protégés contre tout monopole. Avec la réputation que l'on a faite à presque toute la Côte-Nord, en disant qu'elle est impropre à la culture, incapable de produire quoi que ce soit, si cette compagnie ne vient pas y faire de tentative de culture, assurément aucun homme n'ayant de fortes ressources n'osera jamais essayer la chose. Si, au contraire, la tentative de la compagnie est fructueuse, si l'expérience qu'elle va faire est satisfaisante au point de vue agricole, d'autres, des colons, suivront son exemple. Comme je le disais tout à l'heure, les rapports du département des Terres de la Couronne de la province de Québec nous apprennent qu'il y a autour des Sept-Iles, des terres en quantité suffisante pour former deux paroisses. Mais il n'y a pas moyen de communiquer avec l'extérieur, si ce n'est par la navigation en été. Or, la nouvelle compagnie dont nous discutons maintenant la charte, se propose d'établir des communications pour le transport de ses produits agricoles et autres, si elle réussit dans son projet. Les colons qui iront s'établir là auront un marché considérable, marché qui leur sera fourni par les ouvriers à l'emploi de la compagnie.

Les pouvoirs que demande la compagnie ne sauraient nuire aux intérêts publics du district en question. S'il y a monopole, son exercice sera limité au territoire situé à l'est de la rivière Saguenay compris, par

conséquent, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Je puis déclarer que la population du Saguenay sera heureuse d'accepter ce monopole, car, en dehors des Escoumains et de Manicouagan, il n'y a rien du tout en fait d'industrie. Raison de plus pour encourager ceux qui veulent y en établir, et de leur accorder tous les avantages jugés nécessaires. Si cette compagnie réussit, peut-être verrons-nous d'autres capitalistes aller dans les environs et établir d'autres industries, car il y a d'autres chutes d'eau utilisaoles, lesquelles sont situées dans des endroits non encore concédés.

Pour ces raisons, j'espère que les objections soulevées seront écartées et que l'on accordera les pouvoirs demandés par ce projet de loi. L'exercice de ces pouvoirs au point de vue agricole ne peut faire aucun mal, et quant au point de vue industriel, je crois qu'il n'y a aucun monopole de créé.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. le président, je tiens à rassurer mon honorable ami (M. Girard) sur l'attitude que nous prenons en ce moment. Nous avons écouté avec beaucoup d'intérêt ses renseignements sur ce territoire qui nous est pas très familier. Nous n'avons pas d'objection à donner à la compagnie tous les pouvoirs qui lui sont nécessaires pour mener son entreprise à bonne fin, bien loin de là. Seulement, nous nous demandons si nous avons juridiction pour l'incorporation de cette compagnie. Je suis, quant à moi, d'opinion—malgré que je sois bien prêt à en prendre le risque—je suis d'opinion, dis-je, d'après tous les objets énumérés dans ce projet de charte, que c'est la législature provinciale qui a juridiction. Si nous légiférons sur ce sujet nous empiétons sur les attributions provinciales ; cette considération a bien sa valeur. Il n'y a que deux mots dans cette charte qui pourraient nous donner juridiction. Si vous enlevez ces deux ou trois mots, l'objet de cette charte est purement provincial, et nous ne pouvons pas constitutionnellement légiférer. Ces deux mots se trouveut dans la deuxième sous-section et se rapportent au pouvoir donné à cette compagnie de transporter ses produits dans tous les ports du Canada ou en dehors du Canada. Eh bien, cela ne suffit pas, à mon sens, pour nous donner juridiction, parce que toute compagnie, la plus provinciale et la plus locale de sa nature, peut demander et obtenir ce pouvoir et peut l'exercer sans franchir la limite législative de la province. Une compagnie purement locale organisée pour l'élevage des bestiaux dans la province de Québec, dans le district de Saguenay, par exemple, pourrait transporter ces bestiaux dans d'autres pays. C'est un pouvoir inhérent à sa charte, qu'une compagnie purement locale peut exercer légitimement. De sorte que, je ne crois pas que même, ces mots-là, par lesquels nous autorisons cette compagnie à transporter ses produits dans d'autres pays, suffisent pour nous donner juridiction.

Que mon honorable ami le remarque bien, nous voulons donner à la compagnie tous les pouvoirs qui lui sont nécessaires ; mais il est permis de se demander si, en donnant à une compagnie puissante comme celle-là, le droit qui est mentionné dans la section D, par exemple, de posséder des terres et de les cultiver, si ce pouvoir-là sera bien juste pour ceux des résidants qui se livrent à la culture. Il y a en outre le pouvoir, très général, qui a été amendé par mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) qui permet à la compagnie de faire des canaux, de construire des barrages, des digues ; tout cela, sans mettre aucune restriction pour protéger la population dans cette localité. Il y a encore le privilège d'acquérir des droits de pêche. Je crois qu'il y a, dans ce district, une assez forte population de pêcheurs. Je ne connais pas cette localité aussi bien que mon honorable ami, le député de Chicoutimi-Saguenay, mais je me demande si toute la population de ce district verra avec plaisir cette compagnie acquérir des pouvoirs aussi nombreux et aussi étendus.

Je ne demande pas mieux que de donner tous ces pouvoirs à la compagnie, mais je suis curieux de savoir si cela sera bien vu par les gens de la localité.

M. GIRARD : Si mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier (M. Monk), veut bien se reporter à la législation provinciale quant à ce qui concerne l'objection relative à l'entreprise agricole, je crois qu'il verra qu'une compagnie peut jouir de ce droit comme tous les autres individus, et cela sans conteste et sans charte. On peut avoir une exploitation agricole dans toutes les circonstances semblables à celle-ci. La maison Price, qui a été la fondatrice de l'exploitation forestière dans le district de Chicoutimi et Saguenay, s'est, elle aussi, livrée à l'industrie agricole au commencement de ses opérations, et cela, dans le but de produire autant que possible les denrées dont elle avait besoin pour son exploitation. Cela a aussi aidé ceux qui sont venus après elle se livrer à l'agriculture.

A l'heure qu'il est, il n'y a rien dans cette région ; il n'y a personne. Eh bien ! si cette compagnie fait des travaux agricoles et réussit, ceux qui viendront travailler pour son compte avec l'opinion toute formée d'avance que ce territoire n'est propre à rien et ne peut être colonisé, seront convaincus du contraire.

Le public ne peut pas avoir objection que cette compagnie ait deux cents acres de terres en son nom. C'est tout ce qu'elle pourra posséder suivant la loi provinciale. Je ne dis pas qu'elle ne pourra en prendre autant au nom de ses employés, mais je prétends qu'elle ne pourra pas avoir plus que deux cents aucres en son nom.

M. MONK : J'ai compris que la compagnie avait acquis une étendue de 1,000 acres de terre. N'est-ce que des terres à bois ?

M. GIRARD : La différence est grande entre une concession de coupe de bois et celle de lots de colonisation. Dans le premier cas, le concessionnaire ne peut enlever que le bois, et il n'a pas la propriété du fonds.

Quant aux droits des pêcheurs établis sur la côte—et il y a un grand nombre de personnes qui ne vivent que de pêche—ces droits relèvent du gouvernement fédéral et de l'autorité provinciale. La Compagnie ne pourrait exploiter de pêcheries sans la permission des gouvernements, et en tous cas, ils seraient juges de la nature des demandes de la Compagnie.

Pour ces raisons, je crois que les objections soulevées ne sont pas suffisantes. Le public, lui, n'a pas d'objection à l'octroi de cette charte. Du reste, la charte fédérale ne pourrait pas soustraire la compagnie à l'autorité de la législature provinciale, en ce qui regarde les sujets qui sont du ressort de la province. En supposant que cette charte serait accordée à la Compagnie, je ne crois pas que cela soit jamais considéré comme une erreur dans l'histoire de la législation fédérale. Si nous n'accordons pas les droits que la Compagnie nous demande, elle s'adressera à l'autorité provinciale et, nul doute, obtiendra tout ce que cette autorité peut lui accorder. Mais la Compagnie n'aura pas de pouvoirs en ce qui concerne la navigation, car ces pouvoirs ne peuvent être régulièrement accordés par une simple charte provinciale. Cette question est du ressort de l'autorité fédérale.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick): M. le président, le but que nous nous proposons, par la présente proposition de loi, est de créer une corporation qui a pour objet de développer les ressources naturelles de cette partie du pays ; de développer l'industrie du bois, de la pulpe, des mines de fer magnétique et des pêcheries. Pour développer ces ressources, il ne faut pas simplement manufacturer le bois de pulpe, le fer, ou pêcher le poisson de la mer, il faut en outre exporter ces produits ailleurs, autrement il serait inutile de tenter cette exploitation. Or, il est aussi nécessaire de donner à cette compagnie le pouvoir d'exporter ses produits que celui de les manufacturer. Une chose est aussi nécessaire que l'autre. Pour arriver à cela, il est de toute nécessité qu'elle s'adresse à ce parlement ; car tout ce qui concerne la navigation est absolument dans ses attributions. Voilà pourquoi il est nécessaire que nous donnions à cette corporation son existence tout entière. La législature locale ne pourrait lui donner qu'une existence partielle. Il faut qu'elle s'adresse ici pour obtenir son existence complète. Voilà la règle qui doit s'appliquer dans le présent cas.

M. MONK : Je comprends que la Compagnie de Pulpe de Chicoutimi fait des affaires considérables. Est-ce qu'elle a été constituée ici ?

M. MONK.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elle a été constituée en vertu de lettres patentes.

M. MONK : Cette compagnie exporte ses produits en Angleterre, et je crois qu'ils sont vendus d'avance, pour sept et huit ans à venir.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je connais un peu ce qui se rapporte à cette compagnie. En ce qui concerne l'exportation de ses produits, elle a deux moyens à sa disposition. Une flotte assez considérable vient, depuis un grand nombre d'années, visiter l'endroit où cette compagnie a établi son industrie. De la sorte elle a le choix des marchés. Mais ce n'est pas tout ; elle a aussi un chemin de fer à sa disposition, et les trois quarts de ses produits sont exportés par Québec.

Quant à la Baie des Sept-Iles, comme mon honorable ami de Chicoutimi (M. Girard) le sait, elle n'est pas fréquentée par des vaisseaux océaniques, mais simplement par des petits bateaux de cabotage, des goélettes et autres vaisseaux de ce genre.

Les initiatenrs de cette proposition de loi veulent établir eux-mêmes une ligne de bateaux à vapeur qui transporteront les produits de ces différentes industries sur les marchés du monde, et sous la rapport des facilités de la navigation, la ville de Chicoutimi est mieux partagée que la Baie des Sept-Iles.

M. GIRARD : La Compagnie de Chicoutimi, à l'heure qu'il est, n'a aucun moyen de transport personnel. Elle fabrique ses produits, les met sur le quai et les expédie par les bateaux ou par chemin de fer. Tandis que la compagnie qui demande la charte actuelle veut être autorisée à posséder des bateaux et à organiser un service de navigation dans un endroit qui, jusqu'aujourd'hui, a été réputé inaccessible à la navigation.

Mon honorable ami (M. Fitzpatrick) a dit que cet endroit n'était jamais fréquenté par des vaisseaux océaniques. Plusieurs bateaux sont entrés dans la baie. C'est un excellent endroit pour se mettre à l'abri des tempêtes, et le seul fait que l'on puisse invoquer pour établir que les bateaux océaniques ne peuvent pas entrer dans la baie, est celui du malheureux naufrage d'un bâtiment français qui est entré dans la baie sans connaître son chemin. Il a fait naufrage presque à l'entrée de la baie.

Article 18.

L'honorable M. HAGGART : Cet article ne devrait pas faire partie du bill. Si nous avons juridiction, exerçons nos pouvoirs sans dire que cette compagnie, une entreprise privée, est dans l'intérêt général du Canada afin de la faire tomber sous notre juridiction. En ajoutant un article semblable, nous pourrions étendre notre autorité sur toutes les entreprises canadiennes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est bien ce que nous faisons.

L'honorable M. HAGGART : Pas en ce qui concerne les entreprises particulières.

M. MONK : Il est peut-être préférable d'insérer cet article afin d'établir notre juridiction.

M. McCARTHY : Cela est certainement nécessaire, si l'opinion du représentant de Lanark (l'honorable M. Haggart) est bien fondée.

M. MONK : Je prétends que nous n'avons pas juridiction, si nous ne nous prévalons pas des pouvoirs que nous confère l'article 92. Cet article nous permet de déclarer que cette entreprise est dans l'intérêt général du Canada ; c'est ce que je suis porté à croire après avoir entendu les remarques de l'honorable représentant de Saguenay (M. Girard). Cet article par lui-même nous donne juridiction.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 93) intitulé : Acte concernant la Compagnie de chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest.—M. Oliver.

Bill (n° 83) intitulé : Acte constituant en corporation la Compagnie de messageries du "Canadien du Nord."—M. Davis.

QUESTIONS.

M. MORRISON (par M. Sutherland, Essex) :

1. Combien de compagnies de téléphones sont actuellement en opération au Canada ? Et dans quelles provinces ?

(a) Quel est le nombre total de milles exploités par chaque compagnie ?

(b) Quel est le capital de chaque compagnie ?

2. Quel est le nombre de milles exploités par la Compagnie de téléphone Bell ?

3. Combien de ces compagnies se raccordent en quelque manière avec la Compagnie Bell ?

4. Quel est le montant d'actions non émises de la Compagnie Bell ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney Fisher) :

1. Nous avons cinquante-cinq compagnies de téléphone sur notre liste de 1902. Sur ce nombre, six font rapport qu'elles se sont vendues à la Compagnie de téléphone Bell ; trois ne faisaient pas d'opérations en 1901 ; une vendue à la Compagnie de téléphone de Bellechasse, et une fusionnée avec la Compagnie de téléphone de New-Westminster et Burrard-Inlet ce qui laisse quarante-quatre compagnies de téléphone en opération.

Sur les cinquante-cinq, vingt-cinq se trouvent dans la province de Québec, sept dans l'Ontario, six dans la Nouvelle-Ecosse, cinq dans le Nouveau-Brunswick, huit dans la Colombie-Britannique, deux dans les Territoires du Nord-Ouest et une dans l'Ile du Prince-Edouard.

La Compagnie de téléphone Bell a des bureaux dans plus d'une province—dans Québec, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.

2. Le rapport de la Compagnie de téléphone Bell réclaime 94,314 milles de fils.

3. Je n'ai aucun renseignement quant au nombre de compagnies qui sont en communication par correspondance avec la Compagnie de téléphone Bell.

4. La Compagnie de téléphone Bell fait rapport qu'elle n'a pas d'actions non émises.

Je ne suis pas en état de dire quel est le capital réuni des différentes compagnies de téléphone.

ACHAT DE RAISIN PAR LE MINISTERE DE L'AGRICULTURE.

M. TAYLOR (par M. Hughes, Victoria) demande :

Quel montant a été reçu pour la dépense de $1,554.55 inscrite à la page D—62 du rapport de l'Auditeur général pour l'année expirée le 30 juin 1901, savoir :—

"Excelsior Basket Company, 15,000 paniers à raisin de quatre livres..	$ 270 00
Compagnie du Grand Tronc, loyer de l'entrepôt frigorifique..	5 00
D. J. McKinnon, frais de voyage, $14.90 ; fret, $88 ; frais de douanes, $1 ; impressions, $22.50 ; télégrammes, $3.15 ; téléphone, $1.50 ; payé à W. B. Calder pour inspection, 33 jours à $4 ; dépenses, $6.50..	269 55
D. J. McKinnon et fils, raisins, 40,400 livres à 2½ cents..	1,010 00
	$1,554 55."

Où le montant reçu (s'il en est) est-il inscrit dans le rapport de l'auditeur général ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : (Honorable Sydney Fisher) :

1. Trois cent soixante et dix-sept dollars et trente-sept centins.

Note.—Le raisin a été acheté par l'entremise de M. D.-J. McKinnon, pour le ministère de l'Agriculture, des viticulteurs suivants :—

E. D. Smith, Winona..	$ 160 65
J. Geddes, Winona..	129 15
M. Pettit, Winona..	116 65
A. H. Pettit et fils, Grimsby..	13 20
J. W. Smith, Winona..	165 70
W. F. Geddes, Winona..	45 60
W. M. Orr, Winona	110 40
E. J. Woolverton, Grimsby..	62 25
N. Keep, Winona..	50 40
D. J. MacKinnon et fils, Grimsby	124 80
S. M. Culp, Grimsby..	31 20
	$1,010 00

Ces fruits ont été expédiés pour voir si le raisin canadien pourrait se vendre avec succès sur le marché anglais, et une quantité de ce fruit a été donnée dans la Grande-Bretagne pour l'annoncer.

2. Rapport de l'auditeur général, exercice terminé le 30 juin 1901, page D—67, item—"Moins remboursements pour ventes de fruits, volailles, fromage, etc."

Manchester Fruit Brokers	$241 02
Simmons, Shuttleworth et Cie	136 35
	$377 37
Inclus dans l'item	$1,089 79

PAIEMENT A WELLINGTON MUTCH, ELDON, I.P.-E.

M. TAYLOR (par M. Hughes, Victoria) demande :

1. La somme de $247.42, inscrite à la page D--60 du rapport de l'auditeur général pour l'année expirée le 30 juin 1901, a-t-elle été payée à Wellington Mutch, Eldon, I.P.-E, pour les articles et services suivants :—

"233 poulets, $55.04 ; avoine moulue, 1,137 livres à $2 par quintal, 876 livres à $1.90 ; lait écrémé, 2,698 livres à 40 cents par 100 livres ; suif, 35¾ livres à 4 cents ; soufre, 5 livres à 5 cents ; cages à poulets, 10 à $1.75 ; clous, 5 cents ; 17 sacs, $1.34 ; soins donnés aux poulets, $84 ; usage de balance, $2 ; pour plumer les poulets, 18 jours à 75 cents ; homme et attelage, 8 jours à $2; charroi, $3.13 ; main-d'œuvre, $3 $247 42."

Le montant inscrit à la page D—68 du dit rapport de l'auditeur général, savoir : "Eldon, $70.57" représente-t-il tout le produit de la vente des poulets ? Dans la négative, où se trouve indiquée dans le dit rapport la balance reçue ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney Fisher) :

1. Oui.
2. Non.
3. Le montant porté au crédit de Belfast dans le rapport de l'auditeur général aurait dû être crédité à Eldon, portant le revenu net pour Eldon à $70.57 plus $46.13, ou $116.70.

OFFICIER REVISEUR POUR LISGAR, MAN.

M. BOYD demande :

Qui a été officier reviseur pour la revision des listes des électeurs lors de la dernière élection dans la division de Lisgar ? A quelle date a-t-il été nommé ? Quelle est la date de la revision finale des dites listes ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : L'officier reviseur pour Lisgar était M. Alexandre McLeod, avocat, de Morden, Manitoba. Il a été nommé le 9 novembre 1901.

Le greffier de la Couronne en Chancellerie a reçu une copie de la liste révisée le 17e jour de février 1901.

Les listes à leur face même n'indiquent pas le jour où la révision finale a eu lieu. Et nous n'avons aucune inscription de la date exacte.

Les listes ont été imprimées dans le Manitoba.

EXPORTATION DES BESTIAUX AUX ETATS-UNIS.

M. HOLMES demande :

1 Combien des bestiaux de provenance canadienne, âgés d'un an et au-dessous, ont été exportés aux Etats-Unis, chaque année depuis 1890 ? Quelle en était la valeur ?

2. Combien de bestiaux de plus d'un an, de provenance canadienne, ont été exportés aux Etats-Unis, chaque année depuis 1890 ? Quelle en était la valeur ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable W. Paterson) : En 1891, 1892 et 1893, la statistique n'était pas tenue de manière à indiquer le nombre d'animaux âgés d'un an ou moins, mais le renseignement demandé en autant que peut le fournir le ministère des Douanes, est contenu dans le tableau suivant, indiquant le nombre et la valeur du bétail (produit canadien) "âgé d'un an ou moins" et "au-dessus d'un an" exporté du Canada aux Etats-Unis, chaque année depuis 1890 :—

	Agé d'un an ou moins.		Au-dessus d'un an.		Total.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
	No.	$	No.	$	No.	$
1890	Non donné séparément avant 1894.				7,840	104,623
1891					2,763	26,975
1892					551	21,327
1893					402	11,032
1894	37	632	219	3,139	256	3,771
1895	536	1,410	346	17,806	882	19,216
1896	1,423	3,614	223	5,256	1,646	8,870
1897	4,688	29,613	31,310	479,525	35,998	509,138
1898	12,231	108,001	75,674	1,131,047	87,905	1,239,048
1899	24,010	242,947	68,824	1,055,223	92,834	1,298,170
1900	29,925	375,098	57,064	1,026,039	86,989	1,401,137
1901	20,903	260,063	25,341	630,377	46,244	891,340

COMMERCE INTERIMPERIAL.

M. KEMP—par M. Hughes (Victoria) demande :

1. Le gouvernement a-t-il reçu, depuis le 1er février dernier, des copies de résolutions de quelques chambres de commerce ou autres corporations commerciales de même nautre énonçant l'opinion qu'au cas où la Grande-Bretagne imposerait des droits sur le blé et autres céréales les produits du Canada devraient être exempts de ces droits, ou devraient recevoir un traitement préférentiel ?

2. Dans l'affirmative, de quelles corporations ont-elles été reçues et à quelles dates ?

3. Depuis le 1er février dernier, le gouvernement a-t-il représenté au gouvernement britannique qu'au cas où il serait imposé des droits sur le blé et autres céréales, les produits de ce pays devraient être exempts de ces droits ou devraient recevoir un traitement préférentiel ? Dans l'affirmative, de quelle nature étaient ces représentations et à quelles dates ont-elles été faites ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) :

1 et 2. Oui, il a reçu certaines résolutions qui seront déposées sur le bureau de la Chambre.

3 et 4. Le parlement a été mis au fait qu'une conférence doit avoir lieu à Londres cet été, sur l'invitation du secrétaire d'Etat pour les Colonies, entre les autorités impériales et les colonies autonomes de l'empire. Quant à l'imposition de droits sur les grains et farines, des communications ont été et sont encore échangées sur le sujet entre les deux gouvernements, mais dans l'état actuel des négociations il n'est pas à propos de déposer aucune correspondance à ce sujet, jusqu'à ce que la conférence ait eu lieu.

CONSEILS DE LA REINE ET RU ROI.

M. LEMIEUX, par M. Talbot—demande :

1. Des conseils de la Reine ou des conseils du Roi ont-ils été nommés par le gouvernement fédéral depuis le 23 juin 1896 ?

2. Dans l'affirmative, quelles sont les personnes qui ont été nommées et quelle est la date de leur nomination ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Depuis le 23 juin 1896, il a été nommé trois conseils du Roi, deux dans les Territoires du Nord-Ouest et un dans le Yukon.

PAIEMENTS A LA "GILBERT BROS. ENGINEERING COMPANY."

M. ROCHE (Marquette) demande :

1. Quel montant a été payé à la "Gilbert Blasting and Dredging Company" pour travaux exécutés aux rapides des Galops du 1er mai au 15 décembre 1901, et les travaux sont-ils actuellement achevés ?

2. Si les travaux ne sont pas achevés, le gouvernement se propose-t-il de faire exécuter ces travaux au cours de la session actuelle par la dite compagnie ?

3. Sinon, le gouvernement se propose-t-il d'y faire travailler la compagnie avec sa flottille durant cette saison ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. La "Gilbert Bros. Engineering Company," non pas la "Gilbert Blasting and Dredging Company," a été payée pour travaux exécutés aux Rapides des Galops, du 1er mai au 15 décembre 1901, le somme de $18,760.

2. Non.

3. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

COMMISSAIRE DU RECENSEMENT—DISTRICT DE CASSIAR.

M. McGOWAN demande :

1. Sur la recommandation de qui le sieur J. W. McFarlane a-t-il été nommé à la charge de commissaire du recensement (ou autre emploi dans la section du recensement) pour le district d'Atlin, Cassiar, Colombie Anglaise ?

2. Pendant combien de temps a-t-il été ainsi employé et quel montant lui a été payé en rémunération de ses services, y compris ses dépenses ?

3. Le compte présenté par le dit sieur McFarlane a-t-il été réduit, et de combien ?

4. Quel montant a été payé à l'agent recenseur Coutts pour ses services, y compris ses dépenses ?

5. Quel montant a été payé à l'agent recenseur Polly pour ses services, y compris ses dépenses ?

6. Quel montant a été payé à l'agent recenseur Brown pour ses services, y compris ses dépenses ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney Fisher) :

1. G.-R. Maxwell.
2. (a) 210 jours. (b) $3,415.70.
3. (a) Oui. (b) $560.70.
4. $1,643.10.
5. $826.50.
6. $843.

PRATIQUE DU TIR POUR LA JEUNESSE CANADIENNE.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria-nord) propose :

Que cette Chambre est d'avis que l'intérêt bien entendu du pays exige que l'on procure à la jeunesse canadienne, aussitôt que faire se pourra, l'occasion de pratiquer le tir à la cible ; et qu'à cette fin, il serait expédient de fournir à chaque district scolaire des fusils ainsi que les nouvelles cartouches pour pratiquer sans danger le tir sur les cibles Peters ou autre cible peu dispendieuse et sûre ; et que tous les citoyens, depuis l'âge de 14 ans devraient pouvoir se livrer à cet exercice.

Comme il est près de six heures, M. l'Orateur, je serai excessivement bref dans les quelques remarques que je veux faire à l'appui de cette motion. Toutes les autorités sur la loi constitutionnelle et le gouvernement s'accordent à dire que le maintien d'une armée permanente offre les plus grands dangers pour la stabilité nationale d'un pays. Mais comme chaque nation

doit prendre des mesures suffisantes pour sa défense, on a l'alternative de substituer une milice bien organisée à une armée active. une milice de cette espèce pourrait être jugée suffisante pour les besoins d'un pays situé comme l'est le Canada, excepté dans les cas de grande urgence. Je ne conçois aucun moyen plus facile de maintenir ce qui serait l'équivalent d'une armée active, que le maintien d'un sytème d'après lequel la jeunesse du pays serait parfaitement exercée au tir au fusil, et aux exercices militaires les plus indispensables exigés par les nouvelles règles de la stratégie et de la tactique. La proposition que je fais dans la résolution est simple à sa face même. Il existe aujourd'hui un système très peu dispendieux de tir à la cible, et je désire voir mettre ce système à la disposition de la jeunesse du pays. Aux Etats-Unis, ils ont ce qu'on apelle la cartouche de salle d'armes ou de pratique, avec laquelle on peut employer une carabine de service régulier et une cartouche de faible portée sans danger de blessures par les balles au delà du champ de tir. Naturellement, avec la cartouche régulière de service il serait impossible de se servir de ces fusils pour pratiquer, mais avec cette cartouche que le ministre de la Milice, dit-on, doit introduire bientôt au Canada, il n'y a aucun danger quelconque. Je ferais remarquer que les bons tireurs d'aujourd'hui qui ont dépassé l'âge de quarante ans, ont appris l'usage de la carabine en s'exerçant sur des chandelles. Les meilleurs tireurs à Wimbledon autrefois et les meilleurs tireurs à Bisley de nos jours ont appris à tirer à la carabine en s'exerçant sur des chandelles et les atteignant ou les manquant selon le cas, la grande chose étant la manière de presser la détente. Si l'on adopte le système dont je donne les grandes lignes dans la résolution, il rendra un grand service à la milice du Canada. Je pourrais dire que M. Beck, maire de London, a placé à la disposition du Colonel Peters, O.C.D., un très beau trophée pour faire concourir les élèves des écoles dans son district.

M. INGRAM : N'est-ce pas réservé aux élèves des collèges ?

M. HUGHES (Victoria) : Cela se fait partout où il y a un corps de cadets dans le district. Dans la cité de Montréal, il y a d'excellents corps de cadets, entre autres les cadets écossais de Montréal et les cadets écossais de Westmount, qui se maintiennent tous deux sans coûter un sou de frais au gouvernement, et ces deux corps, surtout les cadets écossais de Montréal, ont fourni près de cent hommes aux contingents sud-africains, ainsi que plusieurs centaines d'hommes bien dressés et bien exercés aux corps de milice de cette ville. A Toronto, il y a un très excellent corps de cadets composé de détachements de différentes écoles. Lorsque j'eus l'honneur d'être le premier maître d'anglais au " Collegiate Institute ", de Toronto, il y a des années, j'avais un bataillon composé des jeunes gens de cette institution et je peux dire qu'un bon nombre d'officiers des régiments de la ville et de différents régiments de la province ont reçu leur instruction dans ce bataillon de cadets. Partout où les jeunes gens d'un pays sont exercés militairement de bonne heure dans la vie, l'expérience a prouvé qu'ils conservent, lorsqu'ils avancent en âge, leur zèle et leur intérêt dans les affaires militaires, et ce fait même au Canada a maintenu la valeur de la milice de notre pays, en dépit des nombreux désavantages qui l'ont assaillie pendant des années. J'avais intention de parler plus longuement, mais comme il est six heures, j'attirerai simplement l'attention du ministre sur la nécessité d'exercer militairement la jeunesse de notre pays pendant qu'elle est encore pleine d'entrain pour les choses militaires. Si nous pouvons adopter le système esquissé dans cette résolution, de concert avec le système de former des officiers dont j'ai déjà tracé les grandes lignes, je suis convaincu que le Canada aura à sa disposition une réserve d'hommes qu'aucun pays ne pourrait égaler. Je crois, M. l'Orateur, que sans la moindre difficulté, le Canada pourrait mettre sur pied 1,000,000 d'hommes en âge de combattre et ne pas épuiser ses ressources plus que les Boers n'ont épuisé les leurs durant la guerre du Sud-africain. Avec un pareil corps de défense, le Canada pourrait repousser toute invasion quelque puissant que fût l'ennemi à rencontrer. J'espère que le ministre acceptera cette résolution, et avec cet espoir, je la soumets à son jugement.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable F. W. Borden) : Je partage absolument les idées que vient d'exprimer mon honorable ami (M. Hughes). Nous avons dans la Suisse un exemple de ce qu'on peut faire pour rendre une milice effective. Dans ce pays-là, ils ont une armée de 250,000 hommes qui est exclusivement une milice. Je désire cependant faire remarquer que bien que je sympathise avec les observations que l'honorable monsieur a faites, je pense que nous ne pouvons adopter une résolution de cette nature ici, parce que le sujet dont elle traite tombe dans les attributions et sous le contrôle de la législature provinciale. L'éducation étant laissée aux législatures provinciales, je crois qu'il serait impossible d'adopter une résolution comme celle-là sans le consentement des provinces. Il me semble que la ligne de conduite convenable serait d'entrer en correspondance avec les gouvernements des différentes provinces à ce sujet, et je dois dire que j'avais intention de le faire ; et maintenant que l'honorable monsieur a exprimé son opinion et a reçu l'assurance que je lui ai donnée, je crois qu'il vaudrait mieux retirer la résolution.

M. INGRAM : Dois-je comprendre que l'honorable ministre dit que l'Acte de la milice lui confère le pouvoir de fournir gratui-

tement des cartouches aux différents clubs et associations ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. INGRAM : Mais l'Acte ne lui permet pas de donner gratuitement des cartouches aux corps de cadets ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ce que j'ai dit.

M. INGRAM : C'est bien malheureux. J'espère que l'honorable monsieur donnera suite à la proposition qu'il a faite il y a quelque temps.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ferai remarquer à mon honorable ami que la milice se compose d'hommes de 18 ans et plus. Nous n'avons aucun pouvoir de faire entrer dans la milice aucune personne au-dessous de l'âge spécifié dans la loi.

M. INGRAM : Je suppose que l'honorable monsieur a intention d'amender l'Acte ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, l'an prochain.

M. HUGHES (Victoria) : La résolution n'empiète pas le moindrement sur la constitution. Je voudrais la laisser eu suspens afin qu'on puisse discuter sur la question.

M. LANCASTER : Alors, je propose l'ajournement du débat.

Motion adoptée ; le débat est ajourné.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

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

Que la prise en considération des avis de motions soit ajourné et que la Chambre passe tout de suite à l'ordre 10 des bills et ordres publics savoir : La Chambre en comité sur le bill (n° 3) Acte modifiant l'Acte des chemins de fer.

Motion adoptée.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures la Chambre reprend ses délibérations.

AMENDEMENT A L'ACTE DES CHEMINS DE FER—FOSSES GARDE-BESTIAUX.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln et Niagara) : Je propose que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 3) acte midifiant l'acte des chemins de fer.

En proposant que la Chambre se forme en comité sur ce bill, je comprends dès le début de mes remarques, M. l'Orateur, que j'ai à surmonter un obstacle que la Chambre, en y réfléchissant, ne considérera pas je l'espère, assez sérieux pour rejeter ce bill. J'en appelle à toute la Chambre de la décision du comité des chemins de fer qui n'a pas jugé à propos de faire rapport sur ce bill. Ce comité n'exprime peut-être pas l'opinion de la Chambre et le rapport ne constatant le vote que de cinquante membres, il ne représente que vingt-cinq pour cent de ceux qui siègent dans cette Chambre et ne forme plus qu'une minorité de ceux qui sont ici ce soir, ou qui seront ici plus tard.

Le comité des chemins de fer, comme tout le pays, a admis que la loi, telle qu'elle est à présent en ce qui concerne les garde-bestiaux aux traverses des chemins publics, n'était pas convenable. Bien que les compagnies de chemin de fer fussent originairement requises d'avoir des garde-bestiaux à toutes les traverses de chemins publics de manière à empêcher les bestiaux d'errer sur les lignes de chemins de fer, cette loi a été tellement modifiée qu'elles les relève virtuellement de cette obligation. Par les modifications de 1888 et 1890, toute la valeur de la législation originaire concernant les garde-bestiaux a été enlevée, parce que ces modifications stipulaient que les compagnies de chemins de fer ne seront responsables des dommages même lorsqu'elles n'ont pas ces garde-bestiaux à leurs traverses, que dans les cas où les animaux seraient légitimement aux points d'intersection entre les lignes de chemins de fer et les chemins publics au moment de l'accident. De fait, la loi, telle qu'elle existe aujourd'hui, stipule que les compagnies ne seront responsables que dans une circonstance qu'on ne peut raisonnablement espérer devoir exister du tout. Il serait plus franc et honnête d'abroger tout l'article qui exige des garde-bestiaux. Je ne suppose pas que les gens le souffrirait, mais cependant il vaudrait mieux agir ainsi que de les tromper, comme nous le faisons maintenant, avec une simple apparence de protection qui n'existe pas le moins du monde en réalité. Il vaudrait bien mieux dire que les compagnies de chemins de fer ne seront pas obligées d'avoir de garde-bestiaux du tout, que de dire qu'elles ne paieront des dommages pour n'en avoir pas eu, lorsque l'animal qui se fait tuer " est légitimement sur le chemin public " se rappelant que les tribunaux ont interprété ces mots comme signifiant sous la conduite d'un gardien. Mais on comprendra facilement qu'une compagnie de chemin de fer n'a aucun besoin de garde-bestiaux lorsque l'animal est sous la conduite d'un gardien. Aucune personne conduisant un animal le laissera s'engager sur une ligne de chemin de fer, et la loi, en premier lieu, avait sans doute intention de forcer les compagnies de chemins de fer à prendre les moyens d'empêcher les animaux qui n'étaient sous la conduite de personne de s'égarer sur leur voie et la raison en est évidente. Un animal ne peut lire l'enseigne " passage du chemin de fer ", ou comprendre le danger de s'engager sur une ligne de chemin de fer, et par consé-

quent, on jugea nécessaire d'obliger les compagnies à placer un obstacle quelconque qui les empêche de passer. Je sais très bien que la vitesse des convois de chemin de fer et les nécessités du service puissent, de temps à autre, exiger des changements dans la forme des garde-bestiaux, mais je soumets que les chemins de fer devraient être obligés d'élever quelque garde qui fut raisonnablement suffisante pour empêcher les animaux de s'engager sur leur voie en venant du chemin public, qu'ils soient ou non sous la conduite d'un gardien. Dans la discussion devant le comité des chemins de fer, on a fait valoir contre les partisans du bill que j'ai présenté, que cela encourageait les cultivateurs à devenir négligents et à laisser leurs animaux errer sur le chemin public et de là sur la voie du chemin de fer, et que nous devrions faire tout en notre pouvoir pour apprendre aux cultivateurs qu'ils doivent empêcher leurs animaux d'entrer sur le chemin public, mais nous savons tous que malgré le plus grand soin, un animal peut s'échapper sur le chemin public. Le vent peut renverser la clôture d'un cultivateur, un voisin, venant lui faire visite, peut accidentellement laisser la barrière ouverte, et ainsi un cultivateur qui prend du soin, dont les barrières sont bien fermées, dont les clôtures sont bonnes, peut cependant s'apercevoir que, par un pur accident, un de ses animaux est allé errer sur le chemin public et de là sur la voie du chemin de fer, et cependant, bien que la compagnie du chemin de fer puisse avoir volontairement négligé de fournir la protection prescrite par la loi, il doit supporter toute la perte.

Mais alors, voyez l'autre côté de la question. Voici une disposition très formelle exigeant des compagnies de chemins de fer de fournir des garde-bestiaux suffisants, et elles ne s'y conforment pas simplement parce que, en vertu des modifications à la loi originairement adoptée, il est à peine possible qu'elles soient jamais appelées à payer des dommages. Le cultivateur doit être tenu responsable de tout accident qui pourrait arriver, malgré son plus grand soin, et l'on permet aux chemins de fer de sortir indemnes même lorsqu'ils ont de propos délibéré négligé de se conformer à la loi. Les chemins de fer ne sont tenus responsables que lorsque les animaux sont légitimement sur leur voie et les tribunaux ont décidé qu'un animal n'était avec raison sur leurs voies que lorsqu'il était sous la conduite d'un gardien et s'était jeté dans le danger malgré tous les efforts de celui-ci. Il est bien évident pour tout le monde que quelqu'un qui a la conduite d'un animal ne lui permettrait pas de s'exposer au danger, et les chemins de fer peuvent par conséquent enfreindre la loi impunément, tandis que le cultivateur doit subir la perte si un de ses animaux, par un simple accident, que la plus grande surveillance ne peut pas toujours éviter, se fraie un passage jusqu'au chemin public et de là sur la voie du chemin de fer et est tué.

Si les compagnies de chemins de fer veulent que les habitants de ce pays obéissent aux lois, elles devraient—riches et puissantes comme elles sont—donner l'exemple et les observer d'abord elles-mêmes, et mon bill aurait pour effet de prévenir le danger, des deux côtés, et il y aurait en conséquence très peu de dangers d'accidents.

Il n'y a pas de doute qu'en n'établissant pas ces garde-bestiaux, les compagnies de chemins de fer s'exposent à faire tuer les animaux qui errent sur les voies ferrées, et que les propriétaires sont seuls à supporter le fardeau de la perte de ces animaux, malgré la négligence de ces compagnies. Dans le cas même où le propriétaire serait quelque peu coupable, pour quelle raison le principal délinquant ne serait-il pas également tenu responsable? Il est bien évident, aussi, que tant que la loi n'obligera pas les compagnies, sous peine d'amende, à établir des garde-bestiaux, elles n'en feront rien, parce qu'elles ne feront que juste ce à quoi la loi les oblige sous peine d'amende. Or, la loi actuelle n'impose d'amende que dans le cas où l'animal est sous la garde de quelque personne. En l'absence de garde-bestiaux, lorsqu'un animal arrive au point de croisement de la grande route, trois directions s'offrent à lui : celle de droite, celle de gauche—toutes deux aboutissant à la voie ferrée —et le chemin droit devant lui, qui n'offre aucun danger. Dans ce cas, il y a deux à parier contre un que l'animal va se faire tuer, parce que, au lieu d'aller tout droit devant lui, il se dirigera plutôt à droite ou à gauche, étant donné qu'à certaines époques de l'année, il y a le long des voies ferrées de bien plus riches pâturages qu'ailleurs. Il est donc raisonnable de présumer que l'animal pénétrera sur la voie ferrée, marchant ainsi à une mort certaine dont personne, en réalité, ne sera responsable. La compagnie de chemin de fer prétendra que l'animal errait en liberté et qu'il n'aurait pas dû se trouver là. Bien que la loi oblige, ou qu'elle soit plutôt censée contraindre les compagnies à établir des garde-bestiaux aux croisements de grandes routes, voici ce que prétendent les compagnies : " Il est vrai que nous n'avions pas de garde-bestiaux et que nous avons violé la loi, mais nous ne sommes pas responsables, puisque votre animal errait en liberté et qu'il n'était sous la garde de personne." S'il y avait des garde-bestiaux, n'est-il pas évident que l'animal passerait tout droit? On prétend, je sais, qu'il n'existe pas de garde-bestiaux susceptibles d'empêcher tous les animaux de pénétrer sur les voies ferrées. Quand même cela serait, nous n'aurions pas moins raison de légiférer de façon à diminuer le nombre des accidents. On pourrait, pour le moins, établir des garde-bestiaux qui auraient pour effet d'empêcher la plus grande partie des animaux de s'engager sur les voies ferrées.

M. LANCASTER.

Il ne s'agit donc pas de savoir si c'est le propriétaire ou la compagnie qui devra être tenu responsable de la perte de l'animal, mais plutôt de décider si l'on devra continuer d'exposer la vie des animaux. Je ne cherche pas à rendre les compagnies responsables de la perte des animaux. Non ; ce que je me propose par dessus tout, c'est qu'il ne se produise plus d'accidents et que, partant, il n'existe plus de responsabilités. Je cherche à créer un état de choses d'où il résultera que les compagnies et les propriétaires d'animaux se partageront la responsabilité, et celle-ci étant pour ainsi dire également partagée, il ne se produira plus d'accidents. La loi stipulera clairement que le cultivateur sera responsable de la perte d'un de ses animaux qui se sera fait tuer à l'endroit même où la voie ferrée traverse la grande route. Une telle disposition le déterminera à garder ses animaux chez lui. Mais si l'accident se produit ailleurs, parce qu'il n'y a pas de garde-bestiaux pour empêcher l'animal de pénétrer sur la voie, c'est la compagnie, dans ce cas, qui sera tenue responsable de la perte d'un de ses animaux qui se sera fait tuer à l'endroit même où la voie ferrée traverse la grande route. Une telle disposition le déterminera à garder ses animaux chez lui. Mais si l'accident se produit ailleurs, parce qu'il n'y a pas de garde-bestiaux pour empêcher l'animal de pénétrer sur la voie, c'est la compagnie, dans ce cas, qui sera tenue responsable de la perte de l'animal. On arriverait de cette manière à prévenir les accidents mêmes qui causent tous les désagréments. La question n'est donc pas de savoir si le cultivateur ou la compagnie devront, bon gré, mal gré, être tenus responsables de la perte d'un animal, mais plutôt de partager les responsabilités de façon que les pertes et les accidents ne puissent plus se produire. Après cet exposé de l'objet du bill, qu'on me permette d'aborder un ou deux autres sujets que je désire traiter avant de reprendre mon siège.

On a dit au comité des chemins de fer que si le présent bill restait en suspens jusqu'à la prochaine session, on soumettrait un type de garde-bestiaux que l'on s'efforcerait de faire approuver en vertu d'un arrêté du conseil, d'un ordre du comité des chemins de fer du Conseil privé ou autrement, parce que, a-t-on prétendu, on ne saurait s'attendre à ce que toutes les compagnies adoptent tel modèle de garde-bestiaux qui empêchera tous les animaux de pénétrer sur les voies ferrées. Comme beaucoup d'autres, le raisonnement n'est pas sans valeur, pourvu qu'on ne le pousse pas trop loin. Mais si on ne dit cela que dans le seul but d'entraver la marche de ce bill, je prétends que l'on manque de franchise. En effet, que l'on adopte un type de garde-bestiaux dans un mois ou dans un an, si l'on veut, il faudra toujours adopter une loi de la nature du bill que j'appuie, puisque sous l'empire de la loi actuelle, les compagnies de chemins de fer qui n'ont pas de garde-bestiaux ne sont pas responsables de la perte d'animaux errant en liberté. Ainsi, dans le cas même où l'on adopterait de quelque manière officielle un type de garde-bestiaux et que les compagnies s'en serviraient pour éloigner les animaux errant en liberté. Ainsi, dans le cas même où l'on adopterait de quelque manière officielle un type de garde-bestiaux dans un mois ou dans un an si l'on veut, il faudra toujours adopter une loi de la nature du bill que j'appuie, puisque sous l'empire de la loi actuelle, les compagnies de chemins de fer qui n'ont pas de garde-bestiaux ne sont pas responsables de la perte d'animaux errant en liberté. Ainsi, dans le cas même où l'on adopterait de quelque manière officielle un type de garde-bestiaux et que les compagnies s'en serviraient pour éloigner les animaux de leurs voies ferrées, force nous sera toujours d'adopter une mesure du genre de celle que je propose. La phraséologie pourra bien n'être pas tout à fait la même, mais elle devra cependant avoir la même portée, sans quoi rien n'obligera les compagnies de chemins de fer à établir des garde-bestiaux construits d'après le modèle officiel.

Voici donc un grief généralement reconnu, un grief tellement évident que tous ceux qui ne sont pas en faveur de mon bill m'ont promis, si je consentais à le laisser en suspens, d'amener les compagnies de chemins de fer à adopter un meilleur modèle de garde-bestiaux d'ici à l'année prochaine. Mais le grief étant tel que je l'ai fait voir, je demande à la Chambre pourquoi on le laisserait subsister encore un an. Pour quelle raison s'en tiendrait-on au rapport du comité ? Sur quoi s'appuie-t-on pour prétendre qu'il ne serait pas sage de presser davantage l'adoption de ce bill? Maintenant que la Chambre est saisie de la question, pourquoi laisserait-on le présent état de choses prévaloir un an de plus? Pourquoi les compagnies ne seraient-elles pas tenues de faire dès à présent ce à quoi on dit qu'on les obligera dans un an, dans dix ans ? Pourquoi les compagnies de chemins de fer resteraient-elles encore un an sans responsabilité, tandis que nous attendrons la découverte d'un modèle de garde-bestiaux qui leur conviendra? Pourquoi ne pas leur permettre d'établir ceux qui leur sembleront les meilleurs et laisser aux tribunaux le soin de décider si ces garde-bestiaux sont susceptibles d'empêcher les animaux de pénétrer sur les voies ferrées? Lorsque la Chambre sera formée en comité pour délibérer le bill, si la majorité des membres, après avoir adopté le fond de ma mesure, estiment que la phraséologie n'en est pas parfaite, il sera temps de faire des modifications. Si on soumet quelque amendement susceptible de nous mieux faire atteindre le but que je propose, je le déclare avant que la Chambre se forme en comité, je ne m'opposerai à aucun amendement dont l'effet ne sera pas d'annihiler mon projet ; je ne m'opposerai par parti pris à aucun amendement sous prétexte qu'il ne sera pas de mon cru. Mais je ne sache

point qu'on puisse rédiger d'amendement qui soit susceptible d'améliorer le bill ; je ne sache pas qu'on puisse définir le but que je vise en termes plus clairs que ceux dont je me suis servi :

Et nul animal qui peut légalement errer en liberté ne sera regardé, pour les fins de cette responsabilité——

——c'est-à-dire la responsabilité prévue par la loi en ce qui concerne l'entretien des garde-bestiaux——

—comme étant illicitement dans un lieu adjacent au chemin de fer, si cet animal pénètre de la grande route sur le chemin de fer par suite de cette omission ou négligence d'entretenir ces fosses garde-bestiaux ou clôtures au croisement de la grande route.

On remarquera qu'en vertu de cet amendement les compagnies de chemins de fer ne sont tenues responsables que dans le cas où un animal pénétrerait sur le chemin de fer, chose qu'il ne pourrait pas faire s'il y avait des garde-bestiaux de chaque côté de la grande route au point de croisement. Les compagnies ne sont responsables que si l'animal pénètre là où devrait se trouver le garde-bestiaux, sur le chemin de fer, sur telle partie de la propriété de ces compagnies qui devrait être absolument séparée et qui, si mon bill est adopté, devra absolument être séparée de la voie ferrée par le garde-bestiaux.

Comme d'autres députés désirent porter la parole sur ce sujet, je n'abuserai pas davantage de la patience de la Chambre. J'ose espérer que mon bill ira en comité, qu'il sera adopté et que si on juge convenable d'en modifier les dispositions, il n'en restera pas moins assez efficace pour redresser le grief dont je crois avoir suffisamment démontré l'existence et faire peser sur les compagnies de chemins de fer une juste part de responsabilité.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité sur le bill.

Article 1.

M. THOMPSON : M. le président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt et la plus grande attention les remarques de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster). Pour m'excuser de venir en ce moment prendre la parole, je dois dire que depuis le commencement de la présente session, on ne saurait me reprocher d'avoir fait perdre beaucoup de temps à la Chambre, de sorte que la députation voudra bien, je l'espère, me prêter un peu d'attention pendant les quelques minutes que je vais consacrer à la discussion d'une matière sans importance pour quelques-uns, mais qui, pour certains d'entre nous qui connaissent les besoins et les aspirations de leurs commettants, est du plus haut intérêt. Je vais m'efforcer d'éviter de revenir sur les points que l'honorable député de Lincoln a traité, pour étudier les autres côtés de la question qu'il n'a pas abordés.

M. LANCASTER.

Je dirai tout d'abord que bon nombre de députés étant sous l'impression que la mesure qu'on nous propose tend à nous ramener aux fosses garde-bestiaux, je commencerai par traiter la question sous cet aspect particulier. Pour ma part, si cette mesure devait nous ramener à ce système, je la combattrais de toutes mes forces. Je suis de ceux qui croient que les fosses garde-bestiaux n'ont plus aujourd'hui leur raison d'être en matière de chemins de fer. On sait que l'eau pénétrant dans ces fosses et gelant pendant l'hiver dérangeait la plateforme au point de rendre la circulation des trains dangereuse. De plus, chaque fois qu'un train déraillait, les trucks des wagons plongeaient presque invariablement dans les fosses ; les trucks étant violemment séparés des wagons, de terribles accidents s'ensuivaient nécessairement. Avec les garde-bestiaux de surface, les déraillements ne tiraient pas à conséquence, attendu que le convoi pouvait continuer son trajet sur une distance d'un bon demi-mille pour reprendre sa marche régulière sans qu'il se produisît d'accident sérieux. Je dis donc qu'il n'est pas du tout question de revenir aux fosses garde-bestiaux. Au début de la session, la Chambre a reçu de nombreuses requêtes où l'on nous demandait de légiférer en faveur des cultivateurs ; plus tard, les employés de chemins de fer nous ont à leur tour fait parvenir d'innombrables requêtes pour nous prier de ne pas revenir au modèle de garde-bestiaux en forme de fosses. Je prétends, M. le président, qu'on ne reviendra pas à l'usage de ces garde-bestiaux, et je me propose de dire pourquoi. En n'y revenant pas, nous ferons droit aux requêtes de ces employés de chemins de fer. Voici maintenant ce qui me fait dire qu'on ne reviendra pas à l'usage des fosses garde-bestiaux ; deux ou trois jours avant que cette question fût soulevée au comité des chemins de fer, une des plus puissantes compagnies de chemin de fer du pays, la Compagnie du Pacifique, eut l'extrême obligeance d'envoyer à tous les membres de la Chambre un mémoire fort bien préparé où elle exposait sa manière d'envisager la question des garde-bestiaux. Or en me servant de ce mémoire pour prouver à l'évidence qu'il n'est plus possible de retourner à l'usage des fosses garde-bestiaux, j'invoque en ma faveur les dépositions des témoins de nos adversaires, donnant ainsi une double force à ma preuve. Je vais citer quelques passages de ce travail pour faire voir qu'en adoptant la mesure que propose l'honorable député de Lincoln, nous ne courons aucun risque de retourner au système de garde-bestiaux en forme de fosses. Je donnerai tout d'abord l'opinion d'un haut fonctionnaire de la Compagnie du Pacifique—je n'ai pas son nom sous les yeux, mais on le trouvera en feuilletant le mémoire en question. Voici ce qu'il dit :

Les employés du chemin de fer m'apprennent——

Il est ici question des employés à qui on avait posé des questions au sujet des garde-bestiaux.

Les employés du chemin de fer m'apprennent que les fosses garde-bestiaux mettent la voie dans un état tellement dangereux qu'ils ne songent virtuellement plus à s'en servir.

Un autre témoignage important, c'est celui de M. H.-J. Gambie, qui n'est autre que l'ingénieur de division à Vancouver. Voici ce qu'il dit :

Les fosses garde-bestiaux établies d'après l'ancien système, les rails reposant directement sur les poutrelles, constituent de véritables traquenards où les trains vont se perdre, et ne valent pas la peine qu'on s'en occupe.

Le dernier témoignage, le plus important de tous, c'est celui de M. Tye, ingénieur en chef de la construction, qui s'exprime dans les termes suivants :

La destruction d'un seul train cause plus de dommage qu'on n'en éprouve à la suite des accidents qui se produisent dans le matériel roulant pendant de sannées.

M. le président, le seul argument de ceux qui combattent cette mesure consiste à dire que le retour aux fosses garde-bestiaux serait le signal d'une interminable série d'accidents ; or, voici un des premiers employés de la compagnie qui déclare qu'un seul accident arrivé à un convoi, comparé à nombre d'accidents d'un autre ordre, fait perdre au chemin de fer beaucoup plus d'argent qu'il n'en pourrait débourser pendant des années pour avoir tué des animaux. Et comme ces institutions connaissent bien leurs propres intérêts, il est permis de croire qu'elles aimeront mieux payer tous les animaux qu'elles tueront plutôt que de se servir encore des fosses garde-bestiaux qui leur feraient encore subir de si lourdes pertes. Ce mémoire m'a donc mis en mesure de démontrer qu'il n'y a pas lieu de redouter la réapparition des fosses garde-bestiaux et que, par conséquent, il sera fait droit aux requêtes des employés de chemins de fer.

Parlons maintenant des garde-bestiaux de surface. Ces garde-bestiaux se divisent d'ordinaire en trois catégories distinctes : ceux qui n'opposent aucun obstacle au passage des animaux ; deuxièmement, les pseudo-garde-bestiaux qui offrent un semblant d'obstacle ; troisièmement, enfin, ceux qui dénotent un réel désir de se conformer à la loi. Je ne connais qu'une faible partie de la province d'Ontario et cependant, je sais pour l'avoir vu qu'à un grand nombre de points de croisement, les chemins de fer ne sont pas pourvus de garde-bestiaux. Pour quelle raison ? C'est la loi actuelle qui est responsable de cet état de choses, et je vais le prouver. Si une vache errant en liberté se fait tuer sur le chemin de fer où nul garde-bestiaux ne l'empêchait de pénétrer, la compagnie allègue que l'animal errait illégalement sur la voie publique et que, partant, le cultivateur n'a droit à aucun dédommagement. Si, d'un autre côté, l'animal est sous la garde de quelqu'un, il est bien certain qu'il ne se fera pas tuer, de sorte que les compagnies de chemins de fer sont toujours sûres de gagner ; elles ne sont jamais tenues de payer, et elles peuvent défier l'opinion publique en n'établissant pas de garde-bestiaux. Mais elles oublient que leur attitude est une insulte au bon sens, qu'elle finira par soulever l'indignation générale, et que les représentants du peuple se verront obligés de légiférer à l'effet le redresser ce grief. Parlons maintenant de ce qu'on appelle les pseudo-garde-bestiaux.

M. CLARKE : Comment ?

M. THOMPSON: Le pseudo-garde-bestiaux se compose d'une série de planches étroites couchées un peu obliquement dans le sens de leur longueur ; il vaut peut-être mieux que rien, mais n'empêche cependant pas les animaux de pénétrer sur les chemins de fer. Les compagnies s'en servent pour faire croire aux cultivateurs qu'elles cherchent à se conformer à la loi. Enfin, les garde-bestiaux de la troisième catégorie indiquent qu'on fait d'honnêtes efforts pour obéir à la loi ; ils sont construits en métal et rendent des services efficaces. J'en ai vu sur le chemin de fer du Canada du Sud, maintenant connu sous le nom de Michigan Central, qui donnent entière satisfaction, mais la pose en est assez coûteuse ; il y en a peu, et ils sont fort éloignés les uns des autres. Ayant à la main un exemplaire du mémoire que la Compagnie du Pacifique nous a adressé, je puis me permettre de dire que s'il est permis de douter que l'on ait trouvé un type de garde-bestiaux convenables et suffisants, le bill de l'honorable député de Lincoln n'impose aucun type en particulier, mais qu'il dispose tout simplement que l'on veut faire respecter la loi qui oblige les compagnies à pourvoir leurs voies de garde-bestiaux convenables et suffisants. A-t-on de ces garde-bestiaux à l'heure qu'il est ? Qu'on me permette de consacrer un moment à cette question. Nous avons ici le rapport de M. James Beattie, du chemin de fer du Pacifique, où il est dit :

Ma division est pourvue d'un certain nombre de garde-bestiaux de surface qui donnent la plus entière satisfaction.

Voilà ce que dit un témoin de nos adversaires. Il ajoute :

Je suis persuadé que le garde-bestiaux de surface que nous avons établi au cour de la présente saison est tout ce qu'on peut souhaiter de mieux. Il a bonne apparence.

Ce qui doit faire plaisir aux bestiaux comme aux cultivateurs.

Et je ne vois pas comment les animaux pourraient le traverser. Il arrivait souvent que des moutons et des cochons traversaient les anciennes fosses garde-bestiaux en marchant sur les poutrelles posées en travers des fosses. Le nouveau garde-bestiaux fait disparaître cet inconvénient.

Voilà un de leurs propres témoins qui affirme avoir mieux que la fosse garde-bestiaux. Il conclut en ces termes :

Je conseille donc fortement l'usage des garde-l'on s'en tint au nouveau type de garde-bestiaux de surface.

Le rapport de M. Kilpatrick n'est pas moins explicite :

Je conseille donc fortement l'usage des garde-bestiaux de surface qui, si on les établit comme il faut——

Si on les établit comme il faut, remarquez bien.

—rendent des services d'une réelle efficacité et ne deviennent une cause de dangers ni pour la vie des gens ni pour la propriété.

Convenablement établis, les garde-bestiaux de ce type mettent les compagnies en situation de se conformer à la loi ; or, si nous modifions la loi de façon que les compagnies trouvent avantage à adopter ce type, elles verrons sans doute à ce que les gardes-bestiaux soient convenablement installés. Enfin, voici ce que dit M. Léonard lui-même:

Un des meilleurs garde-bestiaux de surface, c'est le " Sheffield " dont on se sert en certains endroits de la division, et on dit que le type (dessin n° 16,702) adopté par la Compagnie du Pacifique, l'an dernier, ne laisse pas d'être très satisfaisant.

M. le président, je crois avoir cité assez de passages du mémoire de la Compagnie du Pacifique pour démontrer que les chemins de fer ont aujourd'hui à leur disposition un type de garde-bestiaux de surface convenable et suffisant, ou que si on ne nous a encore gratifiés de ce type perfectionné, on ne tardera pas à le faire, surtout si la députation veut bien se donner la main pour stimuler un peu les compagnies par trop indolentes.

De tous les arguments qu'on a invoqués pour combattre ce bill, le plus fort et celui qu'on a le plus souvent fait valoir, c'est celui qui tend à faire croire que les cultivateurs pourraient abuser de cette loi pour vendre leurs animaux. La Chambre, j'en suis convaincu, ne saurait partager un instant pareil avis. A l'heure qu'il est, les cultivateurs canadiens ont un excellent marché où vendre leurs animaux, et je croirais insulter à leur honneur en laissant supposer qu'ils pourraient recourir à un tel moyen pour se débarrasser de leurs bestiaux. Mais le vente ne serait pas chose centaine dans le cas même où ils mettraient délibérément leurs animaux sur la grande route. Le propriétaire de tout animal qui se fait tuer à un certain point de croisement ne reçoit aucune compensation. Dans Ontario, presque chaque township a adopté un règlement interdisant aux gens de laisser leurs animaux errer librement sur les routes publiques. Sous l'empire de ce règlement, on peut mettre en fourrière tout animal trouvé errant sur les routes publiques. Ce n'est que durant les grandes sécheresses que les animaux cherchent à pénétrer sur les chemins de fer, et la raison en est bien simple : à ces époques-là, leurs pâturages étant épuisés, ils s'en vont souvent à la recherche d'un peu de verdure, et, n'apercevant de pâturages verdoyants que le long des voies ferrées, ils n'hésitent pas à pénétrer sur les chemins de fer pourvus de garde-bestiaux défectueux. Or, M. le président, c'est pendant ces mêmes temps de sécheresse que les cantonniers montent la garde en cas d'incendie. Ces gens apercevront les animaux et il leur sera loisible de les mettre en fourrière, d'où les cultivateurs ne pourront les faire sortir qu'en payant l'amende. Sachant par expérience ce qui se passe sur les fermes, j'affirme que dans des circonstances comme celles-là, les cultivateurs ne laisseraient pas leurs animaux errer librement çà et là. On a parlé d'un amendement à l'effet que les compagnies fussent tenues de prouver que le cultivateur est coupable de négligence. Je suis prêt à appuyer un amendement dans ce sens. Si le cultivateur s'est rendu coupable de négligence, il est juste qu'il en soit puni et qu'il supporte entièrement la perte de son animal ; mais la compagnie devrait être tenue de prouver cette négligence dans le cas où le cultivateur aurait préalablement démontré que la compagnie elle-même était déjà coupable de négligence pour n'avoir pas établi de garde-bestiaux convenables. On a dit que ce point causera de grands embarras aux compagnies, que ces dernières ne devraient pas être tenues de faire une telle preuve et qu'elles trouveront difficilement des témoins à l'effet d'établir qu'un cultivateur de leurs amis aura intentionnellement conduit sa vache au chemin de fer. Toute médaille a son revers. La loi contient certaines dispositions concernant les incendies allumés par les chemins de fer sur les propriétés des cultivateurs.

Si un incendie éclate, il faut que le cultivateur prouve non seulement que le chemin de fer est cause de cet incendie, mais qu'il y a eu négligence de sa part. Il lui faut prouver que la locomotive qui a allumé cet incendie était de construction défectueuse ; or, je le demande, comment lui est-il possible de prouver cela ? Le seul moyen possible serait d'invoquer le témoignage des employés du chemin de fer ; mais ils ont une peur mortelle de rendre témoignage, crainte de se voir congédiés. Si, d'autre part, on demande à la compagnie de chemin de fer de prouver, par la bouche même des cultivateurs, que celui dont l'animal a été tué était coupable de négligence, aussitôt il s'élève une grande clameur et on s'écrie : Est-il juste et raisonnable d'exiger pareille chose de la compagnie ?

Quant aux objections soulevées par les députés qui n'appartiennent pas à la province d'Ontario, j'y attache peu d'importance. Il s'agit ici d'un grief qui intéresse surtout la province d'Ontario ; preuve, le fait que les députés de cette province ont voté, à une écrasante majorité, l'adoption

de cette loi, en séance du comité des chemins de fer. Quand on est venu aux avis, il se sont prononcés quatre contre un. Je fais appel ici aux députés des autres provinces. Puisqu'ils n'ont pas à se plaindre de ce grief, je les en adjure, qu'ils nous accordent leur confiance ; qu'ils se rangent à notre avis, et puisque les députés de l'Ontario votent cette proposition de loi à une majorité si écrasante, que nos collègues des autres provinces n'hésitent pas à se rallier à l'avis de la majorité : qu'ils votent avec nous par sympathie, en retour de l'appui cordial que nous leur avons mainte fois accordé, lorsqu'il s'agissait de questions intéressant leurs provinces. Souvent, nous nous rangeons à l'avis des députés du Nord-Ouest, quand il s'agit de quelque charte de chemin de fer ; nous leur demandons donc qu'ils nous paient de retour, aujourd'hui. Un député du Nord-Ouest a déclaré qu'il allait voter le rejet de ce bill parce qu'il porte atteinte à la loi des troupeaux. Je ne saurais me ranger à cet avis. Le bill tend à modifier la loi actuelle, il est vrai : mais cette loi ne porte aucune atteinte à la loi des troupeaux. Un autre député affirme que ce projet de loi n'est qu'une demi-mesure et qu'il ne saurait l'appuyer. A ce député, qui représente ici un comté baigné par les flots de l'Atlantique, je répondrai que, faute de mieux, nous nous contentons même d'une demi-mesure, et j'espère bien qu'il nous donnera son cordial appui. Pour ma part, c'est de grand cœur que je donne mon appui à cette proposition, car elle tend au bien commun. A mon avis, elle ne lèse aucun intérêt, et je m'explique. D'abord, le cultivateur y gagnera, puisque dorénavant, si on adopte le bill à l'étude, il sera indemnisé de la perte de ses bestiaux, tués par le chemin de fer, tandis que jusqu'ici, il n'a reçu aucune compensation, et cela souvent à son grave détriment. Quant aux voyageurs—et c'est un argument qu'on a souvent invoqué au cours du débat—ils bénéficieront également de cette loi. Les cultivateurs, disons-le en passant, figurent en grand nombre dans la classe des voyageurs. Quand cette loi aura été votée, les compagnies de chemin de fer seront tenues d'établir les barrières voulus et en nombre suffisant ; il se produira moins d'accidents ; et ce sera une protection pour les voyageurs.

Quant aux compagnies de chemins de fer, elles bénéficieront également de cette loi, puisque, par là même, il se produira moins d'accidents, elles auront moins de pertes pécuniaires à subir, et en quelques années, elles se seront ainsi amplement dédommagées des frais supplémentaires nécessités par l'érection de ces garde-bestiaux. Voici un autre argument qui prouve que les compagnies de chemins de fer bénéficieront de cette loi. A titre d'homme d'affaires, quelque limitée que soit mon expérience, je ne saurais oublier que le côté sentimental joue un grand rôle ici. Une compagnie de chemin de fer a beau être puissante, elle a tout à gagner en se conciliant la faveur des populations desservies par le chemin de fer ; or, il est hors de doute qu'en bien des endroits de la province d'Ontario, il règne aujourd'hui à l'endroit de ces compagnies un fort sentiment d'indignation, parce que les cultivateurs sont persuadés qu'on les tyrannise. Que ces compagnies remédient à ce grief et ce sentiment d'indignation disparaîtra pour faire place plus tard à un meilleur sentiment.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : M. le Président, après avoir discuté avec plusieurs ce bill depuis qu'il est devant la Chambre, je suis arrivé à la conclusion qu'il est opportun de l'amender en ajoutant après le mot 'animal,' dans la neuvième ligne, les mots suivants :

" Sans aucune négligence du propriétaire." D'après la loi commune d'Angleterre, la négligence contributive enlève tout recours à la partie lésée. Si la compagnie est en faute ainsi que le propriétaire de l'animal, chacun doit supporter sa perte.

D'après nos lois, tout cultivateur est tenu de garder ses animaux sur sa ferme. Le propriétaire dont l'animal est errant est présumé en faute. On peut prendre son animal, le conduire dans un enclos public, et lui faire payer une amende. Mais il arrive aussi qu'un animal s'échappe sans la négligence du propriétaire. D'après la loi actuelle ce dernier n'a pas de recours. Par la loi proposée et l'amendement, nous lui en donnons un pourvu, bien entendu, qu'il ne soit pas coupable de négligence.

M. MONK : Veuillez lire votre amendement.

M. DEMERS : Je propose en amendement d'ajouter les mots suivants : " Sans aucune négligence de la part du propriétaire."

M. MONK : Il faudrait ajouter que le fait que l'animal n'était pas accompagné créerait une présomption de négligence. Cela serait nécessaire.

M. DEMERS : Je crois que cette présomption existe, car le propriétaire est toujours obligé de retenir ses animaux dans l'enclos. Si un animal pénètre sur la voie ferrée, la présomption est qu'il y a eu négligence de la part du propriétaire.

M. MONK : Vous rejetez le fardeau de la preuve sur le propriétaire de l'animal.

M. LANCASTER : L'amendement proposé par l'honorable député (M. Demers) porte que, comme condition préalable au recouvrement de l'indemnité, il faut prouver que l'animal s'est trouvé sur la voie, sans qu'il y eût négligence de la part du propriétaire. A mon avis, cet amendement fait retomber le fardeau de la preuve sur ceux qui ne devraient pas le porter. Voici une compagnie de chemin de fer qui est tenue, de par la loi,

d'ériger les garde-bestiaux voulus et suffisants, faute de quoi elle devrait être passible de dommages-intérêts. Cet amendement peut aboutir à des conséquences désastreuses et à des procès interminables. Tel juge décidera peut-être que le fait que l'animal n'était pas accompagné ne constitue pas un acte de négligence ; tandis que tel autre juge sera d'avis que le cultivateur en question est tenu de faire une preuve absolument négative, et avec un haussement d'épaules, il dira : je ne sais comment vous pouvez réussir à prouver cela, mais enfin, c'est la loi, et il vous faut donner cette preuve. Cet amendement, à mon avis, est inadmissible. De concert avec le député d'Haldimand (M. Thompson) je cherche à faire établir législativement que, lorsqu'une compagnie de chemin de fer n'aura pas érigé de garde-bestiaux, elle sera passible de dommages-intérêts ; or, imposer au cultivateur en question le fardeau d'une preuve purement négative, c'est ouvrir la porte à une foule d'embarras et de procès qui tourneraient, en toute probabilité, au détriment du cultivateur ; tandis que ce que je veux obtenir, de concert avec le député d'Haldimand, c'est de rendre la loi aussi claire que possible, de façon à empêcher toute ambiguité. Toute la question tourne sur le fait que l'animal n'est pas accompagné.

Si on demande au tribunal de décider qu'il incombe au cultivateur en question de prouver qu'il n'y a pas eu négligence de sa part, le juge lui dira peut-être : je comprends votre embarras ; mais enfin, il y a preuve de négligence ici ; car, comment se fait-il que votre animal ait erré sur la voie, sans être accompagné, lorsque la loi statue que nul animal ne doit errer seul dans l'espace d'un demi-mille d'un passage à niveau?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si la proposition de loi en discussion est adoptée, si je ne me trompe, elle portera que, si un animal se trouve sur la plate-forme d'une voie ferrée, abstraction faite de la négligence du propriétaire, il sera à présumer que cet animal se trouve là légalement et légitimement, et que, s'il se produit quelque accident, la compagnie sera passible de dommages-intérêts.

M. LANCASTER : S'il n'y a pas de garde-bestiaux.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : S'il existe des garde-bestiaux et qu'ils soient insuffisants, une compagnie sera passible de peines.

M. LANCASTER : La compagnie serait responsable, à moins qu'elle ne prouve qu'il y a eu, de la part du cultivateur en question, d'autre négligence que celle de laisser errer son animal. Cette dernière négligence a peu d'importance, relativement à celle dont se rendrait coupable la compagnie en n'établissant pas les garde-bestiaux voulus ; et je ne veux pas qu'on laisse impunie une négligence grave, tandis qu'on sévit contre une négligence accidentale.

M. FRASER : L'honorable député pense-t-il qu'il y ait des degrés dans la négligence?

M. LANCASTER : Certainement.

M. FRASER : Pensez-vous que les tribunaux admettraient ces degrés de négligence, dans une poursuite ?

M. LANCASTER : Je n'affirme pas qu'un juge intrepréterait la chose dans ce sens ; mais j'affirme qu'il y aurait preuve de négligence positive, malicieuse et délibérée de la part de la compagnie de chemin de fer ; il y aurait preuve de l'infraction délibérée de la loi relative aux garde-bestiaux ; et à côté de cette preuve, il y aurait celle de négligence accidentelle, insignifiante de la part du cultivateur en question. Ainsi, si mon honorable ami veut rendre justice au cultivateur, il devra stipuler, dans son bill, que le fait de laisser un animal errer seul sur la voie publique ne constitue pas une preuve de négligence. J'en conviens, ces animaux se trouveront seuls de temps à autre sur la voie publique ; mais cela ne saurait constituer un acte de négligence qui empêche le cultivateur de recouvrier une indemnité de la compagnie de chemin de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La loi, dans sa teneur actuelle, tend à protéger le public et pour cela elle stipule deux choses : d'abord, toute compagnie de chemin de fer est tenue d'établir les garde-bestiaux voulus, et ensuite, tout cultivateur est tenu d'empêcher ses animaux d'errer sur la voie publique, dans l'espace d'un demi-mille d'un passage à niveau. En effet, nous légiférons dans le but de protéger le public ; et pour cela, nous exigeons, d'abord, que la compagnie du chemin de fer remplisse ses obligations et que le cultivateur s'acquitte des siennes. La proposition de l'honorable député tournerait au détriment du public, en soustrayant à toute responsabilité le propriétaire d'un animal.

M. LANCASTER : Dans le cas où la compagnie de chemin de fer elle-même se rendrait coupable de négligence grave.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne s'agit pas ici de demi-négligence, mais de la protection du public. Il s'agit de savoir si vous allez faire disparaître du statut toute garantie de protection pour le public.

M. CLARKE : Le ministre de la Justice n'est-il pas d'avis qu'on servirait l'intérêt public en forçant les compagnies de chemins de fer à entretenir les garde-bestiaux de rigueur aux passages à niveau ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, et c'est ce que nous devons chercher à obtenir; et pour cela, il faut adopter la recommandation faite par le comité des chemins de fer, à la demande du ministre des Chemins de fer.

M. CLARKE : Et si nous adoptons cette recommandation, il ne se fera rien d'ici à l'année prochaine.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pardon ; nous appliquerons la loi.

M. CLARKE : Représentant ici un comité urbain——

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que vous ne laissez pas vagabonder vos bestiaux ?

M. CLARKE : Non, pas à Toronto. A mon avis, quand un animal errant sur la plateforme d'une voie ferrée est tué, le propriétaire ne réussit jamais à rien prouver contre la compagnie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas exact.

M. CLARKE : Jamais le tribunal ne va jusqu'à constater si la compagnie avait des garde-bestiaux convenables aux passages à niveau.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est tout le contraire.

M. CLARKE. Le ministre de la Justice nous dira peut-être où et quand cela se fait. Il importe de légiférer ici, non pas seulement au bénéfice des cultivateurs ou des compagnies de chemins de fer, mais dans l'intérêt du public en général, et puisque la loi exige que les compagnies entretiennent des garde-bestiaux à leurs passages à niveau le parlement devrait y avoir l'œil. De fait, je tiens de plusieurs députés de la droite et de la gauche que, depuis qu'on a imposé aux cultivateurs le fardeau de la preuve relativement à ces accidents et qu'ils sont tenus de prouver que ce n'est pas par le fait de leur négligence que des animaux errent sur la plate-forme du chemin de fer, les compagnies ont laissé leurs garde-bestiaux se détériorer. Un député me dit que, durant le trajet de Smith's-Falls à Ottawa, l'autre jour, il a remarqué plusieurs passages à niveau où il n'y a pas de garde-bestiaux ; et advenant qu'un animal, s'échappant de l'enclos et allant errer sur la plate-forme du chemin de fer fût tué par la locomotive, le propriétaire serait impuissant à obtenir d'indemnité. Il lui faudrait prouver que son animal se trouvait là légitimement, au sens de la loi, ce qu'il ne saurait faire. La loi, dans sa teneur actuelle, fait retomber sur le cultivateur tout le fardeau de la preuve portant que l'animal tué se trouvait là légitimement ; faute de quoi, il n'aurait aucun recours contre la compagnie. Aux yeux de ceux qui envisagent les choses de sang froid et sans parti pris, il semble que la loi, dans sa teneur actuelle, soit défectueuse et qu'elle ne rende point justice au cultivateur. C'est faire une insulte toute gratuite au cultivateur que d'affirmer qu'il ne veut faire amender la loi que pour se donner le plaisir de laisser errer ses animaux sur la plate-forme de la voie ferrée et les faire tuer par la locomotive. Il y gagne plus à vendre ses bestiaux qu'à essayer de se faire payer une indemnité par une compagnie de chemin de fer ; et il faut espérer qu'on n'invoquera plus de pareils arguments. J'en suis convaincu, la loi, dans sa teneur actuelle, ainsi que les tribunaux l'interprètent, ne rend pas justice aux cultivateurs. J'appuierai l'amendement du député de Lincoln. Si cet amendement est mauvais, il sera facile de constater, après une année d'application en quoi il est défectueux, et alors nous serons en lieu d'y remédier.

M. HENDERSON : A mon avis, il faut bien se donner garde, en pareille matière, de compliquer la question de façon à exposer les cultivateurs à des procès, chaque fois qu'un de leurs animaux sera tué accidentellement. Il faut viser à simplifier les choses et à rendre la loi si claire que le premier cultivateur venu puisse en saisir le sens et savoir quand il lui est possible de se faire payer une indemnité. Il est facile de donner à la loi toute la lucidité et la clarté voulues pour éviter tout litige, et c'est dans ce but que je veux proposer un sous-amendement. Le député d'Haldimand fait allusion aux fosses-bestiaux d'autrefois. Je m'abstiens d'en parler longuement, car, si je ne me trompe, on n'approuve pas en général ces fosses-bestiaux. Les compagnies de chemins de fer les désapprouvent également, car elles tendent à affaiblir la plate-forme, et aujourd'hui qu'il circule tant de trains rapides sur la voie, il est presque impossible de se servir de ces fosses-bestiaux surannées. La loi, dans sa teneur actuelle, statue tout simplement sur l'établissement de garde-bestiaux convenables et suffisants. Je ne veux pas porter atteinte à l'économie du bill de l'honorable député de Lincoln. Il importe d'en adopter toutes les dispositions; seulement, je désire y ajouter une stipulation, en justice pour tous les intéressés. Il ne s'agit pas ici de légiférer seulement de façon à assurer au cultivateur le recouvrement d'une indemnité, pour un animal tué par la locomotive. Il s'agit de légiférer de façon à empêcher les animaux d'errer sur la plate-forme du chemin de fer et de s'y faire tuer ; et les cultivateurs gagneront bien plus qu'à chercher à se faire payer des indemnités par des compagnies. Il faut, en outre, tenir compte des voyageurs, qu'il s'agit de protéger au moyen de barrières convenables. Voici donc l'amendement que je propose :

Pourvu, toutefois, qu'aucune compagnie de chemin de fer ne soit responsable des dommages causés en aucune endroit où des garde-bestiaux approuvés par le comité des chemins de fer du conseil privé auront été établis et entretenus.

Lorsque, en aucun temps, une compagnie de chemin de fer aura établi des gardes bestiaux approuvés par le comité des chemins de fer du Conseil privé, elle ne sera plus responsable d'aucun dommage, si des bestiaux sont tués sur la voie. Si un cultivateur possède un cheval qui franchit d'ordinaire

les haies, barrières et fossés, les meilleurs garde-bestiaux que vous entretiendriez n'empêcheraient pas ce cheval de passer et, s'il était tué malgré toutes les mesures de précaution prises par la compagnie, vous ne pourriez pas exiger que cette dernière paie des dommages. Il ne faut pas non plus tenir une compagnie de chemin de fer responsable de la perte d'un jeune bœuf qui aura franchi les garde-bestiaux, si le cultivateur, au lieu de le tenir constamment à l'étable, l'a laissé errer en liberté dans les pâturages. J'ai assez de confiance dans le comité des chemins de fer du Conseil privé pour croire qu'il n'approuvera que les meilleurs garde-bestiaux qu'il soit possible de se procurer, soit ici, soit aux Etats-Unis ou dans tout autre pays ; de cette manière les cultivateurs sauraient qu'ils n'ont plus de recours en dommages contre une compagnie qui a établi les garde-bestiaux ainsi approuvés. D'un autre côté, les compagnies, sachant qu'en se conformant à la loi elles seront à l'abri de toute réclamation, seront portées à établir les garde-bestiaux exigés par le comité des chemins de fer. Le seul moyen de résoudre la difficulté, c'est d'adopter un modèle de garde-bestiaux, et le comité des chemins de fer du Conseil privé est le tribunal le mieux en état de faire le choix de ce modèle. S'il ne peut pas trancher cette question, personne autre ne le pourra. Quand le comité aura choisi un modèle de garde-bestiaux, les cultivateurs sauront à quoi s'en tenir. Je crois qu'alors, leur contentement sera complet. Depuis quelques semaines, j'ai causé de se sujet avec quelques-uns d'entre eux et pas un seul m'a dit qu'une loi semblable serait injuste. Lorsqu'elles auraient établi les meilleurs garde-bestiaux possible, les compagnies devraient être à l'abri de toute réclamation ; mais, tant qu'elles ne se seraient pas conformées au injonctions du Conseil privé, il faudrait les tenir responsables des dommages causés. On me dira peut-être que les compagnies de chemins de fer n'établiront pas de garde-bestiaux. Eh bien, dans ce cas-là, elles seront responsables de tous les dommages ; mais dès qu'elles en établiront, elles auront pris toutes les mesures de précaution qu'on peut attendre d'elles.

M. ROBINSON (Elgin) : Cette question a été traitée si à fond qu'il n'est pas nécessaire que je m'y arrête longtemps. Les nombreuses pétitions que la Chambre a reçues de tous les coins d'Ontario au cours de la présente session prouvent clairement que les cultivateurs ne prendront de repos que le jour où ce parlement aura rendu une décision dans cette affaire de garde-bestiaux. Ce soir la question a été examinée sous toutes ses faces, au point le vue des cultivateurs, des compagnies de chemin de fer et des voyageurs. Après ces derniers, se sont les cultivateurs qui sont les plus intéressés, car sous l'empire de la loi actuelle, leurs animaux peuvent être tués sans qu'eux-mêmes aient aucuns recours en dommages.

Avec un garde-bestiaux convenable, comme il est possible d'en établir et comme il en a été établi autrefois, les voyageurs seront suffisamment protégés, car aucun animal ne pourra aller se faire tuer sur la voie, et les cultivateurs seront également protégés parce que leurs bestiaux ne seront tués qu'aux croisements de la grande route et de la voie ferrée, lorsqu'on les aura laissés errer en liberté. L'intérêt des cultivateurs dans cette question est trop grand pour laisser les voies ferrées sans protection comme elles l'ont été jusqu'ici. Neuf sur dix employés sur les convois de chemin de fer, mécaniciens, chef de train, chauffeurs et autres, sont des fils du cultivateur. De plus, la classe agricole forme une bonne partie du public voyageur. En somme, elle est peut-être plus intéressée qu'aucune autre classe à la sécurité des chemins de fer. Il ne serait que juste, je crois, de décider dès la présente session que les compagnies de chemin de fer devront établir des garde-bestiaux. Aujourd'hui lorsqu'on veut mener des animaux sur la grande route, il faut, comme je l'ai dit devant le comité, requérir les services de deux ou trois hommes afin d'empêcher le bétail de s'engager sur la voie ferrée. Les animaux cherchent à retourner à leurs pâturages et à tromper la vigilance de leurs gardiens. Lorsqu'il n'y a pas de garde-bestiaux, ils s'engagent sur la voie ferrée; si un train passe, les animaux sont tués et la vie des voyageurs est mise en danger. Mais, avec des garde-bestiaux, les animaux traversent la voie ferrée et ne se font pas tuer ; de plus la vie des voyageurs sur les trains n'est pas mise en péril. Je crois que la question devrait être réglée sur le champ.

M. LENNOX : M. le président——

M. WADE : M. le président——

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Permettez-moi de lire l'amendement. Il est proposé par M. Henderson que l'article soit modifié en ajoutant les mots suivants :

Pourvu, toutefois, qu'aucune compagnie de chemin de fer ne soit responsable des dommages causés en aucun endroit où des garde-bestiaux approuvés par le comité des chemins de fer du conseil privé auront été établis et entretenus. La présente loi sera mise en vigueur le, et après le, premier jour de 1902.

M. HENDERSON : D'avril.

M. LENNOX : M. le président——

M. WADE : M. le président——

M. LENNOX : Qui a la parole ?

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je faisais lecture de l'amendement et je n'ai pas remarqué lequel des honorables députés s'est levé le premier. Un député de la gauche a parlé en dernier lieu. La parole est à l'honorable représentant d'Annapolis (M. Wade).

M. FRASER : M. le président——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FRASER : Force m'est de croire que les honorables députés tout en étant debouts n'ont pas l'intention d'adresser la parole et, par conséquent——

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable représentant d'Annapolis (M. Wade) a la parole.

M. LENNOX : Je désire invoquer le règlement——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. LENNOX : Mais je prends la parole pour invoquer le règlement.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Quand il y a appel au règlement, les deux honorables députés doivent reprendre leur siège jusqu'à ce que l'incident soit vidé.

M. LENNOX : Mais, je ne pourrais pas donner mes raisons. Je soumets que je m'étais levé et que je m'étais adressé à vous, M. le président, lorsque vous m'avez demandé de reprendre mon siège pendant que vous liriez l'amendement. J'ai dû vous le laisser lire et je prétends que j'avais le droit——

Quelques VOIX : Ah ! Ah !

M. LENNOX : Laissez-moi donner mes raisons ; si j'ai tort, je reprendrai mon siège.

M. COWAN : Sur quoi vous basez-vous ?

M. LENNOX : M. le président, je prétends qu'ayant appelé votre attention, j'ai droit——

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député a parfaitement raison, et je me rappelle ce qui s'est passé maintenant, après les observations de l'honorable député. Le représentant de Simcoe-sud (M. Lennox) était debout et je lui ai demandé de s'asseoir.

M. LENNOX : Je vous ferai observer, à vous, M. le président, ainsi qu'au comité, que l'amendement que vous avez lu n'est pas celui qu'avait lu le proposeur de la motion et je prétends qu'en conséquence, il n'est pas régulièrement devant la Chambre. Pendant que j'ai la parole, privilège qui semble fort prisé ce soir, je ferai quelques observations, si le comité veut bien me le permettre. Si l'amendement du représentant d'Halton n'avait pas été modifié après avoir été communiqué à la Chambre, j'aurais volontiers appuyé quelque proposition dans le même sens, bien que cet amendement ne soit pas tout à fait de mon goût. Sans me ranger entièrement à l'avis de l'honorable député, je crois que, dans les circonstances, nous devrions effectuer un compromis. Les cultivateurs canadiens ne me semblent pas demander rien de déraisonnable ; à mon avis, il est rare qu'ils exigent tout ce qu'ils ont droit de demander. Aussi, je crois que le comité admettra avec moi qu'il est à propos de mûrement réfléchir sur les demandes des cultivateurs, lorsqu'ils viennent nous demander le redressement d'un grief.

Il est indiscutable que la classe agricole a un grave sujet de plainte. Je crois que tous en conviennent. Je veux faire une déclaration catégorique. Je repousse avec toute l'énergie dont je suis capable l'imputation faite contre les cultivateurs par ceux qui disent que ces derniers désirent vendre leurs bestiaux en les dirigeant, ou en les laissant se diriger, vers la voie ferrée. Cette accusation a été portée à plusieurs reprises mais selon moi, un député qui tient ce langage ne connaît pas la classe agricole du Canada. Inutile de dire qu'elle est honnête et que, lorsque les cultivateurs se présentent devant le comité, ils cherchent à obtenir le redressement d'un grief qui date de quatorze ans et auquel, je dois l'avouer, on aurait dû remédier depuis longtemps. Le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) s'est demandé si dans aucun cas, un cultivateur pouvait se faire indemniser de la perte d'un animal tué sur la voie ferrée où il se serait engagé par suite du manque de garde-bestiaux. J'ai beaucoup de respect pour l'opinion de l'honorable ministre, et j'aurais aimé l'entendre citer un exemple d'un cas où le cultivateur pourrait se faire indemniser. Mais, vu qu'il n'en a rien fait, on ne me taxera pas de témérité si j'exprime mon opinion. Après avoir étudié la question, j'en suis venu à la conclusion que, sous l'empire de la loi actuelle, un cultivateur ne peut pas se faire indemniser de la perte de ses bestiaux tués sur la voie ferrée, même s'il n'y a pas de garde-bestiaux pour la raison bien simple que le fait de laisser errer les animaux en liberté sur le chemin public constitue une infraction à la loi. Par conséquent, pas un seul avocat ne conseillerait à un cultivateur, en pareilles circonstances d'intenter une poursuite.

Inutile de vouloir commenter la loi, car les tribunaux ont plus d'une fois décidé en ce sens dans la province d'Ontario ainsi qu'au Manitoba. La situation est donc celle-ci. Une loi oblige les compagnies à établir des garde-bestiaux convenables et suffisantes ; pourtant, lorsqu'elles n'en établissent pas, et c'est ce qui arrive, elles peuvent se moquer du public et des cultivateurs et trangresser la loi, sans que le propriétaire d'un animal qui erre sur le chemin public et s'engage sur la voie ferrée où il se fait tuer ait aucun recours. Selon moi, voilà un grief auquel nous devrions remédier sur-le-champ.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: Les paroles de mon honorable ami ont beaucoup d'autorité, car il appartient à la province d'Ontario ; mais ces décisions n'ont aucun poids dans la province de Québec où la doctrine de la négligence contributive n'est pas reconnue. En supposant, dit-il, que la compagnie soit en faute et que le cultivateur ne le soit pas, si un animal s'engage sur la voie ferrée et est tué, il n'y a pas de recours contre la compagnie. Supposons maintenant que le cultivateur soit en faute, que la compagnie a établi des gardes-bestiaux conve-

nables, mais que néanmoins un animal s'engage et se fasse tuer sur la voie, qu'arriverait-il ? Si j'ai bien compris l'honorable député, il dit que le fermier n'a pas de recours parce qu'il s'est rendu coupable de négligence contributive. Est-ce bien cela ?

M. LENNOX : Oui ; il n'a pas de recours, mais ce n'est pas par suite de négligence contributive.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Parce qu'il n'a pas pris soin de ses bestiaux ?

M. LENNOX : Parce que la loi lui refuse tout recours, si je comprends bien. Cela revient au même.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est à peu près la même chose. Mais s'il arrive un accident et si les wagons sont renversés dans le fossé, quel recours aura la compagnie ?

M. BROCK : Elle n'en aura aucun.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il me semble qu'il y a deux manières d'envisager cette question.

M. LENNOX : L'honorable ministre m'a posé deux ou trois questions.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Prenez la contre-partie de votre thèse.

M. LENNOX : Vous avez dit en dernier lieu: En supposant que la compagnie souffre des dommages, quel recours aura-t-elle ? Je dirai à l'honorable ministre que s'il croit que la compagnie à un grief, il faut y remédier. Mais le représentant de Lincoln a parlé d'un cas que, si ma mémoire est fidèle, le cultivateur qui, par négligence, laisse ses animaux s'engager sur la voie ferrée, est responsable des dommages causés à la compagnie, s'il en résulte un accident. Mais, pour en revenir à une question plus importante, le cultivateur ne peut pas aujourd'hui se faire indemniser si ses animaux passent de la grande route sur la voie ferrée, bien que la compagnie, en n'établissant pas de garde-bestiaux, ait commis une infraction flagrante à la loi. Voilà quelle est la loi dans le moment.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il faut que les deux parties soient en faute.

M. LENNOX : Je raconte les faits sans en rechercher les causes. En fait et en droit, un cultivateur aujourd'hui n'a pas de recours si des animaux errant en liberté sur la voie publique, à sa connaissance ou hors de sa connaissance, sont tués par un convoi de chemin de fer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La compagnie de chemin de fer n'a pas de recours, non plus.

M. LENNOX : Un instant. Je prétends qu'un cultivateur est passible d'une peine lorsque ses animaux s'engagent sur la grande route, c'est-à-dire qu'il court le risque de les voir tuer au point de croisement, et lors-

qu'ils sont tués, il n'a aucun recours. L'honorable ministre dit que les deux parties sont lésées et son raisonnement a beaucoup de bon, mais il n'est pas suffisant pour justifier le rejet du présent bill. Le cultivateur a tort de laisser ses animaux s'engager sur la grande route et la compagnie a tort, elle aussi, de ne pas établir de garde-bestiaux suffisants. Il s'agit de savoir quelle est la cause prochaine et immédiate des dommages causés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Appliquez les principes du droit civil. Vous aurez la réponse à votre question.

M. LENNOX : Que l'honorable ministre prenne patience, je vais faire l'application des principes du droit civil. Les deux parties sont en faute et je prétends que, dans un cas semblable, il faut rechercher la cause prochaine et immédiate. L'animal du cultivateur qui s'engage sur la grande route peut être ou n'être pas tué. S'il y avait des garde-bestiaux, il ne serait certainement pas tué à cet endroit.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si l'annimal n'errait pas en liberté, il ne serait pas à cet endroit.

M. LENNOX : Je vous demande pardon ; avec des garde-bestiaux, l'animal ne serait pas tué sur la voie ferrée entre deux passages à niveau. Il est clair que, lorsqu'une personne ne fait pas attention en traversant un passage à niveau, lorsqu'elle ne fait pas preuve d'une diligence raisonnable, la compagnie peut ne pas être responsable. Cependant, elle l'est si, pouvant prévenir les conséquences de la négligence du demandeur, elle ne l'a pas fait. Or, si la compagnie s'était conformée à la loi, elle ne se serait pas rendue coupable de négligence dans le sens du statut et l'accident ne serait jamais arrivé entre les deux chemins publics. C'est pourquoi je prétends que vous devriez obliger la compagnie à respecter la loi et lui dire : Nous allons vous obliger d'observer la loi ; si vous ne le faites pas, vous serez responsable lorsque des animaux seront tués entre deux passages à niveau.

M. WADE : Je crois que cette proposition de loi est l'une des plus importantes dont le parlement ait été saisi au cours de la présente session. Elle ne se rapporte pas uniquement aux dommages causés aux animaux tués par un convoi de chemin de fer, mais à ceux causés au train lui-même et elle intéresse la sécurité du public voyageur et des employés de chemin de fer. Ce sont des intérêts dont il faut tenir compte dans l'examen de cette question. Le comité des chemins de fer a délibéré ce bill pendant trois jours. Le dernier jour, le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait une déclaration qui m'a paru bien sage. Il a dit que le gouvernement pendant les vacances se chargerait de découvrir quel est le meilleur garde-bestiaux, ou les meilleurs

s'il y en a plusieurs, et qu'à la prochaine session, il ferait adopter une loi pour obliger toutes les compagnies de chemin de fer à établir l'un ou l'autre de ces garde-bestiaux.

A mon sens, dans la discussion de cette question, on a négligé complètement une disposition très importante de la loi concernant les chemins de fer. L'article 194 de cette loi dit :

Il faudre faire et entretenir de chaque côté du chemin de fer, dans ce canton, une clôture aussi haute et aussi forte qu'une clôture ordinaire de division, avec portes ou barrières tournantes ou à coulisse, de dimension suffisante, pourvues de crochets vis à vis les passages à niveau des fermes ; et faire et entretenir aussi des garde-bestiaux à chaque endroit où la voie ferrée est traversée par un chemin public, afin d'empêcher les animaux d'aller sur la voie ferrée.

Je déclare qu'il n'y a pas un homme, pas un employé de chemin de fer, qui puisse nous dire qu'il existe des garde-bestiaux, suivant les dispositions de cet article de la loi. Ce fait est reconnu aujourd'hui. Tout ce qu'on a pu découvrir de mieux, c'est la fosse garde-bestiaux ; toutefois, il est généralement admis qu'elle présente plus de dangers qu'elle ne donne d'avantage au point de vue de la protection du bétail.

M. FRASER : Les mots sont " convenables " et " suffisants."

M. WADE : Oui. Un garde-bestiaux n'est pas suffisant quand il n'empêche pas le passage d'un animal. En vertu de l'article 271, si un animal se trouve sur la voie du chemin de fer par la négligence du propriétaire, et si une locomotive le tue au point de croisement,—le propriétaire n'en peut réclamer le prix devant les cours civiles. L'expérience démontre que partout où la voie publique traverse un chemin de fer, si les bestiaux sont en pleine liberté, et s'ils se trouvent au passage à niveau, lorsqu'un train arrive sur eux, dans neuf cas sur dix, ces animaux au lieu de tourner à droite et à gauche, se précipiteront aveuglement sur tout obstacle qu'ils pourront rencontrer, alors même que ce dernier serait un garde-bestiaux, sur la voie du chemin de fer où ils trouveront une mort certaine. Nous devons considérer, d'abord, si ce statut impose à une compagnie de chemin de fer une obligation impossible à remplir. Une loi arbitraire à l'égard d'un individu ou d'une compagnie devient, jusqu'à un certain point, inutile. A mon avis, tout le mal provient de l'impossibilité où se trouve une compagnie de chemin de fer de remplir les obligations que la loi actuelle lui impose ; s'il faut porter remède à cet état de choses, l'exécutif ou le ministre des Chemins de fer et Canaux, ou le comité des chemins de fer du Conseil privé, doit déterminer exactement ce que doit être un garde-bestiaux, en donnant les dimensions et les devis. Le gouvernement pourra alors exiger de chaque compagnie de chemin de fer la construction de ces garde-bestiaux, suivant la décision du comité des chemins de fer du Conseil privé. Voilà, à mon sens, le remède à apporter aux inconvénients dont on se plaint, aujourd'hui. Je dis que notre loi actuelle des chemins de fer n'est, après tout, que le droit commun anglais. D'un côté, il y a, pour le cultivateur, obligation de prendre soin de ses bestiaux, de l'autre, la compagnie est obligée de prendre toutes les précautions raisonnables pour empêcher ces bestiaux de pénétrer sur sa voie. Si l'une des parties intéressées néglige de remplir ses obligations sur ce point, elle doit être responsable des dommages résultant de son incurie ; mais, si les deux intéressés sont en faute, ni l'un ni l'autre ne pourra réclamer. Cette disposition a toujours existé dans notre loi concernant les chemins de fer. Il est vrai qu'on a changé la rédaction du paragraphe 3, mais c'était seulement dans le but d'augmenter la responsabilité des compagnies de chemin de fer. Ce paragraphe, dans sa forme première, se lisait comme suit :

Jusqu'à ce que ces clôtures et fosses garde-bestiaux soient dûment faites et achevées, et si, après avoir été ainsi faites et achevées, elles ne sont pas dûment entretenues, la compagnie sera responsable de tous dommages causés par les trains et locomotives aux bestiaux, chevaux et autres animaux qui ne seront pas illicitement sur la voie.

L'amendement de 1890 est rédigé autrement et se lit comme suit:

Si la compagnie omet de faire et de parachever comme susdit, une clôture ou un garde-bestiaux, ou si les ayant faits et parachevés, elle néglige de les entretenir et que par suite de cette omission ou négligence, un animal parte d'un endroit adjacent où il pouvait légitimement se trouver, et aille sur la voie ferrée——

C'est là toute la différence et, d'après moi, une étude attentive de cet amendment démontre qu'il impose une plus lourde responsabilité aux compagnies de chemins de fer. L'amendement proposé par l'honorable représentant de Lincoln (M. Lancaster) est à l'effet qu'en tant qu'il s'agit des passages à niveau des chemins de fer, car il ne fait mention ni des clôtures ni des accidents qui s'y attachent, puisqu'il ne mentionne que les garde-bestiaux, le bétail pourra se trouver dans un certain rayon du point d'intersection et l'on ne devra pas tenir responsable de la perte des animaux le propriétaire de ces derniers. Autrement dit, la loi contiendrait une disposition que ne pourraient remplir les compagnies de chemin de fer. En effet, celles-ci ne sauraient construire un garde-bestiaux qui empêcherait les animaux de se tenir sur la voie ferrée. Si le bétail, suivant le chemin public, passe par-dessus ces garde-bestiaux qui ne peuvent l'empêcher de monter sur la voie ferrée, et s'il est tuée, la compagnie est responsable toujours, sans tenir compte de la négligence du cultivateur. Voilà ce qui me semble bien injuste envers la compagnie et même envers le cultivateur, et l'on nous

demande de changer un des principes les plus sacrés du droit commun comme de la loi concernant les chemins de fer. Il y a encore le surveillant du train. A-t-il quelque chose à voir à ces gardes-bestiaux, à ces animaux qui errent sur la voie publique? Cependant, sa vie et celle des voyageurs sont en danger ; en effet, il y a tant de désastres à redouter. Je lisais dans les journaux, l'autre jour, qu'une vache errant aux alentours d'une station des environs de Toronto, avait été frappée par une locomotive, lancée sur un charpentier qui travaillait tout près de là et dont elle a causé la mort. Bien que cette vache fût errant par la négligence de son propriétaire, ce dernier pourra réclamer des dommages de la compagnie de chemin de fer pour la perte de cet animal. Je crois pouvoir parler avec connaissance de cause, car, d'abord, mes parents étaient des cultivateurs, et j'ai grandi sur une ferme ; de plus je représente un comté éminemment agricole que traverse dans toute sa longueur un chemin de fer ; nous avons une autre voie ferrée dans une direction différente et l'on est à en construire une troisième. Je connais par expérience ce qu'est l'exploitation d'un chemin de fer, car, durant six ou sept ans, j'ai, par ordre du tribunal, administré une ligne de chemin de fer, et malgré tout le respect que je professe à l'endroit des honorables gentlemen qui ont exprimé une opinion différente, je dis que l'adoption de cet amendement à la loi des chemins de fer, sera contraire aux intérêts, non seulement des voyageurs, mais encore des cultivateurs eux-mêmes. Je suis convaincu que la classe agricole de mon comté et de toute la Nouvelle-Ecosse ne demande pas cette modification. Elle est assez raisonnable pour comprendre que le seul moyen d'avoir une protection suffisante, c'est de faire retomber la responsabilité sur une partie comme sur l'autre. Que les cultivateurs remplissent leur devoir, en montrant une diligence et un soin ordinaires à tenir leurs bestiaux éloignés de la voie, et que la compagnie maintienne des garde-bestiaux sur sa ligne.

M. LANCASTER : L'honorable député (M. Wade) dit : Qu'on oblige la compagnie à remplir son devoir. En quoi les compagnies de chemin de fer seraient-elles responsables, si on ne les oblige à construire des garde-bestiaux ?

M. WADE : J'ai lu l'article de la loi et l'honorable gentleman a vu cette disposition.

M. LANCASTER : Oui, mais j'ai demandé à l'honorable député de me désigner un cas, s'il le pouvait, où la compagnie de ce chemin de fer serait responsable si elle n'a pas de garde-bestiaux.

M. WADE : Je pourrais citer un grand nombre de cas. Dans toutes les municipalités où il n'y a pas de règlement défendant aux contribuables de laisser errer les animaux, le propriétaire de l'animal tué a le droit de poursuivre la compagnie devant les tribunaux.

M. LANCASTER : D'après le droit commun, on n'a pas le droit de laisser errer les animaux.

M. WADE : Le droit commun, dans la plupart des provinces, stipule que le propriétaire des bestiaux doit les garder dans un enclos. C'est le contraire qui existe, cependant, dans ma province où l'on permet aux cultivateurs de laisser errer en liberté les animaux, partout où les règlements municipaux ne le défendent point. Je crois que le droit civil de la province de Québec, ressemble beaucoup, sous ce rapport, au droit commun anglais. Il ne faut pas oublier, cependant, ceci: nous ne légiférons pas seulement pour la province de Québec, ou pour celle d'Ontario, ou pour les provinces maritimes, mais pour tout le Canada, et pour cette immense étendue de territoire où le bétail erre en liberté, la plus grande partie de l'année. Si nous adoptons cette loi, une compagnie de chemin de fer qui n'aurait pas de garde-bestiaux dans cette partie de la prairie que traversent ces voies ferrées, sera obligée de payer le coût des animaux qui peuvent errer en liberté, si ces animaux sont tués. Cette compagnie ne peut construire une clôture tout le long de sa voie, au milieu de la prairie, aussi, si cette loi est adoptée, elle ne pourra s'appliquer à certaines parties du Canada, et ne pourra que jeter nos cultivateurs dans le chaos, la confusion et les procès.

M. AVERY : Si un cultivateur conduit ses animaux au marché, en suivant la voie publique, et si, rendu au croisement de ce chemin avec une voie ferrée, ses animaux sont tués parce qu'il n'y a pas de garde-bestiaux, quel recours la loi actuelle lui donnera-t-elle.

M. WADE : D'après l'article 271, si un cultivateur conduit des animaux en suivant une voie publique, il lui faut les confier à quelque personne pouvant raisonnablement les diriger ; s'il remplit ces conditions, et si les bestiaux sont tués sur la voie ferrée, parce qu'il n'y a pas de garde-bestiaux, la compagnie de chemin de fer est responsable, ce qui est juste. Le propriétaire qui ne retiendra pas les services d'un bouvier capable de diriger ces animaux, ne pourra réclamer des dommages, si son bétail est tué. L'une des premières causes que j'ai à plaider à la prochaine session de la cour, est une poursuite intentée par un de mes clients contre une compagnie de chemin de fer ; il réclame de cette dernière la valeur d'un troupeau de bestiaux qui a été écrasé sur une voie ferrée. J'ai dit à mon client qu'il pouvait intenter cette poursuite.

Je prétends que cette loi nous offre toute la protection raisonnable, si nous retranchons le mot "suffisant," dans l'article que nous sommes à étudier. Si le gouvernement or-

donnait la construction d'un ou de plusieurs garde-bestiaux, et déclarait que ceux-ci devraient être suffisants, je dis que nous aurions surmonté toutes ces difficultés. Parlons maintenant de ce que doit être un garde-bestiaux suffisant. J'ai écouté avec beaucoup d'attention l'excellent discours qu'a prononcé mon honorable ami de Haldimand (M. Thompson). Il a fait ressortir les inconvénients de nos anciennes fosses garde-bestiaux ; je concours dans ses vues sur ce point ; il nous faut examiner quelles sont les meilleures fosses garde-bestiaux qu'on peut trouver.

M. CLARKE : Quelle espèce de garde-bestiaux trouvera-t-on dans les provinces maritimes ?

M. WADE : Les anciennes fosses garde-bestiaux sur les vieilles voies ferrées ; mais le garde-bestiaux le plus en usage et qui semble le meilleur, sous tous les rapports, c'est celui qu'on désigne sous le nom de garde-bestiaux à claire-voie.

M. CLARKE : Quels sont les garde-bestiaux en usage sur la ligne principale de l'Intercolonial ?

M. WADE : Les anciennes fosses garde-bestiaux. Mais partout où il faut construire des garde-bestiaux, on emploie le garde-bestiaux en forme de gril à claire-voie.

M. SCHELL : Ce garde-bestiaux est-il en bois ou en fer ?

M. WADE : En bois. Il y a un large garde-bestiaux à claire-voie avec des pointes, mais on a constaté que celles-ci blessaient les animaux, et le garde-bestiaux dont on a reconnu la supériorité c'est celui en bois ; cependant, il n'est pas suffisant, car il n'empêche pas toujours le bétail d'errer sur la voie ferrée. Que mon honorable ami me permette de lui dire que celui qui inventerait un garde-bestiaux suffisant, suivant les dispositions de l'article 194, serait millionnaire demain, car tous les chemins de fer du Canada s'empresseraient d'adopter son invention. Il n'est pas juste de dire que les compagnies de chemins de fer ne s'occupent pas de voir s'il faut, ou s'il existe des garde-bestiaux à tel ou tel endroit. Prétendre cela reviendrat à dire que ces compagnies ne s'occupent pas des dommages qu'elles peuvent causer à la propriété d'autrui, comme à la leur. Le sous-amendement proposé par l'honorable député d'Halton (M. Henderson), contient des dispositions qui se recommandent à notre attention. Après tout, c'est le résumé de la proposition énoncée par le ministre des Chemins de fer au comité, l'autre jour, quand il nous a dit qu'il chercherait, au nom du gouvernement, par commission, ou autrement, à faire examiner tous les garde-bestiaux du continent américain, si cela était nécessaire, et qu'après avoir choisi un ou plusieurs types des meilleurs garde-bestiaux, il présenterait, à la prochaine session, un projet de loi obligeant toutes les compagnies de chemins de fer, à installer ces garde-bestiaux sur leurs lignes. On dira peut-être : Comment pouvez-vous forcer les compagnies de chemins de fer d'établir ces garde-bestiaux ? C'est la chose la plus facile du monde. On peut déclarer que si ces compagnies ne construisent pas ces garde-bestiaux dans un certain temps, après l'adoption de la loi, elles seront passibles d'une amende pour chaque jour de retard ; l'on pourra imposer une amende si élevée, que les intéressés s'empresseront d'obéir à la loi. On pourrait les rendre responsables des dommages, mais quant à moi, je n'aime pas à intervenir quand il s'agit d'un principe de droit commun. Nous pourrions atteindre ce but, en rendant les compagnies de chemins de fer responsables pour un montant considérable que pourrait obtenir toute personne ayant cause d'action. J'ose affirmer que les cultivateurs de mon comté seraient satisfaits de cette diposition de la loi. C'est ainsi que nous obligerions les compagnies à accomplir ce que nous attendons d'elles. Nous agirions alors avec équité à l'endroit des compagnies et des cultivateurs, et par suite, envers le public voyageur et les employés des trains de chemin de fer.

M. LENNOX : L'honorable gentleman (M. Wade) veut-il expliquer au comité ce qu'il entend dire en affirmant qu'il prend sur lui de déclarer que cette réforme sera satisfaisante ?

M. WADE : J'ai dit que je prenais cette responsabilité vis-à-vis mes électeurs. Je suppose que la plupart des membres de cette Chambre ont compris ce que j'ai voulu dire par là.

Quelques VOIX : En effet.

M. GILMOUR : Comme représentant un comté agricole, et comme j'ai reçu des requêtes au sujet de cette question que j'ai soulevée ici, je veux dire quelques mots sur le sujet qui nous occupe. On a fait beaucoup de zèle, ce soir, pour démontrer que la loi actuelle en ce qui se rapporte à la protection qu'on doit trouver aux croisements de la voie publique avec une voie ferrée, est insuffisante. On reconnaît généralement ce point important, et l'on comprend que tout cela est au désavantage des cultivateurs du Canada. Inutile pour nous, pourtant, de dire que la loi est inefficace et qu'elle devrait être amendée dans le sens indiqué par l'honorable représentant de Lincoln, parce qu'en la modifiant ainsi, nous la rendrions aussi mauvaise, sous un autre rapport. Les compagnies de chemins de fer devraient être mises sur un pied d'égalité avec les simples particuliers. A mon sens, il n'y a pas un membre de cette Chambre qui oserait dire que ces compagnies doivent être plus maltraitées qu'un simple citoyen. Notre droit municipal permet à ce dernier de construire des clôtures, suivant les dispositions de la

loi ; si un particulier remplit cette obligation il n'est pas responsable des dommages que ses animaux pourraient causer à son voisin, en sautant pardessus cette clôture. Il en est ainsi d'une compagnie de chemin de fer. On devrait leur fournir l'occasion d'établir une clôture suivant les exigences de la loi ; si elles accomplissent cette obligation, on ne devra pas les tenir responsable de ce qui pourra arriver dans la suite. Mais si la proposition de l'honorable député de Lincoln, est adoptée, qu'importe le genre de clôture que la compagnie pourra construire, s'il survient un accident, cette compagnie pourra toujours en être tenue responsable. Voilà ce que tous les membres de cette Chambre trouveront injuste. J'irai plus loin, je dirai que pas un cultivateur, dans tout le pays, n'affirmera que cela est juste. La classe agricole du Canada ne voudrait pas même qu'une compagnie de chemin de fer fût traitée plus arbitrairement qu'elle ne le souffrirait elle-même. Voilà l'attitude que j'entends suivre sur cette question, je crois que le gouvernement devrait prendre cette matière en main, et définir ce que devrait être une clôture, suivant la loi; de cette façon les compagnies se trouveraient sur un pied d'égalité avec les autres individus. L'honorable député de Lincoln mérite nos félicitations pour avoir soulevé cette question ; je comprends que le gouvernement sera prêt, à la prochaine session, à régler cette difficulté. Aussi, mon honorable ami devrait-il accepter l'affirmation des ministres qui déclarent vouloir opérer cette réforme. A mon sens, ce projet de loi devrait être modifié de façon à ce que le comité des chemins de fer du Conseil privé définît ce qu'est une clôture, au point de vue de la loi, et fixât une date où la loi deviendrait en vigueur, alors les compagnies de chemin de fer ne pourront être blâmées, si elles construisent une clôture suivant les dispositions de la loi.

M. McCARTHY : Je me trouve à peu près dans la position de l'honorable gentleman qui vient de terminer son discours. Je suis convaincu qu'il existe un malaise, peut-être une injustice, résultant de la loi actuelle. Comme conséquence d'une agitation qu'un journal a soulevée et propagée dans la province d'Ontario, et du fait que cette gazette a donné une certaine importance à quelques membres de cette Chambre, cette question a été à tort présentée si tôt au parlement ; ces députés ont craint apparemment de perdre leur importance, s'ils acceptaient un compromis juste et raisonnable qu'on pourrait leur suggérer.

On dira, peut-être, que je parle ainsi parce que le journal en question a eu, la semaine dernire, des phrases moins que flatteuses à mon endroit. Je veux repousser immédiatement cette allégation avant qu'elle soit apportée devant vous. On prétendra probablement que mon opposition à ce projet de loi provient du fait que je n'ai pas la conscience tranquille sous ce rapport ; je nie cela, parce que j'ai pris la même attitude, quand on a demandé que cette question fût réglée par la Chambre et non pas renvoyée au comité des chemins de fer. Cela se passait avant que la feuille en question m'eût attaqué. Je considérais alors que je ne devais pas me diminuer dans ma propre estime, comme membre de ce comité, en supposant que ce dernier n'était pas capable de régler, ou ne voudrait pas régler convenablement cette question. Quand cette mesure fut soumise pour la première fois au comité des chemins de fer, j'ai craint de ne pouvoir être présent, lorsqu'elle serait réglée définitivement. Dans cette circonstance, j'ai dit que si on ne pouvait en arriver à un arrangement à l'amiable, et que si les compagnies de chemins de fer ne voulaient accepter aucun compromis, j'appuierais le bill présenté par l'honorable député de Lincoln. C'est encore l'attitude que j'entends suivre. Le journal dont je parle, ne me donne pas acte de cette déclaration ; il a dit au contraire que le représentant de Simcoe-nord était un fuyard. C'est pourquoi je sens qu'il est nécessaire de bien définir mon attitude. Je reconnais, comme l'honorable député de Middlesex-est (M. Gilmour), qu'il existe une injustice, mais que la législation présentée par l'honorable représentant de Lincoln rendrait, sous un rapport tout différent, la loi encore plus injuste qu'elle ne l'est maintenant à l'avantage des compagnies de chemins de fer. Si cela est vrai, si après trois jours de discussion au comité des chemins de fer, et deux ou trois heures de discussion ici, on ne peut en arriver à un compromis juste et raisonnable, il faut établir clairement en quoi consiste cette difficulté. De quoi se plaint-on? On dit qu'on n'a pas encore trouvé le type d'un garde-bestiaux convenable. Si l'on découvre ce type pouvant tenir les animaux en dehors des voies ferrées, et si on l'adopte, alors on n'aura plus de raison de se plaindre et toute la difficulté disparaîtra. On prétend que la loi actuelle ne donne pas de résultat, et c'est ce que je reconnais moi-même. En effet, il faut que les bestiaux mis sur la voie publique, soient sous la garde d'une personne quelconque, pour qu'on reconnaisse que ces bestiaux se trouvent légalement sur le chemin public. C'est pour cela que les compagnies de chemins de fer n'ont tenu aucun compte des garde-bestiaux. Ainsi que le disait le ministre de la Justice, si les animaux, par la négligence du cultivateur, sortent et errent sur la voie publique, et s'avancent sur la voie ferrée, on voudrait que ce cultivateur profitât de sa propre négligence. Ce n'est pas là ce que je pense ; sous ce rapport, je concours pleinement dans les vues exprimées par l'honorable représentant de Middlesex, qui est lui-même un cultivateur pratique qui connaît les sentiments de la classe agricole. J'ai eu l'occasion de discuter cette question avec les cultivateurs de mon comté ; tous reconnaissent, avec mon honorable ami, que

pas un cultivateur ne voudrait alléguer sa propre négligence pour retirer un avantage quelconque. J'espère que les compagnies de chemin de fer veulent agir de même. S'il en était autrement, nous devrions trouver le moyen de les empêcher de commettre cette injustice. Assurément, il est possible d'effectuer un compromis qui mettrait sur un pied d'égalité les compagnies de chemin de fer et les particuliers. La loi devrait être aussi juste envers les unes qu'envers les autres. Si nous admettons cette vérité, pourquoi ne pas rédiger dans ce sens, un compromis juste et raisonnable ?

Il me semble que la langue anglaise n'est pas si pauvre qu'elle ne puisse servir à la rédaction d'un arrangement équitable. On me dit—l'honorable député de Lincoln protestera, si je me trompe—que lors de la discussion de ce rapport de loi devant le comité des chemins de fer,—je parle du troisième debat auquel, malheureusement, je n'ai pu assister,—on a demandé que cette question fût renvoyée à un sous-comité de sept membres, nommés par l'honorable député lui-même, et de cinq membres, nommés par la partie inverse. Mon honorable ami a refusé d'accepter cette proposition.

M. LANCASTER : Cela n'est pas exact, et c'est la première fois que j'entends parler de cette proposition.

M. McCARTHY : Dans ce cas, j'ai été mal renseigné. A tout événement, on a proposé des amendements dans le sens que j'avais indiqué, lorsque ce projet de loi fût soumis pour la première fois au comité, et l'honorable député n'a voulu rien entendre dans ce sens. Suis-je exact, cette fois ?

M. LANCASTER : L'honorable député d'Essex-sud, je crois, a suggéré un amendement. J'ai prétendu alors, comme ce soir, que le fait que les animaux ne sont pas surveillés, ne doit pas être considéré comme une présomption de négligence ; c'est ce que j'ai fait aussi quant à la disposition décrétant qu'un cultivateur ne pourra réclamer des dommages, lorsqu'il y aura négligence de sa part. Si on avait stipulé que le fait qu'un animal n'est pas surveillé, ne constitue pas une présomption de négligence, j'aurais été prêt à accepter l'article proposé. Je ne sache pas que l'honorable député de Simcoe-nord ait eu quelque chose à faire dans tout cela, et je n'ai pas, ce soir, entendu parler de proposition de ce genre.

M. McCARTHY : On m'a affirmé que l'honorable représentant de Toronto (M. Clarke) avait envoyé ou qu'on lui avait demandé d'envoyer un message à mon honorable ami de Lincoln, à l'effet qu'on nommât un sous-comité composé de sept membres choisis par l'honorable gentleman lui-même, et de cinq membres ayant une opinion différente, pour étudier spécialement cette question. Il aurait eu tout l'avantage de faire prévaloir son rapport. Cependant, s'il n'a pas reçu ce message, je ne puis insister sur ce point. Il me semblait qu'on devait essayer de faire disparaître cette difficulté, au moyen d'un compromis, et je croyais qu'il n'était pas raisonnable de la part de mon honorable ami, de ne pas avoir accepté l'offre que je supposais lui avoir été faite. Quant au conseil dont a parlé mon honorable ami de Lincoln, et pour lequel, je ne réclame aucun mérite, voici en quoi, il consistait : si les bestiaux se trouvaient sur le chemin, par suite de la négligence de leur propriétaire, celui-ci ne pouvait réclamer de dommages ; j'admets que le conseil de mon honorable ami était bon, et je crois que si ceux qui entretiennent des opinions contraires à celles de mon honorable ami, pouvaient se réunir, on pourrait en arriver à un compromis à l'effet que, si une cour de justice ou un jury, lorsque la cause est soumise à des jurés, est d'avis que le propriétaire des animaux s'est réellement rendu coupable de négligence, il n'aurait pas le droit de réclamer des dommages, mais que le fait qu'un animal se trouve sans gardien sur la voie publique, ne constituerait pas une présomption de négligence. Si l'honorable député voulait accepter un amendement dans ce sens, il me semble que toute la difficulté disparaîtra, à la satisfaction des parties intéressées. S'il est impossible d'en arriver à un arrangement à l'amiable et satisfaisant, ou à un compromis quelconque, je suis prêt à appuyer le bill de mon honorable ami de Lincoln.

M. INGRAM : Vu le nombre des amendements proposés, ce soir, et la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer, au comité, je crois qu'un ministre du gouvernement devrait nous dire, le ministre des Chemins de fer se trouvant absent, si le gouvernement est prêt à remplir la promesse faite par l'honorable gentleman au comité.

A mon sens, il serait dans l'intérêt, non seulement de la classe agricole, mais encore du public voyageur, qu'on étudiât sérieusement cette question, avant d'adopter une loi la concernant. Il n'est pas juste de dire que celui qui ne partage pas nos vues sur cette mesure, est opposé à toute législation qui ferait disparaître cette difficulté. Je ne crois pas que ce soit là le cas d'un seul membre de cette Chambre. Tous nous nous accordons sur ce point ; nous différons d'opinion sur le meilleur moyen à prendre pour remédier à ces griefs et mettre fin aux plaintes des cultivateurs. On dit que ce bill constitue un amendement à la loi des chemins de fer du Canada, et qu'il s'appliquera aux différentes provinces du pays. Mais quand nous entendons des députés du Manitoba, du Nord-Ouest et des autres provinces du Canada, à l'exception d'Ontario, déclarer que cette proposition de loi ne les satisfait point, il me semble qu'il est du devoir du gouvernement, et en particulier du ministre des Chemins de fer, de faire une enquête complète, et de modifier la loi de manière à satisfaire tous les intéressés. Sans doute, les compagnies de chemins de fer se sont

montrées plus ou moins négligentes sur ce point ; le ministre des Chemins de fer devrait voir jusqu'à quel point elles ont fait preuve de négligence, et appliquer rigoureusement la loi. On a signalé le fait de bestiaux errant à l'aventure et causant des accidents sur les voies ferrées ; sans doute, dans ces cas, les cultivateurs ne peuvent réclamer des dommages. D'un autre côté, les conséquences peuvent être plus graves quand ces animaux sont tués sur la voie ; il arrive alors que les locomotives sont rejetés hors des rails, et que la vie des voyageurs est en danger. Tous les garde-bestiaux, depuis Ottawa jusqu'au Pacifique, ne pourront empêcher que des accidents de ce genre ne se produisent. Ces animaux sont dans le chemin public par l'incurie de leurs propriétaires. Comme conséquence de cette négligence, les voyageurs perdent la vie et de grands dommages sont causés aux compagnies de chemin de fer. Aucun garde-bestiaux ne pourrait empêcher ces accidents de se produire. Mais la grande difficulté qui se présente au sujet de l'adoption d'une législation quelconque, se trouve dans la possibilité, si l'on n'est pas très prudent, de rédiger une loi de telle façon qu'elle permette aux cultivateurs d'être encore plus négligents et de pouvoir ainsi mettre la vie des voyageurs en péril, et causer de grands dommages aux compagnies de chemin de fer.

Mon expérience personnelle en matière de chemins de fer m'a permis de constater que nombre d'accidents sérieux se sont produits un peu par tout le pays grâce à la négligence des propriétaires de bestiaux. Cette question, j'estime qu'elle est fort importante et que le ministère devrait, avant qu'aucune décision soit prise, la soumettre à l'étude la plus sérieuse. Si le ministre nous dit qu'il est disposé à mettre la question à l'étude et à présenter à la prochaine session un projet de loi à l'effet de redresser le grief, j'appuierai l'attitude du gouvernement. Dans le cas contraire, force me sera de m'orienter différemment ; mais tant que le gouvernement ne se sera pas prononcé, je ne crois pas devoir dire quelle sera mon attitude.

M. PRINGLE : Je faisais partie du comité nommé l'année dernière à l'effet d'étudier ce bill. J'étais alors d'opinion qu'on ne devait pas l'adopter, alléguant, entre autres raisons, comme on le sait, qu'il rendait les compagnies de chemins de fer responsables de toute négigence en exonérant entièrement l'autre partie quelle que fût sa propre négligence. Lorsque le bill fut présenté de nouveau cette année, je proposai en amendment qu'on y ajoutât les mots suivants : " Sans aucune négligence de la part du propriétaire de l'animal ou de la personne qui en a la garde ". L'auteur du bill ne voulut pas accepter cet amendement et, après beaucoup de discussion, le ministre des Chemins de fer et Canaux nous apprit que si la mesure restait en suspens jusqu'à

M. INGRAM.

l'année prochaine, on verrait à ce que les compagnies de chemins de fer installassent des garde-bestiaux convenables où il en faudrait. Je suis d'avis que nous entendons tous sauvegarder non seulement la vie des bestiaux, mais aussi celle des gens ; et la sûreté sera d'autant plus grande qu'on établira de meilleurs garde-bestiaux.

En 1900 il y avait au Canada environ 18,000 milles de chemin de fer sur lesquels 21,500,000 voyageurs ont été transportés sans qu'il y eût plus de sept pertes de vie dues à des accidents—moins d'une perte de vie pour trois millions de voyageurs. Ce résultat fait honneur aux compagnies de chemins de fer aussi bien qu'aux cultivateurs qui, de leur côté, ont su respecter la loi en ne laissant pas leurs animaux errer librement sur les routes publiques. En jetant un coup d'œil sur la statistique américaine, je vois que 530 accidents se sont produits aux Etats-Unis parce que des animaux avaient pénétré sur les chemins de fer. Je dis que nous devrions légiférer dans l'intérêt du grand public dont les cultivateurs composent la partie la plus importante, et que nous devrions éviter d'adopter toute mesure rétrograde et susceptible, si je puis m'exprimer ainsi, d'ouvrir la porte aux accidents. En effet, le présent bill est de nature à inviter les gens à la négligence et, peut-être aussi à laisser leurs animaux errer librement, certains qu'ils seront que le juge ou le jury, ignorant jusqu'à quel point ils se seront rendus coupables de négligence, leur accorderont des dommages-intérêts s'ils estiment que le garde-bestiaux n'est pas suffisant. Je regrette fort que le ministre des Chemins de fer ne soit pas à son siège se soir, car j'aurais aimé l'entendre répéter ici la déclaration qu'il a faite au comité, déclaration qui m'a déterminé à voter le renvoi du bill à la prochaine session, estimant que ce qu'il nous faut, ce sont des garde-bestiaux convenables, les meilleurs qui soient ; et nous voulons laisser au ministre et au comité le soin de définir ce qu'on entend par "garde-bestiaux convenable ". Aux Etats-Unis, c'est la commission des chemins de fer des différents Etats qui fait l'examen des garde-bestiaux et se prononce sur la valeur de ces derniers. Quand elle déclare que tel garde-bestiaux est suffisant, c'est le dernier mot : on n'en entend plus parler. Mais si le présent bill avait jamais force de loi, la question de savoir si tel garde-bestiaux est suffisant ou insuffisant serait constamment agitée, attendue que les juges et le jury des diverses localités pourraient fort bien ne pas s'entendre dans leurs appréciations. Je crois donc que dans l'intérêt public et dans celui des cultivateurs eux-mêmes on devrait laisser au gouvernement le soin de trancher la question, à condition toutefois qu'il nous promette de la soumettre à une étude approfondie et de nous présenter, à la session prochaine, un projet de loi à l'effet de redresser le grief dont on se plaint.

M. FRASER : Après avoir entendu l'honorable représentant de Middlesex-est (M. Gilmour) et celui de Halton (M. Henderson), pour qui je professe le plus profond respect, et qui connaissent la situation des cultivateurs d'Ontario beaucoup mieux que certains députés qui crient plus fort en leur faveur, il me paraît évident que les opinions sont partagées. Il n'y a rien qui presse en cette matière ; il n'y a pas de raisons pour que nous ne prenions pas le temps de peser nos actes. Comme l'ont dit ces deux honorables députés, la question doit se débattre en toute bonne foi. Tout l'embarras provient de ce qu'un certain nombre de députés qui ont porté la parole sur ce sujet, obéissant à la volonté redoutable de certaines personnes qui réclamaient à grands cris une modification de la loi, ont oublié qu'il s'agissait de faire adopter une loi par le parlement, et ils ont substitué ces protestations et leurs propres sentiments à la phraséologie légale et aux faits légaux——

M. LANCASTER : Trouvez-moi une protestation dans ce bill. Si la phraséologie n'en est pas légale, l'honorable député voudrait-il m'indiquer par où elle pêche ?

M. FRASER : C'est l'honorable député qui réclame, et c'est sa propre réclamation qu'il a substituée——

M. LANCASTER : L'honorable député n'a-t-il pas dit que ce projet de loi n'est qu'une simple protestation ?

M. FRASER : J'ai dit qu'on avait substitué cette protestation dans le but de donner un semblant de valeur aux discours au lieu de s'en tenir à la phraséologie froide d'un acte du parlement. Il ne vous était pas permis d'inclure une protestation dans un acte du parlement.

M. LANCASTER : Je croyais que c'était ce que nous avions fait, d'après l'honorable monsieur.

M. FRASER : J'allais parler de ce qu'a dit l'honorable député de Haldimand (M. Thompson). Il a fait appel aux députés des provinces d'en bas de se joindre à lui, parce qu'il s'agit d'une question qui intéresse l'Ontario. Veut-il que nous violions les principe du droit commun parce que ce sont les gens de l'Ontario qui le désirent ? Si c'est là ce qu'il veut, l'honorable député devrait restreindre à la province d'Ontario l'applicabilité de son bill ; si alors l'Ontario est unanimement en faveur du bill, je n'aurai rien à dire. Quoi qu'il en soit, nous avons dans les provinces maritimes d'assez grandes longueurs de chemins de fer. Cependent, je n'ai pas reçu une seule lettre me demandant d'appuyer ce bill, je n'ai pas non plus lu un seul mot à son sujet, qui vînt de la partie du pays que j'habite. Je n'ai aucun doute qu'il existe des griefs dans l'Ontario et peut-être ailleurs. Mais il ne faut pas oublier, comme l'a si bien dit l'honorable député d'Annapolis (M. Wade), qu'il serait malhabile de notre part de remédier à un mal par un autre. L'action législative devrait avoir pour objet de faire disparaître les griefs, non pas d'en faire naître d'autres qui seraient peut-être pires. Des hommes sages s'appliqueront à diminuer un mal, à y mettre fin tout à fait, s'il est possible, mais ne feront pas de lois qui n'aient pour effet que d'irriter et de créer des difficultés plus grandes que celles que l'on supprime. De sorte que, pour ma part, en ma qualité de député d'une des provinces maritimes, je ne puis accepter la flatteuse invitation que nous fait l'honorable député de Haldimand d'appuyer cette modification de la loi pour la raison que lui et d'autres la désirent. Nous avons à examiner quels seront les effets du changement, non seulement pour l'Ontario, mais aussi pour ailleurs. Il me semble que cela donnerait aux cultivateurs un injuste avantage et comme l'a dit l'honorable député de Middlesex-est, il n'y a pas de cultivateur au Canada qui veuille cela. Nous n'avons pas besoin de dire que les cultivateurs sont honnêtes ; les cultivateurs n'ont pas besoin qu'on les défende ni ici ni ailleurs. D'après cet acte tout propriétaire d'un animal qui se fait tuer, peut en recouvrer la valeur. Même la présente loi est embarrassée par les mots " convenable et suffisant " ; mais qu'on lise les mots tels qu'on les trouve dans le présent bill :

Et nul animal qui ne peut légalement errer en liberté ne sera regardé, pour les fins de cette responsabilité, comme étant illicitement dans un lieu adjacent au chemin de fer, si cet animal pénètre de la grande route sur le chemin de fer par suite de cette omission ou négligence d'entretenir ces fosses garde-bestiaux ou clôtures au croisement de la grande route.

Il faut entendre : " par suite de négligence d'entretenir pareils fosses garde-bestiaux ou clotures convenables."

Il me semble que cela rendrait presque impossible la défense d'aucune action, et je ne crois pas qu'aucun honorable député ait pareille intention. Je crois que nous devrions accepter ce qu'a dit l'honorable ministre des Chemins de fer. Mais si nous n'acceptons pas cela, alors je voterai pour l'amendement de l'honorable député de Halton, qui est ce qu'il y a de mieux ensuite, selon moi. Je n'aurais pas occupé le temps de la Chambre, mais je voulais faire comprendre au comité que nous autres, députés des provinces maritimes, pouvons envisager cette question non pas seulement au point de vue de nos propres provinces, mais au point de vue de l'effet général de cette loi.

M. SCHELL : Je viens d'un comté à travers lequel, sur trois chemins de fer, circulent les trains les plus rapides probablement qu'il y ait au Canada. A propos de cette question des fosses-bestiaux il y a eu beaucoup de mécontentement chez les cultivateurs à cause du grand nombre de bestiaux tués par les convois. Je pourrais lire nombre de lettres que j'ai reçues de cultivateurs qui ont ainsi perdu des bestiaux sans pou-

voir obtenir d'indemnité de la part des compagnies. Ce soir la discussion a en grande partie roulé sur la question de négligence. Je désire citer un cas qui fera voir combien les cultivateurs ont raison de se plaindre de la loi, telle qu'elle est aujourd'hui. M. W. D. McCrimmon, de Glenroy, sur la ligne du Pacifique Canadien, écrit que par une nuit de tempête, ses clôtures ayant été renversées par le vent, les bestiaux se portèrent sur le devant de la ferme, entrèrent dans le chemin public, puis passèrent sur la voie et s'y couchèrent. Le matin six animaux de race avaient été tués par un train. Jamais il n'a pu obtenir d'indemnité pour ces bestiaux parce qu'ils se trouvaient illégalement sur la voie.

M. INGRAM : Supposons que le train eût déraillé et qu'il y eut eu plusieurs pertes de vie, à qui la responsabilité alors ?

M. SCHELL : Je discute la question de négligence. Etait-ce là un cas de négligence ? Je crois que le chemin de fer était clairement responsable d'après la loi, car si la compagnie avait eu un garde-bestiaux suffisant, ces bestiaux ne seraient pas allés sur la voie et n'auraient pas été tués.

Je crois que dans 90 sur 100 des cas où il est tué des bestiaux, la chose arrive la nuit, quand les bestiaux sont entrés sur la voie de cette façon. Il arrive très rarement en vérité que les bestiaux aillent sur la voie en plein jour. La racine du mal, comme l'a dit l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) est l'insuffisance des garde-bestiaux. Pour ce qui est des cultivateurs, c'est ordinairement la nuit que leurs bestiaux s'égarent sur la voie et par suite d'aucune négligence de leur part. Les gens de chemins de fer vous diront presque invariablement que très peu de bestiaux s'aventurent sur la voie en plein jour. Ils ne broutent pas sur la voie, mais à côté. La nuit, s'ils vont sur la voie, ils s'y couchent, parce que la terre y est plus chaude. Je crois que la loi devrait être faite de façon à protéger le cultivateur dont le bétail, sans qu'il y ait de sa faute, sort du champ et s'écarte sur la voie. Une autre question à considérer, c'est celle de la suffisance du garde-bestiaux. L'honorable député de Haldimand (M. Thompson) nous a cité le langage des gens des chemins de fer, pour prouver que l'on a de bons garde-bestiaux en usage. Certaines compagnies prétendent avoir de bons garde-bestiaux quand elles ont à peine quelques planches posées sur la voie. L'honorable député d'Annapolis a parlé d'un garde-bestiaux en forme de gril à claire-voie. Ce gril est aujourd'hui en usage aux Etats-Unis, et la loi le reconnaît comme suffisant. Mais il s'agit d'un gril en acier. Le chemin de fer Canadien du Pacifique avait un grand nombre de ces grils d'acier sur sa voie, d'autres chemins aussi en ce pays ; mais ils coûtaient cher, aussi leur a-t-on substitué quelques planches de 6 pouces posées sur la voie et sur lesquelles les bestiaux peuvent marcher à loisir. La loi disait que la compagnie n'était pas tenue de payer pour les animaux qui se faisaient tuer sur la voie pourvu qu'elle eût un simulacre de garde-bestiaux, pourvu qu'elle eût quelques planches sur la voie. Cela était regardé comme suffisant pour protéger la compagnie contre toute responsabilité pour les bestiaux tués sur la voie. Cela est bien connue de tous les hommes de chemins de fer. Le garde-bestiaux à claire-voie est à peu près un bon garde-bestiaux ; mais il est dispendieux et on l'a abandonné parce que la loi regardait comme suffisant un garde-bestiaux composé de quelques planches qui devaient coûter 75 cents quand l'autre coûte vingt dollars. C'est là le fond de toute la question. Si les chemins de fer avaient ces garde-bestiaux en gril d'acier en usage, il n'y aurait pas ce soir de débat sur le présent bill.

M. AVERY : On a beaucoup parlé des deux côtés de ce qui doit constituter un garde-bestiaux suffisant. Je crois qu'il est grand temps de modifier la loi et de l'établir de façon que l'on sache quand un garde-bestiaux est suffisant. On a dit que si un homme conduit des bestiaux par le chemin et qu'ils se font tuer, le propriétaire peut s'en faire indemniser par la compagnie. Cela n'est pas. Un juge a décidé dans une cause que s'il y avait un homme en charge des bestiaux, cela était suffisant pour protéger le propriétaire, et que s'il n'y a pas de garde-bestiaux sur le chemin de fer et que les bestiaux se font tuer, le propriétaire n'a pas de recours. Je crois que nous devrions adopter la motion de l'honorable député de Halton (M. Henderson) car je crois qu'elle constitue une protection pour les cultivateurs du pays.

M. HENDERSON: On a objecté à l'amendement que j'ai présenté parce que je n'en ai pas lu la dernière partie. J'étais sous l'impression qu'en comité il n'est pas nécessaire pour un député de lire son amendement, mais que c'est au président de le lire en mettant la question aux voix. Ainsi, selon moi, l'amendement est régulièrement devant la Chambre bien que je n'en ai pas lu les derniers mots. Mon intention était de remplir la date restée en blanc par "le 1er jour d'avril 1903," et lorsque le président lira ma motion, je voudrais qu'il y ajoutât ces mots, afin de donner aux chemins de fer le temps de se conformer à la nouvelle disposition de la loi. Je suis sûr que le comité sera raisonnable à ce sujet. Personne ne doit s'attendre que les compagnies de chemins de fer puissent du jour au lendemain être prêtes à construire les garde-bestiaux qu'autorisera le comité des chemins de fer du conseil privé. Il leur faut un temps raisonnable, et en hommes raisonnables nous devons traiter les compagnies raisonnablement. Le député d'Annapolis a laissé entendre que mon amendement ressemble à ce qu'a suggéré le ministre des Che-

mins de fer et Canaux en comité. Je crois qu'il est quelque peu différent. Au comité des chemins de fer mon amendement était prêt, mais je n'ai pu attirer assez tôt l'attention du président, et une autre chose a été proposée avant que j'aie pu lire mon amedement. Celui-ci diffère de la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux en ce qu'il comporte une action législative immédiate. Je voulais cela, parce que les pétitions reçues cette année nous demandaient d'agir pendant cette session et je désirais me rendre au vœu de ces pétitions. En conséquence j'ai présenté un amendement au comité des chemins de fer, mais on a décidé que je n'étais pas dans l'ordre. Il se peut que je ne le fusse pas et je n'ai rien dit contre la décision. Mais je profite de l'occasion pour le présenter aujourd'hui. Ce que je veux avoir c'est un garde-bestiaux type. Je crois que ce je propose serait une solution de la difficulté. Je crois qu'il vaudrait mieux adopter cette proposition et je le préférerais. Je crois que ce serait le moyen le plus prompt de remédier au mal, parce que dès avant que le parlement puisse rendre une loi l'année prochaine, nous aurions déjà ces garde-bestiaux en usage, et si les compagnies ne les posaient pas elles seraient tenues responsables d'après le bill de l'honorable député de Lincoln. S'il ne m'est pas possible d'obtenir des garde-bestiaux de cette façon, je ne combattrai pas la politique de les obtenir autrement et aussitôt que possible.

M. LANCASTER : Dans les circonstances, et vu l'opinion d'un grand nombre d'honorables députés des deux côtés de la Chambre, je crois que je ne pourrais peut-être pas faire mieux, dans l'intérêt du pays tel que je l'entends, que d'accepter l'amendement de l'honorable député de Halton (M. Henderson).

Il me semble que, bien que ce ne soit pas absolument la même chose que l'honorable ministre des Chemins de fer a proposée, cela y ressemble beaucoup, et la différence, c'est que nous avons une certitude dès à présent au lieu d'une incertitude, non pas que je veuille dire pour un instant que l'honorable ministre des Chemins de fer ne donnerait pas l'année prochaine ce qu'il promet cette année, mais comme l'honorable député l'a dit, le pays veut avoir une certitude sur cette question et ne se contentera pas de promesses ; il faut quelque chose de tangible. Vu le fait que l'honorable député de Halton, ainsi qu'il semble avoir été compris par les députés des deux côtés de la Chambre, a adopté les points principaux proposés par l'honorable ministre des Chemins de fer, excepté celui qui dit que si les compagnies mettent une barrère ou clôture type, elles ne seront pas sujettes à l'amendement que je vais demander à la Chambre d'adopter, je crois que la Chambre dira que j'ai accepté un compromis aussi raisonnable qu'il était possible d'accepter si l'on veut respecter les droits des parties ainsi que je les comprends. L'effet sera qu'une compagnie sera soumise à l'amendement tant qu'elle n'aura pas posé et maintenu une barrière ou garde-bestiaux type. La loi ne sera pas mise en vigueur avant le mois d'avril prochain ; c'est donc virtuellement ce que le ministre des Chemins de fer promet de faire l'année prochaine, et je ne vois aucune objection, même pourvu que la loi ne prenne effet que l'année prochaine. En adoptant cette loi maintenant, nous faisons quelque chose, et nous remplissons le désir de la grande majorité des membres de cette Chambre. La loi convient à l'honorable député de Middlesex (M. Gilmour), à l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) et aussi, je crois, à l'honorable député de Guysborough (M. Fraser), bien que ce dernier n'a pas fait connaître ses vues aussi clairement que ses confrères. Mais il était en faveur d'un compromis. J'espère en outre que l'amendement conviendra à l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy), parce qu'il prétend que nous laissons la compagnie de chemin de fer libre, pourvu qu'elle pose le garde-bestiaux dont le modèle aura été approuvé par le comité des chemins de fer. Mais pourvu que les compagnies se conforment à cela, je crois que l'on devrait être satisfait. Je crois donc que tous nous devrions accepter l'amendement de l'honorable député d'Halton, et avoir l'unanimité une fois au moins dans cette session.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Il est admis de toutes parts qu'il existe dans le pays un mal dont la classe agricole souffre dans le moment, un mal auquel l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) essaie de porter remède dans le bill dont il a saisi le comité. Mais en même temps, il me semble qu'il est admis de toutes parts aussi, que le remède proposé par le bill n'est pas suffisant et ne remplira pas son but. J'ai été convaincu de cela d'une façon bien nette par les discours de mon honorable ami le député de Halton (M. Henderson) de mon honorable ami le député de Middlesex (M. Gilmour) et de mon honorable ami le député de Guysborough (M. Fraser), députés que je respecte beaucoup et qui peuvent parler avec autorité sur de telles questions. On a prouvé clairement que les cultivateurs ne voulaient pas d'une loi faite toute pour un côté. Ils veulent une loi qui s'applique aux deux parties, et qui obligera les cultivateurs comme les compagnies de chemin de fer à remplir leurs devoirs. Tel étant le cas, je crois devoir appeler l'attention de la Chambre sur le fait qu'à ce moment, il me semble, mon honorable ami de Lincoln n'est pas dans l'ordre en demandant au comité de procéder de la manière qu'il veut lui faire adopter. J'appellerai l'attention du comité sur les règles de la Chambre sur ce sujet. Ce bill est un bill privé soumis par l'honorable député de Lincoln.

M. LANCASTER : Non, un bill public.

Le PREMIER MINISTRE : C'est un bill public, mais qui remplit un objet qui de sa nature est un bill privé, vu que la procédure qu'on lui applique est celle qui est appliquée à un bill privé. Certainement que c'est un bill public. Il a été renvoyé au comité des Chemins de fer de la Chambre. Ce bill a été lu une deuxième fois avec l'entente bien distincte que la Chambre ne s'engageait pas à en adopter le principe, mais que le comité les chemins de fer devait discuter ce point et que nous recevrions le rapport du comité des chemins de fer avant d'adopter le principe du bill. Or, je constate que le comité permanent des chemins de fer n'a pas fait un rapport favorable.

Votre comité a étudié le bill n° 2 sur les compagnies de téléphone, le bill n° 3 pour la loi des chemins de fer, et le bill n° 28 concernant les compagnies de télégraphe et de téléphone ; et recommande que le parlement interrompe la discussion sur ces bills pendant la présente session.

Tel est le rapport que nous avons devant nous, et mon honorable ami n'en tient aucun compte. Je ne me rappelle pas même, et pourtant j'ai bien suivi la discussion, qu'il ait une seule fois parlé de ce rapport.

M. LANCASTER : J'en ai parlé en proposant que la Chambre se forme en comité.

Le PREMIER MINISTRE: D'une manière très incidente, et il n'a pas proposé de faire rejeter le rapport. Il a bien admis que le rapport du comité faisait certaines recommandations ; mais la recommandation était que l'on ne devait pas continuer la délibération de ce bill pendant la présente session. Il a ignoré le fait ; il n'en a pas tenu compte et il a demandé au comité de poursuivre l'examen du bill, comme si le comité permanent des chemins de fer et canaux avait fait un rapport favorable. Je suppose que si ce comité avait fait un rapport favorable, il aurait dit qu'il fallait étudier le bill article par article, paragraphe par paragraphe, devant le comité de la Chambre, et que le bill devrait être adopté. Or, c'est exactement ce que l'honorable député nous demande de faire. Il n'y a aucune différence de procédure. Si le rapport du comité des chemins de fer avait été favorable à son bill, il aurait procédé exactement comme il procède aujourd'hui ; il aurait demandé à la Chambre d'étudier le bill article par article et de l'adopter. Mais le rapport du comité est contre lui. Le comité n'a pas rapporté le bill, mais, a recommandé de le laisser de côté pour cette session. L'auteur ne tient aucun compte de cette recommandation et il demande à la Chambre d'adopter son bill comme si le rapport du comité lui était favorable. Qu'allons-nous faire du rapport ? Quel est son objet ? Pourquoi avons-nous renvoyé le bill au comité des chemins de fer ? Nous le lui avons renvoyé afin d'avoir son opinion, et cette opinion est que nous ne devrions pas adopter le bill pendant la présente session. Pour ma part, j'ai toujours été d'avis qu'il valait mieux que la Chambre appuie les rapports de ses comités, à moins que l'on n'ait de très fortes raisons à offrir à l'encontre. On me dit que la raison pour laquelle le comité n'a pas voulu s'occuper du bill cette année a été la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer, savoir que dans son opinion le meilleur moyen de régler la question n'était pas d'appuyer le bill proposé par l'honorable député (M. Lancaster), mais de décider quelle était la meilleure barrière et ensuite d'ordonner son adoption. Le ministre des Chemins de fer m'a fait rapport qu'il avait déclaré au comité que pendant la vacance il prendrait les moyens de connaître quelles sont les meilleures barrières contre les bestiaux ; qu'il nommerait des experts à cet effet, et qu'à la prochaine session il soumettrait une loi sur le sujet. Comme question de fait c'est la décision à laquelle était arrivé le gouvernement et le ministre des Chemins de fer a parlé au nom du cabinet, et l'engagement qu'il a pris vis-à-vis du comité, je le prends maintenant au nom du gouvernement.

Nous allons pendant l'été employer des experts et recueillir des renseignements afin de découvrir quelle est la meilleure barrière contre ces bestiaux que l'on puisse faire, et nous essaierons ensuite à régler la question. Je crois que c'est la meilleure ligne de conduite que l'on puisse adopter dans les circonstances, et je demande à mon honorable ami de Halton (M. Henderson) ce qu'il en pense. Cette question est très importante et mérite d'être étudiée avec soin. Pour ma part, je crois fortement que le bill qui est soumis au comité n'atteindra pas le but que son auteur a en vue, et je suis du même avis que l'honorable député de Middlesex (M. Gilmour) que le meilleur moyen à prendre est de déclarer que les compagnies de chemin de fer devront se procurer les meilleures barrières ou autres garde-bestiaux. Je prétends que les honorables députés et particulièrement l'honorable député de Halton atteindront plus surement leur but en adoptant la ligne de conduite proposée par l'honorable ministre des Chemins de fer, et en attendant qu'il ait, pendant la vacance, recueilli les renseignements qui lui permettront de régler la question à la prochaine session.

M. MONK : L'honorable premier ministre a-t-il considéré que si l'amendement de l'honorable député de Halton (M. Henderson) est adopté maintenant, la loi sera prête pour l'année prochaine. L'amendement n'empêchera en aucune façon le gouvernement de mettre à exécution sa résolution de rechercher pendant la vacance quelle est la meilleure clôture ou barrière. Mais, au contraire, la tâche lui sera facilitée. L'amendement nous donnera ainsi une loi qui viendra en vigueur à la prochaine session et nous permettra de mettre les résultats de l'enquête du gouvernement en vigueur sans

qu'il soit besoin d'aucune autre législation. Pour nous dans la province de Québec la question est très sérieuse. Je ne dirai pas qu'elle a été agitée avec autant de force que dans la province d'Ontario, mais il n'y a aucun doute que nous avons souffert beaucoup des défectuosités de la loi. Ce grief a été souvent formulé devant la Chambre. Nous avons reçu des pétitions qui demandaient une législation immédiate, et dans mon opinion la meilleure ligne de conduite à suivre pour la Chambre maintenant est d'adopter l'amendement de l'honorable député de Halton.

Le PREMIER MINISTRE : Je sais que ce grief n'existe pas que dans la province d'Ontario. Nous avons souffert dans la province de Québec peut-être autant que dans les autres provinces, mais en même temps je voudrais que nous eussions plus de garanties, et puisqu'il nous faut attendre dans un cas comme dans l'autre, il vaut mieux attendre un peu plus longtemps, et avoir devant nous le résultat des enquêtes qui seront faites. Pendant ce temps-là nous chercherons un remède efficace au mal dont on souffre, et si nous n'introduisons ce remède dans nos statuts qu'à la session prochaine, personne n'en souffrira. L'honorable député (M. Henderson) a dit qu'il était prêt à laisser au comité des chemins de fer du Conseil privé le soin de trouver le meilleur garde-bestiaux, mais je crois que nous pouvons laisser ce choix avec plus de sureté encore au parlement lui-même. L'année prochaine nous pourrons décrire dans la loi le modèle du garde-bestiaux approuvé, et tout le monde comprendra que ce sera plus satisfaisant que si nous adoptons maintenant l'amendement proposé par l'honorable député (M. Henderson).

M. INGRAM : L'honorable premier ministre n'est pas allé aussi loin que le ministre des Chemins de fer dans sa déclaration. Si j'ai bien compris le ministre des Chemins de fer, il a déclaré qu'il examinerait soigneusement la loi dans ses effets sur les différentes provinces, et qu'il serait prêt à la prochaine session à proposer une loi qui remédiera au mal dans ses effets sur tout le Canada.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis pas dire que j'ai disucuté ce point avec le ministre des Chemins de fer et Canaux, mais j'ai discuté avec lui la question des garde-bestiaux. Du moment que nous réussirons à avoir une bonne clôture ou barrière, nous pourrons dire comme mon honorable ami de Halton, qu'un animal qui saute pardessus une bonne barrière doit en subir les conséquences.

M. MONK : L'honorable premier ministre me rassurerait beaucoup s'il me disait qu'au mois d'avril prochain nous aurons une loi qui remédiera au mal.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que je puis répondre à cela. Si l'honorable député ne veut pas retarder la session, il est possible que nous ayons la loi en vigueur au mois d'avril prochain. C'est laissé entre les mains de l'honorable député lui-même. Naturellement, s'il retarde la session, la loi pourrait bien ne pas être en vigueur en avril.

M. MONK : Elle serait en vigueur immédiatement si j'avais le pouvoir.

M. INGRAM : Je crois comprendre que le gouvernement est prêt à remédier au mal dont on se plaint et à présenter une loi à la prochaine session. Autrement je serais obligé de voter sur la question maintenant, mais si l'honorable premier ministre fait cette promesse, j'appuierai le gouvernement.

Quelques VOIX : Oh !

Le PREMIER MINISTRE : Je crois l'avoir déjà dit. Mais pour obtenir l'adhésion de mon honorable ami (M. Ingram) je n'hésite pas à le réitérer.

M. BRODER : Je crois que l'honorable ministre des Chemins de fer nous a fait une promesse comme celle-là il y a deux ans déjà.

Le PREMIER MINISTRE : Essayez de nouveau.

M. BRODER : L'expérience n'est pas de nature à nous donner beaucoup d'espoir. Le ministre des Chemins de fer a présentement devant la Chambre un bill proposant la suppression du comité des chemins de fer du Conseil privé, et à quoi bon renvoyer cette question devant un corps qui sera mort et enterré dans quelques mois.

L'amendement à l'amendement (M. Henderson) rejeté : Pour, 28 ; contre, 75.

M. DAVIS : Je propose, appuyé par M. Scott, que le comité lève la séance.

Motion adoptée : Pour, 67 ; contre, 75, et le comité lève la séance.

Sur motion du premier ministre, à 11 heures 5 la séance de la Chambre est ajournée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 22 avril 1902.

La séance s'ouvre à trois heures.

PREMIERE LECTURE.

Le bill (n° 123) constituant en corporation le chemin de fer du Canada-Oriental.—(M. Fraser).

COMPAGNIE DE HOUILLE ET DE CHEMIN DE FER DE LA VALLEE DU DAIM ROUGE.

M. M. R. COWAN (Essex-sud) : Je propose :

Que le bill (n° 86) relatif à la Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du

Daim-Rouge soit renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, pour plus ample délibération.

Des VOIX : Expliquez-vous.

M. COWAN : M. l'Orateur, j'étais malheureusement absent de la capitale, lorsque ce bill a été débattu en séance du comité des Chemins de fer, et par conséquent il ne s'y trouvait personne ayant mission de donner les explications voulues au sujet de cette proposition. Lorsqu'un bill a été mûrement délibéré par le comité des Chemins de fer, il faut, j'en conviens, alléguer de puissantes raisons pour demander son renvoi au comité. Le bill en question a été rejeté, en séance de comité, à la majorité d'une voix. Les partisans de cette mesure étaient en majorité, au sein du comité. Certains membres du comité qui avaient été présents au cours du débat et qui connaissaient parfaitement les dispositions du bill, s'étant absentés de la salle du comité, pendant qu'on lisait la motion, quand ils revinrent dans le but de voter, on s'y opposa, sous prétexte qu'ils s'étaient absentés pendant la lecture de la motion et cette objection fut maintenue. Cette charte a déjà été renouvelée plusieurs fois. Les promoteurs de l'entreprise se contentent aujourd'hui de demander une prolongation de délai jusqu'au 1er juillet 1903, pour le commencement des travaux de construction, et jusqu'au 1er juillet 1904, pour leur parachèvement. Ils se contentent de demander un an de délai, à dater de juillet prochain. Comme preuve de la bonne foi des promoteurs de l'entreprise, disons qu'ils ont commencé leurs travaux et ont fait huit ou neuf milles du chemin, au coût de $20,000 à $30,000. Au début, cette charte était entre les mains de quelques capitalistes anglais qui, ayant éprouvé des embarras financiers relativement à d'autres entreprises, ne purent mener ces travaux à bonne fin. Lorsque la charte fut renouvelée, on imposa entre autres conditions, à la nouvelle compagnie, celle de faire un dépôt de $50,000 en espèces entre les mains du ministre des Finances, comme preuve de bonne foi. Ce dépôt a été fait et il se trouve encore entre les mains du ministre des Finances.

Je crois que dans les circonstances et eu égard aux objections techniques qu'on a soulevées contre le vote de certains membres du comité des chemins de fer, eu égard au fait que ces gens ont poussé de bonne foi la construction du chemin et qu'ils ont dépensé $25,000 ou $30,000 pour niveler huit ou neuf milles de chemin, eu égard au fait que les personnes constituées en corporation ont déposé $50,000 en argent entre les mains du ministre des Finances, et de plus, eu égard au fait qu'ils ne demandent une extension de temps pour commencer les travaux qu'à partir de juillet prochain et de deux ans à compter de juillet prochain pour les mener à bonne fin, je ne crois pas demander trop en priant la Chambre de renvoyer ce bill au comité des chemins de fer pour y être examiné sur son mérite.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Je crois que l'honorable proposeur de la motion (M. Cowan) a très bien parlé lorsqu'il a dit qu'il devrait y avoir quelque motif grave pour renvoyer un bill au comité permanent après que ce bill a été complètement discuté, et que le comité a rendu sa décision. Je ne partage pas son opinion de l'importance du motif invoqué par lui. Le bill a été discuté pendant les deux heures entières de sa séance. Pendant que le comité ne savait que faire en l'absence de l'honorable député (M. Cowan) les avocats du bill étaient présents et un autre membre de la Chambre, assurément un membre très éminent, se chargea du bill pour l'occasion. Il n'y a aucun doute que le comité connaissait parfaitement les mérites du bill, et il n'y avait aucun doute sur le vote que donnerait le comité. Douter du vote du comité c'est douter de la décision du président, ce qu'on n'a pas encore fait pendant cette session du parlement. Je crois que tous les membres du comité m'appuieront lorsque je dis que le président (M. Hyman) a été scrupuleusement juste dans ses décisions; et dans cette occasion comme dans d'autres.

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. OLIVER : Si les honorables députés ne prenaient pas assez intérêt dans le bul pour écouter la discussion de ses mérites, mais étaient prêts à venir déposer un vote sur un bill dont ils ne comprenaient pas le mérite, parce qu'ils n'ont pas écouté la discussion, ou qu'ils ne le considéraient pas assez important pour passer leur temps à l'écouter, je soumets que ce n'est pas une raison pour la Chambre de renvoyer le bill devant le comité pour l'étudier encore.

Cependant, l'honorable député qui est chargé de ce bill a jugé à propos d'exercer son privilège en faisant cette motion.

Je crois que cette motion soulève la question de mérite de ce bill et dans cette supposition je prends la liberté d'exposer devant la Chambre quelques-unes des raisons pour lesquelles le comité a rejeté le bill. Il semblerait, d'après ce que dit l'honorable député (M. Cowan), que cette compagnie a été bien maltraitée ; que c'était une des rares compagnies de chemin de fer demandant une charte de ce Dominion, qui était sérieuse, et qui n'avait pas été traitée avec justice par le comité des chemins de fer de la Chambre. Les honorables députés de cette Chambre seront peut-être surpris d'apprendre un peu l'histoire de cette compagnie qui remonte jusqu'à 1888—non constituée par un acte du parlement, mais par un arrêté du conseil accordant à la compagnie, qui n'existait pas alors, une étendue de 350,000 acres des terres publiques du Canada, afin de donner l'existence à cette compagnie, et par là, probablement, de gros avantages aux promoteurs.

Cet arrêté du conseil porte la date du 28 novembre 1888 et contient ce qui suit :

Vu le rapport du ministre de l'Intérieur, en date du 19 novembre 1888, exposant que M. J. Ick Evans, de Toronto, avait représenté qu'il avait réussi à former une compagnie de capitalistes anglais qui ont donné avis de leur intention de demander un acte de constitution en corporation sous le nom de compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim, dans le but de construire un chemin de fer depuis la station Cheadle, Alberta, jusqu'au mines de houille qu'on a trouvées dans les cantons 28, 29 et 30, rangs 21, 22, 23 et 24 à l'ouest du 4e méridien principal, pourvu qu'elle puisse obtenir une subvention de 6,400 acres de terres par mille de chemin de fer à construire, estimé à 55 milles, soit environ 352,000 acres, et demandant que cette concession de terre se compose des sections paires et impaires, à l'exclusion des sections de la Baie d'Hudson et des écoles, dans les cantons et parties de cantons suivants, indiqués sur la carte ci-jointe.

On cite alors les cantons qui renfermeraient 358,400, et le paragraphe dit en conclusion :

Le ministre est convaincu de la capacité financière des personnes qui ont offert d'aider M. Evans dans cette entreprise, et comme le chemin de fer projeté donnerait accès non seulement à une excellente région agricole, mais permettrait aussi au gouvernement de vendre quelques terres houillères dans ce district, qui autrement pourraient rester improductives pendant un temps considérable ; il recommande, sauf l'approbation du parlement, qu'une concession gratuite de 6,400 acres de terres par mille, pour aider à la construction d'un chemin de fer depuis la station Cheadle sur la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien, jusqu'à un point dans ou près le canton 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, soit faite à la compagnie demandant actuellement sa constitution en corporation, sous le nom de " Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim " se composant de telle partie des terres disponibles dans les cantons ci-haut énumérés qui sera nécessaire pour accorder à cette compagnie une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour toute la longueur du chemin de fer qu'il sera nécessaire de construire pour atteindre les houillères ci-dessus mentionnées, cette distance ne devant en aucun cas dépasser cinquante-cinq milles, et les tracés, largeur de voie et rampes du chemin de fer devant être subordonnés à l'approbation du ministre des Chemins le fer et Canaux, avec lequel le contrat devra être fait.

Vous remarquerez, M. l'Orateur, que le motif de l'extraordinaire action prise dans cette occasion était l'urgence de la construction de ce chemin pour développer certaines houillères, et pour permettre au gouvernement de vendre ses terrains houillers dans cette localité. Le gouvernement était alors convaincu de l'habileté financière de l'homme à qui la concession était faite. C'était le 28 novembre 1888, et aujourd'hui l'honorable monsieur vient demander à la Chambre que son bill à l'effet de donner à la compagnie non pas jusqu'au 1er juillet 1903, mais jusqu'au 1er juillet 1904, pour finir ces 55 milles de chemin de fer, soit de nouveau étudié par le comité des chemins de fer de cette Chambre. Or, s'il était urgent en 1888 de construire ce chemin, c'est assurément aussi urgent en 1902. Et par conséquent, je dis que lorsque ces gens demandent deux ans et quelques mois pour construire 55 milles de chemin de fer sur un pays de prairie, ils donnent une pauvre preuve de leur capacité de construire, même dans les conditions remarquablement favorables exprimées dans l'arrêté de conseil. Pour l'information des honorables membres de cette Chambre, je dis que le principal groupe de population intéressée dans la construction de ce chemin a été pronfondément dégoûté de l'action et de l'attitude de cette compagnie. Je parle de la population de la ville de Calgary. A une réunion du conseil municipal de la ville de Calgary, il y a quelques mois, on adopta et expédia ici une résolution demandant au parlement de refuser toute nouvelle demande d'extension de cette charte. Le conseil de ville de Calgary, qui représente la population principalement intéressée dans le développement de ce district a demandé qu'on fasse maison nette ; que cette compagnie soit écartée, afin que d'autres personnes puissent avoir une chance de bâtir le chemin. Vous pouvez dire que c'est un moyen extrême à prendre, mais je rappellerai à la Chambre que cette compagnie tient absolument fermées à la colonisation près d'un million d'acres de terres, de sorte que le pays qui serait un tributaire de la ville de Calgary ne peut se développer tant qu'il ne plaira pas à cette compagnie d'ouvrir ces terres aux colons en construisant le chemin de fer. Au lieu d'être une charte accordée pour le développement et le progrès d'une partie des Territoires du Nord-Ouest, elle a rendu impossible tout développement. Si même maintenant on pouvait espérer que cette charte est entre les mains de gens sérieux, je présume que la population de ce district serait heureuse que la compagnie la possède et construise le chemin. A cette date tardive, quatorze ans après l'octroi de la charte originale, la compagnie vient demander deux ans de plus pour construire ces 55 milles, soit au moins 16 ans depuis la création de cette compagnie qui avait alors convaincu le ministre qu'elle pouvait construire.

Je dis que cela prouve un manque de bonne volonté ou de capacité matérielle, soit l'un ou l'autre, et cela ne fait aucune différence à ce parlement. Le parlement a le devoir de protéger l'intérêt public en empêchant de fermer des terres à la colonisation à cette époque où les colons affluent dans le pays et où ces terres sont en demande. L'affluence de colons qui avait lieu dans le Nord-Ouest il y a vingt ans a été retardée et on a nui au progrès du pays pendant vingt ans, en retenant des terres comme dans ce cas ; et il est tout aussi nécessaire aujourd'hui d'ouvrir des terres aux colons ou de construire des chemins de fer pour offrir des avantages au public et donner de la valeur aux terres qu'il y a vingt ans. Il n'est peut-être pas

nécessaire de suivre le cours quelque peu tortueux de cette compagnie entre l'année 1888 et aujourd'hui ; mais comme ces gens viennent devant nous maintenant et disent : "Mais nous ne demandons qu'un très court sursis." J'empièterai un peu sur le temps de la Chambre pour montrer quelle a été leur prétention depuis 1888—que ça été délai sur délai ; qu'elle était toujours capable de construire le chemin, mais elle ne l'a jamais construit. En 1888, elle a obtenu son premier arrêté ministériel accordant les terres ; en 1891, l'arrêté a été remis en vigueur et modifié ; en 1894, encore une fois ; en 1895, de nouveau ; et laissez-moi, M. l'Orateur, attirer votre attention sur une très singulière disposition de cette remise en vigueur de 1895. Elle a rapport au contrôle qu'elle devrait exercer non seulement sur les terres mais sur les colons qui occupaient ces terres antérieurement à la date de l'arrêté du conseil :

Chaque colon de bonne foi trouvé sur la terre accordée à la compagnie à l'époque où cet octroi de terres est acquis, et qui s'y est établi avant le 1er janvier 1891, aura le droit de conserver la terre qu'il occupe——

Remarquez la générosité de cette noble compagnie——

—jusqu'à concurrence de 320 acres, en payant pour cela à la compagnie un prix n'excédant pas $2.50 de l'acre.

C'est-à-dire que les gens qui s'étaient établis sur la terre avant que cette compagnie existât, lorsque la terre valait un dollar l'acre, devaient payer à cette compagnie $2.50 l'acre de terre.

—et s'il s'y établissait après le 1er janvier 1891, il aura droit de retenir la terre qu'il occupait jusqu'à concurrence de 160 acres——

seulement, s'il vous plaît——

—en payant à la compagnie pour ces terres le prix fixé par les règlements des terres fédérales à l'époque où il est entré en possession de ces terres.

Maintenant, M. l'Orateur, j'attire votre attention sur la généreuse manière dont cette compagnie se proposait de traiter les colons sur leurs terres. Mais j'attire particulièrement votre attention sur la valeur qu'elle attachait à cette subvention en terres. Elle a une subvention de 358,000 acres, qu'elle évalue elle-même à un prix variant de $2.50 à $3 l'acre, s'élevant à une valeur totale de $750,000 à plus de $1,000,000 ; et elle ne peut construire 55 milles de chemin de fer pour cette subvention en terres, mais elle veut une nouvelle prolongation de délai. Elle est revenue à la charge en 1898 et encore en 1900. Sa subvention en terres a été renouvelée par un arrêté du Conseil daté de 1900, qui expire le 1er juillet 1903. Or, M. l'Orateur, pour l'information de la Chambre, je dois dire que j'ai suggéré au comité des Chemins de fer que la prolongation du délai à donner à la compagnie devrait coïncider avec la date limitant leur subvention en terres. Mais, ils ont dit: "Non, nous ne pouvons construire dans ce temps-là, cela ne nous sera d'aucune utilité". Alors j'ai dit "Si vous ne pouvez construire dans les limites du temps qui vous permettent de gagner votre subvention, vous ne pouvez pas construire du tout. C'est simplement un effort pour conserver une subvention en terres et tenir le public en haleine jusqu'à ce qu'il arrive quelque chose qui vous permette de vendre la charte plus avantageusement". Voilà les raisons, je pense, qui ont porté le comité des chemins de fer à rejeter la demande de la compagnie ; et je soumets que si cette Chambre a quelque égard pour ce qui est juste et bon pour le pays en général, ou pour les gens qui développent le pays, elle appuiera l'action du comité des chemins de fer et refusera de lui renvoyer ce bill.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : M. l'Orateur, il me semble quelque peu singulier que l'honorable monsieur qui vient de parler ait cru pouvoir prendre une attitude pareille à l'égard du bill. Il me paraissait d'après les remarques de l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) que la requête de cette compagnie pour obtenir un sursis de deux ans pour l'achèvement du chemin à partir du 1er juillet prochain était une demande modérée et raisonnable. Il paraît, d'après ce que dit mon honorable ami, qu'une compagnie en existence depuis quatorze ans possédait une charte pour la construction du chemin de fer en question, mais on me dit que cette compagnie a cessé d'exister, qu'il y a eu une réorganisation de la compagnie dans le cours de la dernière année, et qu'une des raisons pour lesquelles la compagnie n'avait pas commencé la construction de ce chemin de fer avait été l'impossibilité d'avoir du fer, ce qui a été une des difficultés qui ont empêché plusieurs compagnies de chemins de fer en Amérique de prolonger ou d'améliorer leurs chemins. Or, si cette compagnie réorganisée, qui, me dit-on, n'était pas représentée lorsque le bill a été étudié per le comité des chemins de fer, n'a pas pour cette raison reçu une raisonnable considération de la part du comité, si les faits que le comité doit nécessairement connaître pour arriver à une juste décision, ne lui ont pas été exposés, je ne vois aucune raison de ne pas lui renvoyer le bill.

Au contraire, je crois que le refus de cette Chambre de renvoyer ce bill au comité serait un acte dérogatoire, injuste et tyrannique.

M. SPROULE : Pourrais-je demander à l'honorable monsieur si la compagnie n'avait pas deux avocats ici pour la représenter ?

M. CHARLTON : On me dit que les personnes sur lesquelles la compagnie comptait pour exposer sa cause devant le comité étaient absentes. Cette compagnie, me dit-on, a déjà commencé à niveler une partie

de ce chemin, et qu'elle en a, de fait, nivelé environ sept ou huit milles et déposé $50,000 entre les mains du ministre des Finances.

M. OLIVER : Si l'honorable monsieur veut me le permettre, je prendrai la liberté de dire que la compagnie n'a pas nivelé sept ou huit milles.

M. CHARLTON : Très bien, c'est une question de véracité entre les représentants de la compagnie et mon honorable ami. C'est une affaire sur laquelle le comité devra faire une enquête si le bill lui est renvoyé, et c'est là une raison pour le lui renvoyer.

M. PUTTEE : Pourrais-je poser une question ? L'honorable monsieur sait-il si le comité des chemins de fer a examiné toute la question ?

M. CHARLTON : C'est probable, mais je parle de ce que je crois être les faits se rattachant à cette affaire. Mon honorable ami dit que ses amis de Calgary veulent faire maison nette ; qu'ils désirent faire disparaître cette compagnie. Très naturellement. Il est probablement intéressé dans quelque autre compagnie qui veut s'emparer de la charte et de la subvention en terres. Supposons qu'il réussisse, supposons que cette Chambre refuse de renvoyer ce bill au comité des chemins de fer—

M. OLIVER : Je soulève un point d'ordre. Je désire savoir si l'honorable monsieur est conforme au règlement en m'imputant des motifs intéressés dans mon opposition au bill ?

M. CHARLTON : Je n'imputais pas de motifs. Je dis que les amis de l'honorable monsieur désirent vivement débarrasser leur chemin et faire disparaître cette compagnie, et j'en tire une conclusion. Qui désire cela et pour quelle raison ? Peut-on, à la place de la présence compagnie, en former une autre qui puisse terminer le chemin plus tôt? Mais, la nouvelle compagnie serait obligée d'obtenir une charte, et ne pourrait pas faire le premier pas avant la prochaine session. La présente compagnie cependant, demande deux années à compter de juillet prochain, pour bâtir le chemin, et il n'est pas raisonnable de supposer qu'aucune autre compagnie puisse dépasser celle-ci en célérité pour donner à cette localité les communications par chemin de fer dont elle a besoin. Toute compagnie qui pourrait succéder à celle-ci est empêchée naturellement de terminer le chemin plus tôt que le temps dans lequel la présente compagnie s'engage à le terminer. La présente compagnie a donné des preuves de bonne foi en faisant faire certains travaux, en déposant de l'argent et en demandant un délai limité pour compléter l'entreprise, et le fait qu'elle n'a pas pu avoir de fer l'an dernier, et n'a pu par conséquent continuer l'ouvrage, invite à conclure que justice ne sera pas rendue si ce bill n'est pas renvoyé au comité.

M. CHARLES S. HYMAN (London) : Je ne veux pas prendre de temps pour discuter les mérites de ce cas ; mais comme les circonstances dans lesquelles le comité a fait rapport sont un peu singulières, il n'est que juste que les honorables députés les connaissent avant de voter. J'ai prétendu dans cette Chambre avant aujourd'hui, et j'ai intention de toujours le prétendre, qu'à moins de bonnes et valables raisons, qu'à moins qu'on ne vous expose quelques faits virtuellement nouveaux, il est du devoir de la Chambre de s'en tenir aux rapports de ses comités, surtout d'un comité se composant d'un si grand nombre de représentants que le comité des chemins de fer, que j'ai l'honneur de présider.

Lorsque les mérites du bill furent présentés, il y avait un grand nombre de représentants présents—soixante et onze membres. Lorsque le vote sur le préambule a été pris, le préambule a été adopté par 36 contre 35. Mais il y avait deux membres du comité qui, à ma connaissance, avaient été présents durant la plus grande partie, sinon durant tout le temps de la discussion sur le mérite de ce bill, qui avaient quitté la Chambre juste avant que la question ne fut posée. Ils rentrèrent pendant que le vote se prenait, et leur vote, dans le premier cas, fut enregistré, de sorte que le vote se trouva de 36 pour le préambule et de 35 contre. Alors on souleva la question d'ordre,—ce fut, je crois, mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver),—parce que deux membres du comité qui avaient voté n'étaient pas présents lorsque la motion a été mise aux votes par le président. Je maintins l'objection, à raison ou à tort, et ordonnai que les noms de ces deux messieurs fussent retranchés de la liste. Il en est résulté que le préambule a été rejeté par une majorité d'une voix, savoir 35 contre 34 pour, et il n'y a pas eu de rapport sur ce bill. Dans ces circonstances et comme il y avait dans le comité une majorité réelle en faveur du préambule, et comme c'est par une simple technicalité qu'il n'y a pas eu de rapport sur ce bill, je crois que nous devrions donner une autre chance aux promoteurs de ce bill de présenter leur cause devant le comité des chemins de fer.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je ne crois pas que l'honorable député qui vient de parler puisse prétendre que le nombre de membres présents à la réunion du comité des chemins de fer ne constituait pas une proportion raisonnable du nombre complet. Soixante et onze membres étaient présents et soixante et onze ont voté. Après une très longue discussion pour et contre, après que deux avocats représentant la compagnie eurent dit tout ce qu'ils avaient à dire pour influencer le comité en faveur du bill, le bill fut rejeté, et le vote adverse fut donné en grande partie à cause de l'histoire de la compagnie exposée devant le comité. Comme l'a dit l'honorable député d'Alberta (M. Oliver)

le but en accordant une charte était de permettre de transporter jusqu'à Calgary par chemin de fer, de la houille provenant du district du Daim, le plus tôt possible, et la Chambre consentit d'accorder une subvention de 6,400 acres par mille et une période raisonnable pour terminer l'entreprise. Avant l'expiration de cette période, la compagnie demanda un délai et l'obtint. Lorsque ce délai fut sur le point d'expirer elle demanda un nouveau sursis. Et ainsi depuis ce temps là, d'année en année depuis 16 ans, nous avons accordé un renouvellement de cette charte de chemin de fer et jusqu'à présent la compagnie n'a rien fait. Les appels de la compagnie reposaient presque toujours sur la raison qu'elle n'avait pu obtenir l'argent nécessaire. La nécessité première pour un chemin de fer dans ce district est d'amener de la houille à bon marché à Calgary, où depuis des années il a fallu transporter la houille de la région du Daim, éloignée d'environ soixante milles. On a de temps à autre prolongé la période originairement fixée. Antérieurement à 1897, on avait accordé à plusieurs reprises des prolongations de délai, et en 1897 on accorda à la compagnie deux ans pour commencer et quatre ans pour terminer les travaux, mais elle n'a ni commencé ni terminé. En 1899, elle présenta une nouvelle demande qui a rencontré une rude opposition, mais la compagnie obtint un nouveau sursis d'un an pour commencer les travaux et pendant cette année elle devait dépenser 15 pour 100 du montant du capital-actions sur la construction du chemin. Cependant elle n'a rien dépensé et aucune partie du chemin n'est construite. Lorsque le comité des chemins de fer demanda à l'avocat de la compagnie si le chemin était nivelé, il a répondu qu'il ne le croyait pas, mais que la compagnie avait préparé des plans et devis et fait des explorations provisoires, qui lui avaient coûté beaucoup d'argent. Il n'a pas dit cependant qu'elle eût construit aucune partie de la ligne, et autant que nous sachions, aucune partie de cette ligne n'a été nivelée ou construite, et cependant on nous demande encore de nouveaux délais.

M. COWAN : Il y a de huit à neuf milles de nivelés.

M. SPROULE : Les avocats de la compagnie n'ont pas dit cela.

M. COWAN : Oui, ils l'ont dit.

M. SPROULE. Et les représentants de ce district ne l'ont pas dit, non plus que la pétition de la population de Calgary, qui demanda avec instance de n'accorder aucun nouveau délai à cette compagnie parce qu'elle détenait évidemment cette charte pour aucun objet utile, et qu'elle n'avait pas intention de construire le chemin de fer. On a prolongé cette charte depuis seize ans et accordé la subvention en terres, et la compagnie l'a gardée. Lorsque la subvention a été accordée la terre ne valait indubitablement pas un dollar l'acre, mais à présent elle vaut $4.50 à $5 l'acre.

A 6,400 acres du mille la subvention s'élèverait à 352,000 acres de terres ; et si vous comptez les terres comme valant $4.50 l'acre, vous avez un total de $1,604,000 pour la construction d'un chemin de fer de 55 milles, qui peut, d'après d'exellentes autoritées, se construire pour la moitié de cette somme. Mais ces gens-là n'ont pas l'intention de construire ce chemin. Qu'avons-nous vu dans le comité ? J'ai à plusieurs reprises demandé aux solliciteurs quels sont les actionnaires de cette compagnie, et ils n'ont pas voulu le dire au comité. Pourquoi ? Ils n'ont donné qu'un seul nom : celui d'Elias Rogers, de Toronto. Nous avons connu M. Rogers dans d'autres affaires. Nous savons qu'il était l'âme de la compagnie houillère du Crow's-Nest, qui vend aujourd'hui sa houille jusqu'à Calgary. Est-il à supposer que ces gens vont ouvrir les dépôts de houille de la vallée du Daim et mettre leur produit sur le marché de Calgary pour y faire concurrence au charbon de Crow's-Nest ? Si on nous avait donné les noms des autres actionnaires cela nous aurait, sans l'ombre d'un doute, expliqué la raison pour lequelle cette compagnie ajourne la construction de ce chemin de fer et garde la subvention de cette façon. Il est facile pour la Chambre de voir que cette compagnie ne désire pas et n'a jamais désiré construire ce chemin. Ces terres augmentent très rapidement en valeur, et ces gens veulent les garder, et pour les garder, il leur faut maintenir leur charte. En présentant cette motion, son auteur, voulant prouver que la compagie est sérieuse, nous a dit quelle avait déposé $50,000 entre les mains du gouvernement et que si elle ne commençait pas et ne poursuivait pas les travaux ce dépôt tomberait en déchéance. Mais si l'on consulte la loi, on voit qu'il n'y est pas question de déchéance de ce dépôt, mais plutôt que si la compagnie ne met pas l'entreprise à exécution on lui remettra son dépôt. De sorte que si même elle n'a pas l'intention de commencer le chemin, et d'après mes renseignements, elle n'a pas l'intention d'en construire un seul mille, il n'est pas un dollar de ce dépôt qui soit en danger. La houille est abondante dans le voisinage des terres accordées à cette compagnie et le gouvernement vend les terres houillères à $10 de l'acre, lorsqu'il les vend. Pour renvoyer ce bill au comité, il faudrait de beaucoup plus fortes raisons que celles qu'on a données jusqu'ici. Il y avait nombreuse assistance au comité quand ce dernier a pris sa décision, et la question avait été pleinement débattue. La compagnie y était représentée par ses solliciteurs et ses amis qui étaient en état de faire connaître les faits. Mais ils n'ont pas osé donner les noms des actionnaires de la compagnie. Ils n'ignoraient pas que s'ils le faisaient le comité saurait à quoi s'en tenir sur l'intention de

la compagnie. C'est la raison pour laquelle le comité a refusé de renouveler la charte. Pourquoi permettrait-on à cette compagnie de garder pendant seize ans des terres interdites au colon, quand le flot de l'immigration couvre la contrée et hausse rapidement les valeurs ? Ce chemin n'a pas été construit, et cette compagnie continue à bénéficier de cette charte et à empêcher le développement d'un compagnie rivale à Calgary, qui devrait se faire depuis longtemps. Pour ces raisons, le comité a refusé de renouveler la charte en question, et ces raisons étaient bonnes. Je crois que la Chambre aurait grandement tort de renvoyer ce bll au comité pour faire prolonger cette charte.

M. RUSSELL (Hants) : Je crois, au moins, qu'on peut dire que ce bill n'a pas eu de veine au comité des chemins de fer. Il me semble aussi que mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) invoque des raisons très étroites et très techniques, quand il dit, en face du fait qu'une couple de députés favorables à ce bill n'ayant pas, techniquement parlant, entendu la question mise au voix par le président, n'ont pu faire compter leurs voix, que le rapport doit être accepté comme exprimant l'opinion arrêtée du comité. Mais cela est d'accord avec les raisons générales qu'on invoque à l'encontre du bill, quand on insiste sur la déchéance strictement légale et logique des droits qu'a cette compagnie d'après sa charte. Or, il me semble que nous ne devrions pas insister sur cette déchéance, mais que nous devrions donner aux intéressés occasion de faire entendre pleinement leur cause et de la faire décider par un vote équitable. Il me semble que s'il est un cas où l'on a donné des raisons pour la prolongation d'une charte, c'est celui-ci. Nous avons mainte fois prolongé l'existence de chartes sans qu'on eût la moindre preuve qu'il eut été dépensé ou déposé aucun argent pour la construction du chemin. Mais en ce cas-ci, nous avons devant nous le fait qu'il a été déposé au moins $50,000 de gage de la part de la compagnie, et il y a lieu de se demander si cette somme ne tombera pas en déchéance d'après les termes de la loi. Il me semble donc que la compagnie devrait Havoir le privilège de poursuivre son intention et d'acquérir titre à cette subvention en construisant ce chemin. Les honorables messieurs qui parlent contre cette proposition ne s'entendent guère. L'honorable député d'Alberta dit que la compagnie ne peut pas construire le chemin de fer, tandis que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) expose que la compagnie a un actif énorme, un actif de trois ou quatre millions de dollars. Ces deux états de choses ne sauraient exister à la fois. Si la compagnie a des terres houillères d'un si grand prix, il est clair qu'il n'est pas raisonnable de dire qu'elle n'est pas en état de construire le chemin, si elle le veut. Mais l'argument qui a porté le comité à faire ce qu'il a fait, qui l'a pris par surprise, c'est l'argument employé par mon honorable ami—mais qui avait été présenté avec beaucoup plus de force par l'honorable député de Halton (M. Henderson)—savoir, qu'il y aurait quelque chose de mystérieux dans cette compagnie, qu'elle n'entendait pas ni ne désirait construire ce chemin, mais aurait pour sinistre dessein d'empêcher la construction du chemin et l'établissement des terres. Je dis que cela a enlevé le comité, et il n'y a rien d'étonnant à cela, car l'argument avait été présenté avec la plus grande habileté et la plus grande force par l'honorable député de Halton, qui s'est rien moins que joué des avocats employés dans l'affaire. Le comité s'est laissé fourvoyer par cet argument spécieux, qui n'a été appuyé par aucune preuve en cette Chambre et qui ne l'a été par aucune devant le comité. Dans ces conditions, je dis qu'il serait juste et raisonnable de donner le privilége de se faire entendre à ces gens, qui n'ont eu cette charte que depuis une couple d'années, me dit-on, et qui ne demandent que deux mois de plus que l'honorable député d'Alberta n'était disposé à leur accorder quand il a parlé devant le comité.

Je crois qu'il n'est que juste et raisonnable, sans décider du mérite de la question principale, sur laquelle nous ne saurions nous prononcer ici avec connaissance de cause, de donner aux avocats de la compagnie une occasion de se présenter devant le comité et de prouver, s'ils le peuvent, les faits que nie avec tant de véhémence l'honorable député d'Alberta. L'honorable député dit d'abord que ce chemin n'a pas été commencé ; et quand des personnes que je regarde comme absolument dignes de foi, m'informent que le chemin a été commencé, quand on nous dit que l'on pourrait prouver de la façon la plus concluante devant le comité, et qu'on a prouvé au gouvernement qu'il a été sérieusement fait une dépense de $90,000, attestée sous serment, je crois que dans les circonstances, nous agirons avec la plus cruelle rigueur si nous ne donnons pas à cette compagnie au moins l'occasion de se faire mieux entendre, avant d'insister sur la déclaration de droits qu'ils ont acquis par une dépense de $90,000 et par un dépôt de $50,000. Quant à ce dépôt, il y a un doute sérieux que la compagnie puisse en demander le remboursement, et je crois qu'il est extrêmement douteux, ou au moins il y aurait rationnellement lieu de discuter si elle pourrait aux termes de l'acte recouvrer un seul sou des $50,000 qu'elle a déposés comme gage de la construction du chemin. En face de cela, je crois qu'il ne serait ni juste ni raisonnable de dire, comme on nous le demande, que nous ne donnerons pas à cette compagnie une autre occasion de faire valoir sa cause devant le comité des chemins de fer.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : Dans une affaire comme celle-ci, telle considération agira sur un esprit et telle autre considération en entraînera un autre. La

principale raison pour s'opposer à ce qu'on renvoie ce bill au comité des chemins de fer, c'est qu'il fournit en ce moment une occasion qui ne pourrait peut-être pas se présenter de nouveau, de régler la question du principe qui doit présider au renouvellement des chartes. Il y a longtemps que je suis d'avis, et aux deux côtés de la Chambre il y a des députés qui pensent comme moi à cet égard, que nous n'apportons pas assez de soin, premièrement, dans notre pratique de donner des chartes et puis, en second lieu, dans notre façon de les renouveler. Je prétends qu'il est raisonnable de considérer que, lorsque nous avons accordé une charte, lorsque nous avons confié un privilège à certaines personnes, il est du devoir des concessionnaires d'en exécuter les conditions à la lettre ; et s'ils sont empêchés et manquent de le faire, je suis d'avis que, lorsqu'ils se présentent au parlement pour faire renouveler cette charte ou ce privilège, c'est à eux qu'il incombe de prouver qu'il a existé des obstacles insurmontables à l'exécution de ce que la Chambre leur avait enjoint en leur accordant cette charte. Nous savons que lorsqu'il se présente un bill comme celui-ci devant le comité des chemins de fer, la règle du comité est de permettre sans difficulté le renouvellement demandé. Selon moi c'est là une question dans laquelle ne devrait pas entrer la politique ; cette question a trop d'importance pour le public. Je crois que l'administration actuelle a tort d'agir comme elle le fait, de même que l'administration précédente a eu tort d'agir de la même manière ; je ne crois pas qu'aujourd'hui un parti puisse blâmer l'autre d'avoir fait pis qu'il n'a fait lui-même. Nous avons ici une charte qui a été accordée il y a quatorze ans, et cependant, d'après ce que nous a déclaré un honorable député de cette Chambre, il n'a pas été dépensé un dollar dans l'exécution de l'entreprise qu'elle protège. Il est vrai que cette déclaration a été contredite, et j'ai été surpris de voir que l'on n'a pas tenu compte, en cette matière, de la règle bien établie que la parole d'un député doit être acceptée. Quand j'entends un honorable député déclarer en cette Chambre qu'il sait par lui-même qu'il n'a pas été fait de travaux, je suis disposé à accepter sa parole, et je suis disposé à appuyer mon vote sur la raison qu'il n'a pas été fait de travaux, prenant pour avéré qu'il n'en a pas été fait quand un honorable député de la Chambre le déclare.

M. OLIVER : S'il y a quelque doute sur le sujet, j'aimerais à dire qu'au meilleur de ma connaissance et de ma croyance, et d'après les renseignemens que j'ai, il n'a été fait aucun travail sérieux sur ce chemin.

L'honorable M. TISDALE : Il a été affirmé en comité, sans que la chose ait été contredite, qu'il a été construit un certain nombre de milles du chemin.

M. OLIVER : J'ai nié la chose quand elle a été dite.

L'honorable M. TISDALE : J'étais au comité, et quand on a affirmé qu'une certain nombre de milles avaient été construits, la chose n'a pas été niée, si ce n'est que certains député ont dit que cela avait été fait il y a plusieurs années.

M. OLIVER : J'ai répondu ce que je viens de dire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'est que juste de dire que la preuve entendue l'année dernière a établi d'une façon concluante qu'une certaine quantité de nivellement avait été fait ; l'ingénieur a fourni des chiffres et des états établissant, je crois, qu'il avait été fait une certaine quantité de nivellement sur 8 ou 9 milles de chemin.

M. NORTHRUP : J'allais dire que puisqu'il s'agit d'une charte que nous avons accordée il y a quatorze ans et dont on demande de renouvellement sans vouloir dire quels sont les porteurs actuels de cette charte, je veux demander à l'honorable député qui s'est fait le promoteur de ce bill, s'il est disposé à nous dire quels sont les intéressés qui sollicitent le renouvellement de cette charte.

M. COWAN : L'honorable député demande-t-il les noms des directeurs ou des promoteurs du bill ?

M. NORTHRUP : Les noms des promoteurs du bill.

M. COWAN : Je puis les donner, bien qu'il me semble que la question devant le comité ne soit pas sur le mérite du bill, mais de savoir si on le renverra au comité des chemins de fer. Je ne m'attendais aucunement de discuter le mérite du bill aujourd'hui. D'après mes renseignements, les personnes qui ont en premier lieu été constituées en corporation sont Joseph Ick Evans, Daniel McFarlane, Joshua T. Johnston, Henry Percy Withers, James W. Bain, James Bicknell, et aujourd'hui, associés avec ceux qui restent de ces premier intéressés, sont Elias Rogers et Wm Beith.

M. NORTHRUP : On m'a appris, et la chose a été affirmée en cette Chambre même, que les premiers intéressés ont fait passer leurs intérêts entre les mains d'autres personnes, et que si je me rappelle bien, la présente charte ne porte pas du tout les noms des premiers intéressés. Mais ces personnes ont obtenu une charte, il y a quatorze ans, quand les terres ne valaient pas grand'chose, et aujourd'hui que d'autres viennent nous demander de renouveler la charte, ce serait un excellent principe à poser que les gens qui viennent aujourd'hui demander ce renouvellement soient mis dans la même situation que s'ils demandaient une charte tout à fait nouvelle. S'il s'agissait d'une charte nouvelle, va-t-on pour un moment prétendre que ce qui était une subvention juste et raisonnable il y a qua-

torze ans, soit encore juste et raisonnable aujourd'hui que la valeur des terres a tant augmenté dans l'intervalle ? C'est la principale objection que j'ai à ce qu'on renvoie ce bill au comité. Je crois que cette Chambre devrait aujourd'hui poser le principe qu'à l'avenir on ne renouvellera pas de charte—je ne suis pas assez peu raisonnable pour ne vouloir absolument aucun renouvellement—mais qu'on ne renouvellera pas de charte sans que les pétitionnaires soient tenus de prouver à la satisfaction de la Chambre que leur première demande était sérieuse et que des obstacles insurmontables les ont mis dans l'impossibilité de mettre leur entreprise à exécution.

Autre objection: le président du comité nous a dit qu'il y avait d'abord eu majorité en faveur du bill, mais que, vu les circonstances dans lesquelles deux membres avaient voté, leurs voix avaient été rayées. Je suis sûr qu'il n'est personne de ce côté-ci de la Chambre qui ne soit d'avis que le président du comité des chemins de fer est un homme d'une justice et d'une impartialité absolues. Je suis parfaitement convaincu que si cet honorable monsieur, en sa qualité de président du comité, a rayé les votes de deux députés qui avaient d'abord voté, il est abondamment clair qu'ils avaient voté irrégulièrement. Alors, nous nous trouvons en face du simple fait qu'au moment où la question a été mise aux voix la majorité était hostile au bill. Cette Chambre a posé le principe que lorsqu'un bill nous vient du comité des chemins de fer, elle doit accepter ce bill à moins des plus graves raisons, La seule raison donnée contre l'adoption du rapport du comité est qu'il y avait, quand le bill a été mis aux voix, des membres d'absents qui eussent voté pour le bill. Qui dira que si les soixante et dix membres du comité des chemins de fer eussent par hasard été presents, une majorité beaucoup plus grande n'eût pas voté contre le bill, car si l'on a droit de conjecturer dans un sens on a également droit de conjecturer dans un autre. Je crois que nous n'avons aucun droit de mettre de côté le rapport du comité quand il nous est présenté ici; et que la majorité qui l'ait voté soit forte ou faible, nous sommes tenus de l'adopter et de nous y conformer.

Vu qu'il a été dit en comité que le chemin ne pourrait être construit à temps pour obtenir la subvention, je voudrais demander à l'honorable proposant (M. Cowan) si la compagnie a reçu quelque assurance que la subvention lui serait renouvelée si le bill était adopté par la Chambre.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : M. l'Orateur, je voudrais dire que depuis que je suis membre de cette Chambre, jamais une motion de cette sorte n'a été adoptée, et que bien que plusieurs fois il ait été fait des motions semblables, jamais un bill n'a été renvoyé au comité des chemins de fer. Maintes fois, dans le cours de la dernière session, on a déclaré clairement et absolument en cette Chambre qu'il est de bonne politique de ne pas compliquer les affaires en mettant en question les décisions qui nous viennent du comité des chemins de fer. Je me souviens qu'à la dernière session j'étais grandement intéressé à faire renvoyer un bill au comité des chemins de fer, et d'autres députés favorables à ce bill ainsi que moi-même déclarâmes à la Chambre que nous n'avions été absents du comité sans qu'il y eût eu aucunement de notre faute. Cette fois, et ce fut la seule, je crois, de toute la session, la réunion du comité avait été convoquée pour 10 heures et demie au lieu de l'heure habituelle, 11 heures, et ce matin-là, ce bill, auquel plusieurs députés étaient intéressés devait être examiné en comité. Quand j'arrivai au comité, je constatai que le comité siégeait déjà depuis une demi-heure et qu'on avait déjà disposé du bill. J'attirai l'attention de la Chambre sur la chose, et bien que moi-même et d'autres collègues représentâmes qu'il y avait de nouveaux faits à porter à la connaissance du comité au sujet de ce bill, on appliqua la règle disant que le bill ne devait pas être renvoyé au comité des chemins de fer. Pour ce qui est du bill qui nous occupe en ce moment, il est à remarquer qu'il a été pleinement discuté devant le comité. Le fait est que le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair), après un débat de une heure et trois quarts, a déclaré que le débat avait été plus complet qu'il n'est nécessaire pour mettre chacun des membres du comité en état de se prononcer sur le mérite du bill. Je puis représenter avec insistance et vérité que le bill a subi devant le comité des chemins de fer la discussion la plus complète. Si nous avons une règle à ce sujet, et nous en avons une, cette règle devrait être suivie dans tous les cas; il ne convient pas de traiter quelqu'un d'une façon et un autre d'une autre. La Chambre va-t-elle adopter cette pratique, que lorsque les promoteurs de chemins de fer sont intéressés à faire renvoyer un bill au comité, on ne tiendra pas compte de la règle, mais quand ce sera l'intérêt public qui demandera la chose, alors la règle sera suprême ?

Pour ce qui est du mérite du bill, je dirai que je suis opposé et résolument opposé à ce bill pour la raison qu'il comporte une concession de terres. Il importe peu que la concession de terres soit grande ou petite, je suis opposé à ce qu'un seul acre de nos terres soit cédée par ce parlement, soit donnée à une compagnie de chemin de fer ou à toute compagnie de même nature. A maintes reprises depuis cinq ou six ans, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) et d'autres membres du gouvernement ont déclaré qu'il ne serait plus accordé de terres publiques aux compagnies de chemin de fer. J'affirmerai aux honorables députés de ce côté-ci de la Chambre que, pendant la dernière campagne électorale, j'ai parcouru de long en large le dis-

trict de l'Assiniboïa, demandant et gagnant l'appui des habitants, pour la raison que, depuis que mes amis étaient au pouvoir, il n'avait pas été cédé une acre de terre à des compagnies de chemins de fer, et, sur la foi des déclarations de membres de ce gouvernement et particulièrement du ministre des Chemins de fer et Canaux, j'ai pris l'engagement que jamais, tant que les libéraux seraient au pouvoir, il ne serait concédé un seul acre de terres à une compagnie de chemins de fer. Il s'ensuit donc que je me trouve forcé par mes engagements envers mes électeurs de voter contre la présente demande, parce qu'il ne saurait y avoir de doute dans mon esprit que voter pour ce bill, c'est voter pour donner 300,000 acres de terres à cette compagnie de chemin de fer. On a prétendu et on pourra prétendre encore que cela n'est pas donner des terres, que ces terres sont déjà aliénées ; mais on ne nous dit pas que si le bill n'est pas adopté, les terres resteront aliénées quand même. Si nous n'adoptons pas ce bill, la compagnie de chemin de fer n'entrera pas en possession de ces terres et elles resteront la propriété de l'Etat. Il est vrai qu'il y a quatorze ans, on à fait une convention par laquelle, pour certaines considérations, on accordait à ces promoteurs de chemin de fer cette quantité de terres—352,000 acres.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable monsieur peut-il me dire si les terres ont été mises au nom de cette compagnie de chemin de fer ?

M. SPROULE : Oui.

M. SCOTT : Voilà un point sur lequel il serait bon d'appuyer un peu plus. On peut demander : Comment se fait-il que sous l'empire de la loi rendue par ce parlement, cette étendue de terres ait été mise sous le contrôle de cette compagnie de chemin de fer, qui n'a rien fait pour en acquérir le titre, excepté de niveler peut-être 4, 5 ou 6 milles de chemin, qui, je crois, aujourd'hui sont devenues inutiles si ces travaux ont réellement jamais été faits ? De sorte que, dis-je, il ne serait pas mauvais que l'on recherchât comment, en vertu de quelle loi rendue par ce parlement on a permis à ces promoteurs de chemins de fer de prendre possession de ces terres sans avoir rempli leurs obligations telles que stipulées dans la convention. Je prétends donc le contraire, et j'allais faire remarquer que voter aujourd'hui pour ce bill doit être regardé comme voter pour l'aliénation de ces terres. La convention date d'il y a quatorze ans, mais le temps fixé pour l'exécution de ses conditions est depuis longtemps expiré. Maintes fois la charte a été renouvelée, mais la compagnie n'a jamais rien fait jusqu'aujourd'hui pour acquérir aucun droit à ces terres, et si nous votons à présent pour prolonger le temps qui a été alloué pour cela, nous votons pour l'aliénation de ces terres qui valent certainement aujourd'hui $1,000,000. Si ces terres constituait il y a quatorze ans une subvention raisonnable pour la construction de ces 55 milles de chemin,il faut compter qu'en les votant aujourd'hui pour le même chemin, nous votons une subvention trois fois trop élevée. Le fait est que c'est une subvention excessive, exorbitante pour 55 milles de chemin, dont le coût, j'ose le dire, ne dépasserait pas $500,000.

Construire un chemin de fer dans la prairie ne coûte pas plus de $10,000 par mille, et la construction de ces 55 milles ne coûterait guère plus de $500,000.

M. HEYD : Et la houille ?

M. SCOTT : Calculer le coût du chemin ne comprend pas, naturellement la valeur des terrains houillers. Je ne crois pas qu'un seul membre de cette Chambre prétende que la construction de ce chemin coûterait plus de $500,000. J'ose dire aussi qu'aucun membre de cette Chambre voudra soutenir de dire que ces terres ne valent pas au moins $1,000,000. Cette Chambre va-t-elle dire que parce qu'un marché quelconque fait il y a quatorze ans, et dans lequel une des parties a fait défaut à son contrat et a perdu tout droit à ses privilèges—la Chambre va-t-elle dire que pour cette raison, nous devons voter une subvention s'élevant au double du chiffre du prix de construction de ce chemin de fer. On a rappelé, en faveur des promoteurs de ce bill, qu'ils avaient fait un dépôt de $50,000 entre les mains du gouvernement. Comme je l'ai dit devant le comité, en présence du fait qu'ils ont obtenu une étendue de terres qui aujourd'hui vaut au moins $1,000,000, ce n'est pas un grand acte de vertu de leur part d'avoir $50,000 entre les mains du gouvernement. Mais en lisant l'acte, nous voyons qu'appeler cela un dépôt n'est pas un terme convenable, parce que de fait la compagnie peut aujourd'hui venir trouver le ministre des Finances et réclamer et recevoir ces $50,000. Voilà ce que mon honorable ami de Halton a fait valoir avec beaucoup d'à-propos devant le comité.

Si on fait ce dépôt, le ministre des Finances et Receveur général en publiera un avis dans la " Gazette du Canada ", et par cette publication, le présent acte sera censé être entré en vigueur le 1er juillet 1900.

Le ministre des Finances et Receveur général remboursera ce dépôt à la compagnie, si (a) l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux a certifié que vingt-cinq milles ininterrompus de chemin de fer, mesurés depuis le point de départ dans ou près la ville de Calgary ont été construits à sa satisfaction, et que la voie a été posée ; ou (b).

Voilà l'article spécial sur lequel je désire attirer particulièrement l'attention de la Chambre :

Ou (b) si le 1er juillet 1901 (l'an dernier) la construction du chemin de fer n'a pas été commencée et si on n'a pas dépensé 15 pour 100 du capital-actions.

La construction du chemin de fer n'était pas commencée le 1er juillet l'an dernier et on n'avait pas dépensé 15 pour 100 du ca-

pital-actions, et les promoteurs ont droit de se présenter devant le ministre des Finances aujourd'hui et de réclamer leurs $50,000, et j'affirme que s'ils se présentent ils pourront se faire rembourser leur argent. Mon honorable voisin de siège (M. Russell) a exprimé certains doutes sur cette question. Il a cependant pris soin de n'exprimer aucune opinion formelle, et je défie n'importe quel avocat dans cette Chambre de dire que je n'interprète pas bien la loi. Je ne suis pas un avocat, je n'ai jamais fait d'études légales, mais je défie n'importe quel avocat dans cette Chambre d'affirmer publiquement que mon interprétation de la loi n'est pas correcte. Pour ces raisons, M. l'Orateur, je m'oppose formellement au renvoi de ce bill devant le comité des chemins de fer.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Je n'aurais pas adressé la parole si l'honorable député de Hants (M. Russell) ne m'eût accusé d'avoir pris le comité d'assaut ; d'avoir parlé avec trop de violence et par là avoir induit le comité en erreur. Je crois, M. l'Orateur, que mon discours a été juste et modéré. J'ai dit, d'abord, qu'on ne devrait pas adopter le préambule, parce que la ville de Calgary, qui est profondément intéressée dans ce chemin de fer, avait présenté une pétition contre le bill. Nous savons que la région à travers laquelle on se propose de faire passer cette ligne contient, ainsi qu'on le prétend, de la houille propre aux usages domestiques et, par conséquent, il est très important pour Calgary que cette ligne se construise. La ville n'a conçu aucun espoir de voir la présente compagnie construire la ligne et elle a en conséquence demandé de déclarer la charte périmée, afin qu'une autre compagnie puisse construire le chemin. J'ai aussi donné la raison que l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) n'approuvait pas le préambule du bill. J'étais prêt à me laisser guider très loin par le représentant du comté qui était intéressé à la construction de ce chemin de fer. Une autre raison que j'ai donnée, c'est que c'était une très vieille charte. Elle a été renouvelée mainte et mainte fois et de nouveau j'ai cru qu'il était grand temps d'y mettre fin. J'ai dit encore—et c'est peut-être le seul argument que l'on pourrait en aucune manière supposer devoir induire le comité en erreur, mais je ne l'ai pas donné comme un fait—qu'on affirmait communément, et que d'après les meilleurs renseignements que j'avais, les personnes composant la Compagnie de houille de la Passe du Nid-de-Corbeau étaient intéressées dans ce chemin. Nous savons que Elias Rogers, le seul nom éminent qu'on nous a mentionné, est également intéressé dans la compagnie houillère. Nous avions raison d'en conclure qu'il était une des personnes intéressées dans ce chemin et intéressées aussi dans l'autre compagnie houillère. J'ai cru qu'il était injuste de laisser cette charte entre les mains d'une compagnie qui est également intéressée dans le développement d'autres régions houillères.

Il est possible que j'aie été mal renseigné, mais comme beaucoup d'autres membres de cette Chambre j'avais d'excellentes raisons de supposer le renseignement vrai et de croire que la construction de ce chemin de fer avait été retardée parce que les propriétaires du Crow's-Nest voulaient imposer leur charbon à Calgary.

L'autre raison que j'ai donnée pour combattre le préambule du bill, c'est qu'il était entendu que le gouvernement n'accorderait plus de subventions en terres, aux compagnies de chemin de fer dans les Territoires du Nord-Ouest. Il n'est que juste que toutes les compagnies soient traitées sur un pied d'égalité, et puisque cette subvention est devenue caduque, nous ne devons pas la faire revivre au profit de cette compagnie en refusant la même faveur aux autres. J'ai considéré que c'était une question de justice et je ne crois pas avoir induit le comité en erreur. Tous les arguments dont je me suis servi étaient raisonnables et justes et je suis certain que lorsque l'honorable député (M. Russell) prendra de nouveau la parole, il retirera son accusation. J'ai aussi dit, pour les mêmes raisons que celles alléguées par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) qu'une garantie de $50,000 n'en était pas une en réalité.

J'accepte la règle posée par le président du comité des chemins de fer qu'un bill ne doit pas être renvoyé devant le comité, à moins qu'il n'y ait devant la Chambre des faits nouveaux. La Chambre n'est pas en possession de preuves nouvelles. L'honorable député de Norfolk (M. Charlton) dit que celui qui était chargé du bill était absent. Va-t-on prétendre que les 170 ou 160 députés qui font partie de ce comité doivent attendre les appoints de l'auteur d'un bill ? Les intéressés étaient représentés par deux avocats et il me semble qu'ils se sont bien acquittés de leur tâche. Ils ont fait tout ce qu'on pouvait attendre d'eux, excepté qu'ils ne nous ont pas donné les noms des vrais propriétaires de cette charte.

On allègue aussi que les voix de deux membres du comité qui n'étaient pas présents quand le vote a été pris, n'ont pas été comptées. Il y avait une centaine de membres absents quand ce vote a été pris, et s'il faut tenir compte du vote des deux premiers, il faudrait en faire autant pour les autres. Il n'y a rien pour justifier la Chambre de renvoyer ce bill devant le comité. Nous devons en passer par la décision de ceux qui étaient présents et ont pris part au vote. Comment peut-on dire que les membres absents savaient de quoi il s'agissait. Ils n'étaient pas dans la salle et le vote aurait pu tout aussi bien être pris sur une tout autre question. Quand la question leur a été posée, ils ont tous répondu franchement qu'ils n'étaient pas présents quand la question à décider a été mise aux

voix. Nous avons alors adopté la procédure suivie par la Chambre et leurs votes n'ont pas été comptés. Le président a agi sagement et je suis certain qu'il a été approuvé par le comité ; ce serait le censurer que de renverser sa décision et de renvoyer le bill devant le comité. Je n'ai rien à ajouter et j'adhère aux opinions que j'ai exprimées devant le comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois de mon devoir de dire quelques mots en réponse à ce que vient de dire l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) au sujet de la politique passée et présente du gouvernement relativement aux octrois de terrains aux compagnies de chemin de fer. Mon honorable ami n'a fait que répéter ce que j'ai déjà dit à plusieurs reprises, avec l'assentiment de tous mes collègues, que le gouvernement n'a pas l'intention d'imiter le gouvernement précédent en subventionnant les compagnies de chemin de fer au moyen d'octrois de terrains. Nous avons fait cette déclaration et nous sommes prêts à nous y conformer. J'ai assisté aux séances du comité et j'ai voté en faveur du bill et je ne vois pas en quoi je me suis écarté du programme tracé par le gouvernement sur cette question. Je ne puis pas mettre de côté le fait qu'il s'agit d'un contrat existant, que la compagnie qui demande une prolongation du délai est une compagnie qui existe déjà et qui continuera d'exister pendant une année encore, à partir du 1er juillet prochain. Je ne puis pas ignorer, non plus, qu'il y a 13 ou 14 ans, cette compagnie a obtenu du parlement, une subvention en terre, pour l'aider dans son entreprise. Je n'oublierai pas qu'à six reprises différentes le parlement a ressuscité cette charte et ratifié la subvention et que l'exécutif a renouvelé le décret concédant les terrains quand le chemin de fer serait construit.

On voit que le cas est bien différent de celui d'une nouvelle compagnie qui viendrait demander au parlement de lui accorder une subvention en terre. Les deux propositions sont aussi différentes que le jour et la nuit. Si la compagnie qui demande ce répit nous donne la preuve qu'elle fait de son mieux pour mener l'entreprise à bonne fin, il est de notre devoir de tenir compte des engagements pris et de juger la question avec justice et équité. Il nous faut reconnaître que le parlement est lié par ses actes antérieurs et si la compagnie démontre qu'elle est aujourd'hui en état de mettre le projet à exécution, on ne pourra pas nous reprocher de nous être engagés dans une voie nouvelle, en prolongeant la durée d'une charte existante. Je dis donc à mon honorable ami qu'il peut en toute sécurité retourner devant ses électeurs et leur dire qu'en accordant ce nouveau délai nous ne faisons que respecter une décision que le parlement s'est toujours cru tenu, en justice, de respecter, car cet arrangment

M. HENDERSON.

existe depuis des années et a été, depuis, ratifié de temps à autre.

J'arrive maintenant à la question que la Chambre est appelée à décider. Elle se réduit à bien peu de chose. A-t-on donné à la Chambre des raisons suffisantes pour que le bill soit renvoyé devant le comité ? C'est une question sur laquelle nous nous sommes tous, et moi comme les autres, déjà prononcés bien catégoriquement: à moins qu'il ne soit clairement démontré qu'une injustice a été commise, que certains faits ont été cachés au comité ou que ce dernier a été mis sous une fausse impression, ou à moins qu'il ne soit clairement démontré que la décision prise par le comité n'est pas celle qu'il entendait prendre, nous devons considérer le rapport déposé sur le bureau de la Chambre comme final et le ratifier. Y a-t-il dans le cas actuel des circonstances telles que nous soyons justifiables d'appliquer une des exceptions que je viens de mentionner ? A mon sens, il y a lieu d'appliquer une de ces exceptions, et je vais expliquer pourquoi. A tort ou à raison, quand il s'est agi de prendre le vote, on a appliqué une règle qui n'avait jamais été appliquée auparavant, du moins depuis que je suis membre de ce parlement. Contrairement à ce qui se fait toujours devant ce comité, on a refusé de compter les votes de deux ou trois membres qui, à ma connaissance personnelle, avaient assisté à toute la discussion, qui avaient entendu répéter les mêmes choses *ad nauseum*. mais qui s'étaient absentés pour un instant. A leur retour on refusa de compter leurs voix en vertu d'un règlement qui n'est jamais appliqué et qui veut qu'on ait entendu la lecture de la motion mise aux voix pour être admis à voter sur cette motion. Je suppose que la Chambre est disposée à traiter cette question dans un esprit de justice, et je lui demande si c'est se montrer juste envers les intéressés que d'appliquer rigoureusement une règle qui n'est jamais appliquée, avec laquelle on n'a jamais compté par le passé, et cela sans que personne n'en ait été averti ?

A mon avis, la position est celle-ci : Au point de vue de la stricte application de la procédure suivie par la Chambre, la décision du président est inattaquable; personne ne peut soutenir le contraire. Mais dans cette Chambre les députés qui ont entendu la discussion, qui connaissent bien la question, dont l'opinion est formée, sont avertis de l'heure du vote par un jeu de sonnerie, s'ils sont absents de la Chambre à ce moment. Ces arrangements n'existent pas au comité des chemins de fer ni dans aucun autre comité, et s'il faut que la même règle soit appliquée, ce sera très incommode pour tout le monde. Tous les jours, il arrive que des membres d'un comité arrivent au dernier moment et sont admis à voter. Dans le cas actuel les circonstances sont exceptionnelles et, à mon sens, justifient le renvoi du bill devant le comité.

C'est l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) qui a donné le signal de l'opposition à ce bill et qui l'a menée très vigoureusement; mais quelle était son attitude sur cette question, au moment du vote ? Tout en ignorant peut-être un peu les désirs de ses électeurs, il était disposé à admettre que ces derniers n'auraient pas de sérieuses objections à ce que la charte fut prolongée pendant un an, et il était prêt à voter cette prolongation de délai, mais il ne voulait pas entendre parler de 14 mois. Jusqu'au dernier moment, jusqu'à son dernier discours,—il en a prononcé plusieurs très éloquents et très vigoureux—il a prétendu que toute l'affaire ne valait rien, que cette subvention en terre était une chose abominable, que pendant 14 ans la compagnie a perdu son temps, mais que si elle voulait s'engager à compléter le chemin dans un an, il serait disposé à lui accorder ce nouveau délai, mais il refusait absolument d'accorder deux mois de plus.

M. OLIVER: J'en appelle au règlement, M. l'Orateur, l'honorable ministre a-t-il le droit de m'attribuer des paroles et de dire à la Chambre que ce sont celles que j'ai prononcées ?

M. l'ORATEUR : L'honorable député a le droit de protester, si ses paroles ne sont pas fidèlement ropportées, mais un député a le droit de citer ce qui a été dit par un orateur précédent, sujet à correction, et si le député proteste, il est obligé d'accepter la dénégation.

M. OLIVER : Pour me conformer à votre décision, M. l'Orateur, je suis obligé de contredire l'honorable ministre.

M. LENNOX : J'en appelle aussi au règlement. Il me semble que vous avez déjà décidé qu'il n'est pas permis de faire allusion ici à ce qui s'est passé devant un comité. S'il en est ainsi, l'honorable ministre devrait être rappelé à l'ordre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député est dans l'erreur. S'il n'y a pas devant la Chambre un rapport de ce qui a été fait devant le comité, il n'est pas permis d'y faire allusion ici. Mais dans le cas qui nous occupe, le comité a fait rapport et le règlement permet de faire allusion à ce qui y a été dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député d'Alberta peut être certain que je ne voudrais pas me permettre de représenter sous un faux jour son attitude devant le comité et ce n'est pas ce que je fais. Je ne prétends pas rapporter ses propres paroles, mais j'en donne le sens aussi fidèlement que possible. Comme le savent les nombreux députés présents, son attitude devant le comité a été telle que je viens de le dire. Il a reconnu qu'il était juste et raisonnable d'accorder à cette compagnie, un an à partir du 1er juillet 1903, pour terminer l'entreprise et de lui laisser sa subvention en terre et toutes les énormités qu'une telle subvention comporte, mais il ne voulait pas entendre parler d'un délai de deux mois plus long.

Vu que c'était la seule cause de divergence d'opinion entre les électeurs de Calgary, qui ont de si grands intérêts dans le pays, et les propriétaires de la charte, j'ai cru qu'elle n'était pas assez importante pour nous justifier de refuser le délai demandé et, d'accord avec la majorité du comité, j'étais disposé à l'accorder. Je ne vois pas qu'il y ait de grands principes en jeu dans un délai de deux mois. Il n'y a pas non plus d'autre compagnie qui demande à construire ce chemin. La population le désire et j'ai cru qu'elle l'aurait plus tôt, si nous adoptions ce bill.

M. SPROULE : Les électeurs ont pétitionné le gouvernement pour qu'il ne soit pas construit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député d'Alberta, qui représente ces électeurs et qui, par conséquent, connaît mieux leurs sentiments, était convaincu qu'ils seraient satisfaits de ce nouveau délai d'un an à partir du 1er juillet de l'an prochain, mais il ne voulait pas des deux mois additionnels. En vertu de sa charte actuelle, la compagnie a jusqu'au 1er juillet 1903 pour construire le chemin. Je ne connais pas les propriétaires de la charte, et il est possible qu'ils puissent terminer le chemin pour le 1er juillet 1903. Mais des obstacles peuvent surgir ; il se peut qu'on ne puisse pas se procurer assez de fer, au commencement de la saison, et la majorité du comité—car c'était la majorité jusqu'à ce que les deux noms aient été rayés—était disposée à leur accorder un nouveau délai pour sauvegarder leurs droits et compléter l'entreprise.

Il n'est pas juste de dire que la question n'a pas été discutée à fond devant le comité, et je ne veux pas m'arrêter à un pareil argument. Le comité a été mis en possesssion de tous les faits, et je suis convaincu que si on avait suivi, en cette occasion, la procédure qu'on a toujours suivie, à l'égard des autres bills, celui-ci aurait été adopté, et cette motion ne serait pas nécessaire aujourd'hui.

M. OLIVER : Il est vrai que j'ai déjà pris la parole, mais vu qu'ils s'agit d'un fait controversé entre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, et moi, j'aimerais, si le règlement le permet, rétablir les choses sans leur vrai jour.

M. l'ORATEUR : A l'ordre.

M. INGRAM : J'assistais à cette séance du comité des chemins de fer, et j'ai voté dans le même sens que l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Voici, d'après ce que j'ai compris, l'attitude qu'il a prise sur cette question ; quand le bill est venu sur le tapis pour la première fois, les apparences semblaient être qu'il serait adopté. Alors, tou-

jours d'après ce que j'ai compris, l'honorable député d'Alberta déclara qu'il était opposé au préambule du bill et que si on en venait à un vote il combattrait le préambule, mais que, comme alternative, il consentirait à un délai d'un an.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux critique beaucoup la décision du président.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. INGRAM : Il est d'opinion que le réglement n'aurait pas dû être appliqué. Pour ma part, je considère qu'on a bien fait de l'appliquer. Cela a pu paraître sévère dans le cas actuel, mais cela aura pour effet de mettre fin à une tactique à laquelle on a eu trop souvent recours. Je connais des circonstances dans lesquelles, au moment où le vote allait être pris, on faisait venir les membres à la hâte, et ils votaient sans avoir la moindre idée des mérites du bill et sans avoir entendu un mot de la discussion qui avait en lieu devant le comité. Grâce à cette décision, il est permis d'espérer, qu'a l'avenir, la salle du comité ne sera pas remplie, au dernier moment, par l'entremise de ceux qui ont intérêt à faire adopter un bill.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a fait une déclaration assez surprenante. Il veut que les public sache que le gouvernement ne veut pas donner de fortes subventions en terres. Sa conduite dans cette affaire ne s'accorde guère avec cette profession de foi. Quand le parlement accorde une charte subventionnée par de grandes étendues de terrains, les porteurs de la charte savent parfaitment que pour avoir droit à cette subvention ils doivent se conformer aux conditions imposées pour la charte. S'ils ne construisent pas le chemin dans les délais spécifiés, la subvention devient caduque. En réalité, la charte devient nulle et de nul effet. Qu'arrive-t-il alors ? Si la charte est remise en vigueur, il est évident que c'est le gouvernement qui en prend la responsabilité. Il y a eu un décret de l'exécutif en 1898, et un autre en 1900, et en dépit de ce que vient de dire le ministre des Chemins de fer relativement à la politique du gouvernement, il lui faut prendre toute la responsabilité d'avoir ressuscité cette charte qui comporte une forte subvention en terrain.

Je suis opposé à l'octroi de la grande étendue de terrain que cette charte accorde. Cela n'a pas le sens commun de subventionner à raison de 6,400 acres par mille, un chemin de fer de 55 milles à travers la prairie, et dont la construction ne coûtera pas plus de quelques milliers de dollars par mille. Cet arrangement pouvait avoir sa raison d'être il y a quatorze ans, mais l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) ne voudra pas prétendre qu'un pareil marché devrait être fait aujourd'hui.

M. FRASER : Si l'arrangement conclu alors existe encore, je considère que nous devons nous y conformer.

M. INGRAM : Très bien ; mais si ceux qui ont obtenu cette charte ne tiennent pas leurs engagements, la charte expire et ils perdent leurs titres aux terres. Si le gouvernement fait revivre la charte, il prend la responsabilité de la subvention en terres qu'elle comporte. Ainsi, l'attitude prise par l'honorable ministre des Chemins de fer n'est pas logique.

Quant à renvoyer le bill devant le comité, il existe peut-être une raison suffisante pour motiver ce renvoi. Je sais que les voix ont été presque également partagées. J'ai surveillé l'opération très attentivement et je doute fort que le résultat tel qu'annoncé soit celui qui aurait dû être enregistré. Certains membres du comité dont les noms se ressemblent, n'ont pas bien saisi l'appel de leur nom, et une ou deux fois, il est arrivé qu'ils ont dit " oui " et " non," mal à propos. Je dois ajouter cependant, que pendant le vote, j'étais plus près de ces députés que le secrétaire et je ne suis pas certain si je n'ai pas fait quelque erreur, ni même si le secrétaire n'en a pas fait lui-même. Pour cette raison je n'ai pas d'objection à ce que le bill soit renvoyé devant le comité. Pour ce qui concerne la subvention en terre, je m'y opposerai devant le comité comme je m'y suis opposé ici.

M. OLIVER : Me sera-t-il permis de rétablir les faits ?

M. l'ORATEUR : L'honorable député a le droit de donner des explications et rétablir les faits si ses paroles ont été mal interprétées.

M. OLIVER : Mon attitude, quand j'ai déclaré que j'avais reçu instruction du conseil municipal de Calgary de combattre le bill, n'a pas été modifiée par le consentement que j'ai donné à un délai d'un an. J'ai expliqué clairement que je m'exposais à mécontenter la population de Calgary et je n'ai pas laissé entendre qu'elle serait satisfaite de la concession que je faisais en ce moment. Si le règlement permet de revenir sur ce qu'a dit le ministre des Chemins de fer relativement à la longueur du délai, je crois qu'il a laissé entendre que je consentais à le prolonger d'un an, mais que je n'avais pas été raisonnable en refusant d'accorder deux mois de plus. J'étais prêt à consentir à un an, parce que c'était le délai fixé dans le décret de l'exécutif accordant la subvention en terre. Mais en consentant à prolonger le délai au delà, c'était faire revivre la subvention en terre, ou tout au moins donner aux porteurs de la charte l'occasion de demander de la faire revivre. J'ai fait cette proposition pour que le comité pût se rendre compte de la bonne foi de la compagnie. Si elle n'était pas en état de construire le chemin dans l'année, elle n'était pas de bonne foi.

M. WADE : L'honorable député n'a-t-il pas proposé un amendement fixant le délai au 1er juillet 1903, et un sous-amendement prolongeant le délai au 1er octobre 1903, n'a-t-il pas été aussi proposé et la discussion ne s'est-elle pas engagée sur ces deux propositions ?

M. OLIVER : J'ai proposé cet amendement et un autre membre du comité proposa le sous-amendement, mais ni l'un ni l'autre n'était dans l'ordre, et ils n'ont pas été mis au vote.

M. BORDEN (Halifax) : Si on s'en tient aux principes formulés par le très honorable premier ministre, et à la déclaration du ministre des Chemins de fer, il n'y a pas de raison pour renvoyer ce bill devant le comité. S'il est vrai, comme l'a dit le ministre des Chemins de fer, que la question a été discutée à fond devant le comité, il n'y a pas de raison pour revenir sur la décision du comité. A plusieurs reprises l'honorable premier ministre a déclaré que quand un comité sanctionne un bill, la Chambre doit maintenir la décision du comité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A moins qu'il n'y ait des raisons.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami prétend que le premier ministre à mis cette restriction ; alors voyons quelles sont les raisons qu'on allègue. D'abord, la manière dont les votes ont été comptés ne regarde que le comité, et la Chambre n'a pas du tout à intervenir dans ce détail. D'ailleurs le vote a été absolument de la même manière qu'il est pris ici. On a parlé de l'injustice qu'il y avait d'exclure du vote ceux des membres du comité qui n'avaient pas assisté à la lecture de la motion. On en pourrait dire autant de la règle appliquée dans cette Chambre. Ici, un député assiste durant toutes les séances, à une discussion, et cependant il ne peut pas voter, s'il n'est pas présent quand la motion est lue par l'Orateur. C'est cette règle que le comité a appliquée. La Chambre ne devrait pas consentir au renvoi du bill devant le comité parce que quelques-uns sont d'opinion que le président n'a pas fait son devoir.

La règle qu'il a appliquée est excellente, et la Chambre ne doit pas le blâmer pour cela. Si, dans tout les cas, on trouve cette règle trop sévère, c'est au comité à le dire et non à nous. La Chambre ne devrait pas consacrer des heures à discuter une question qui ne concerne que la régie interne du comité des chemins de fer. On ne peut pas dire non plus que c'est une bonne raison de renvoyer le bill devant le comité, parce qu'il a été rejeté à une seule voix de majorité. Cela n'est pas du tout une excuse. Il s'agit uniquement de savoir si le président a fait son devoir. Je pense qu'il l'a fait et que le vote a été pris régulièrement, et si j'ai raison de penser ainsi, le bill ne droit pas être renvoyé devant le comité. S'il est renvoyé, on se servira de cela comme d'un précédent pour employer le temps de la Chambre à discuter des questions qui sont du ressort exclusif du comité et qui ne devraient être discutées que par lui.

Le PREMIER MINISTRE : Dans les remarques que vient de faire l'honorable député d'Halifax, il ne me paraît pas avoir fait preuve de la logique qui le distingue ordinairement. J'espère lui démontrer à lui-même que les raisons qu'il donne pour que ce bill ne soit pas renvoyé devant le comité, ne sont ni logiques, ni concluantes.

Il a d'abord rappelé la règle que je n'ai pas créée, mais que j'ai toujours invoquée depuis que j'ai été appelé à la charge que j'ai l'honneur d'occuper. Cette règle, c'est de maintenir la décision d'un comité, à moins qu'on ne donne des raisons suffisantes pour agir autrement. Il prétend que dans le cas actuel on n'a pas donné de raisons suffisantes pour justifier le renvoi. Le rapport dit que le bill a été rejeté par une voix. Je dois dire qu'au début de ce débat, j'étais fortement d'avis que la motion devait être repoussée. Mais on a présenté à l'appui de la motion des arguments qui font voir la question sous un tout autre jour. Le président du comité, l'honorable député de London (M. Hyman) en sa qualité de président, est venu déclarer que bien qu'il ait déclaré le bill rejeté, comme il était tenu de le faire, il est d'opinion que ce vote a été obtenu par surprise et que le comité devrait avoir l'occasion de se prononcer de nouveau. L'impartialité du président est reconnue de tous, conservateurs comme libéraux, et son avis doit avoir beaucoup de poids. Voilà l'argument sur lequel j'appelle spécialement l'attention de l'honorable chef de l'opposition. Mais j'irai plus loin. Supposons que c'eut été devant le comité général de la Chambre, au lieu du comité des chemins de fer, que ce vote hostile au bill eût été donné. Que serait-il arrivé ? Il est tout probable que le lendemain, le député qui a la charge du bill eut demandé à la Chambre de revenir sur sa décision de la veille ; la Chambre se serait rendue à cette demande et aurait adopté le bill ou l'aurait rejeté de nouveau. Plus d'une fois il est arrivé qu'un bill rejeté par le comité général de la Chambre a été réinstallé sur l'ordre du jour à la demande du député qui en était chargé.

Soutiendra-t-on qu'une procédure aussi simple, aussi juste, aussi équitable, ne doit pas être suivie parce que le vote a été pris, non devant la Chambre, mais devant le comité des chemins de fer. Cette raison est tellement péremptoire, que mon honorable ami, en prévoyant l'effet, s'est d'avance refugié dans un autre raisonnement. Il prétend que si une erreur a été commise, c'est au comité à la rectifier. Mais le comité ne peut plus s'occuper de la question ; son rôle est terminé, à moins que le rapport ne lui soit soumis de nouveau par la Chambre. Pas plus devant une assemblée délibérante

que devant une cour de justice, un vote obtenu par surprise ne doit régler définitivement une question. Il ne faut pas avoir recours à des petits moyens. Je ne veux pas imputer de blâme à qui que ce soit, mais si des députés qui désiraient prendre part au vote et qui avaient suivi toute la discussion, ne s'étaient pas trouvés absents accidentellement au moment du vote, le rapport aurait été différent de ce qu'il est. Ce serait une injustice de ne pas permettre aux intéressés de retourner devant le comité pour que les mérites de leur bill y soient discutées. Quant aux mérites du bill, je n'ai rien à en dire. C'est une question qui n'est pas devant la Chambre et que le comité aura à décider. Si ce dernier revient devant nous avec un rapport favorable il sera temps alors d'en étudier les détails. Pour le moment, il ne s'agit que d'une question de procédure. On demande, et avec raison, je crois, que les intéressés aient la chance de discuter les mérites de leur bill devant le comité. L'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Douglas) dit que si la présente motion est adoptée, ce sera la première fois que la Chambre aura rendu une décision comme celle-là. Il a parfaitement raison, mais c'est la première fois aussi que sur une proposition de cette nature on voit le président du comité appuyer la demande que son propre rapport ne soit pas adopté, et cela me paraît être une raison suffisante.

M. BOYD : M. l'Orateur——

Plusieurs VOIX : Oh ! oh !

M. BOYD : On peut crier tant que l'on voudra. J'ai droit de parler, j'ai quelque chose à dire et je le dirai en dépit de ce que peuvent en penser mes honorables amis de la droite. On a beaucoup parlé de ce qui s'est dit devant le comité. La question y a été discutée pendant près de deux heures et 71 députés étaient présents et se sont prononcés. Malgré tout ce qui a été dit ici, c'est dans le comité qu'a été soulevé l'objection que certains députés n'avaient pas entendu lire la motion. A titre de président du comité, l'honorable député de London (M. Hyman) ne pouvait pas rendre d'autre décision que celle qu'il a rendue.

Il a été démontré, et l'honorable député qui est chargé du bill n'a pas prouvé le contraire, que c'est une nouvelle compagnie qui présente ce bill et qui veut, quatorze ans après que la charte a été accordée, s'approprier cette énorme étendue de terrain, dont la valeur a considérablement augmenté depuis. Qu'est-ce qui a causé cette augmentation dans la valeur des terrains ? Ce sont les colons qui sont allés s'établir à cet endroit depuis quatorze ans et aujourd'hui une nouvelle compagnie vient devant le parlement et veut s'approprier cette énorme subvention en dépit de la politique déclarée et avancée du gouvernement. J'espère qu'un vote sera pris sur cette question, et chaque député qui votera pour que ce bill soit renvoyé devant le comité de chemin de fer votera pour qu'une subvention en terre soit accordée à cette compagnie de chemin de fer. Si vous votez pour renvoyer le bill devant le comité, vous répudiez les déclarations de vos chefs et de tous ceux qui, pour s'assurer les suffrages des électeurs, s'engageaient à ne plus donner de terrains aux compagnies de chemin de fer.

Si la proposition de l'honorable député de Guysborough est justifiée, cette compagnie pourra revenir devant le parlement dans 50 ans d'ici et demander des terres qui vaudront de $25 à $50 l'acre et les obtenir du gouvernement. Si ces chemins de fer ont fait du bien au pays, ils lui ont causé aussi beaucoup de tort, sous certains rapports, et quels sont ceux qui les ont le plus vigoureusement combattus, si ce ne sont nos adversaires qui occupent aujourd'hui les banquettes du trésor ? Le premier ministre et les autres chefs du parti libéral savent parfaitement que quand ils étaient dans l'opposition ils ont blâmé le gouvernement d'alors qui accordaient ces subventions. Cependant, il y a 14, 16 ou 20 ans on avait de bonnes raisons de donner ces terres qui n'avaient aucune valeur, mais si aujourd'hui, par votre vote, vous renvoyez ce bill devant le comité des chemins de fer, vous reviendrez devant la Chambre——

M. l'ORATEUR. A l'ordre !

M. BOYD : Je vous demande pardon, M. l'Orateur, si je me suis un peu écarté du règlement. Les honorables députés reviendront devant la Chambre et accorderont à cette nouvelle compagnie cette énorme subvention en terre dont les colons ont augmenté la valeur jusqu'à $5 et $6 et même $10 l'acre, en allant s'établir sur les terrains avoisinants. C'est une chose que le pays ne tolèrera pas.

M. BELL (Pictou) : M. l'Orateur. Quant à la procédure à suivre dans l'affaire dont la Chambre est saisie, quant à savoir si le bill devrait être renvoyé devant le comité des chemins de fer, le leader du gouvernement a énoncé l'opinion—je parle d'une de ses déclarations antérieures—que la Chambre ne peut s'occuper que de ce qui est mentionné dans le rapport du comité lorsqu'il lui est soumis. Je regrette de dire que dans le cas présent, il vient en contradiction avec le principe très sage qu'il a énoncé devant le parlement comme en fait foi les quelques paroles que je vais lire et que j'extrais d'un discours de l'honorable premier ministre:

La règle qui est invariablement suivie est que la Chambre approuve les décisions des comités à moins d'avoir des raisons suffisantes de faire autrement, raisons qui doivent apparaître dans le rapport.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : Je crois que l'honorable député (M. Bell) fait allusion à un débat antérieur.

M. BELL : Sans doute. Le premier ministre a fait la même chose.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Bell) peut en appeler de ma décision.

M. BELL : Je fais allusion aux mêmes précédents qui ont été invoqués par le premier ministre et le chef de l'opposition dans la circonstance en question, lorsqu'il s'agissait d'une motion exactement semblable, demandant le renvoi d'un rapport devant le comité. Le premier ministre a énoncé le principe qu'il a appuyé de son vote, que la Chambre ne peut prendre connaissance que de ce qui est contenu dans le rapport du comité.

Il s'est mis lui-même et il a mis tous les autres dans l'impossibilité d'avoir recours aux arguments dont il s'est servi aujourd'hui en s'opposant à ce qu'on s'en rapportât à la déclaration d'aucun député, à l'*ipse dixit* de celui-ci ou de celui-là, disant qu'il s'agissait de déclarations contradictoires dont on ne pouvait pas tenir compte. Il a virtuellement mis la Chambre dans l'impossibilité de mettre en délibération aucune question qui n'était pas mentionnée dans le rapport. S'il en est ainsi, je maintiens que l'honorable premier ministre ne peut pas, par son propre fait, et en vertu de la sage doctrine constitutionnelle qu'il a invoquée et dont j'ai reconnu toute la force dans cette circonstance-là, employer le raisonnement dont il s'est servi aujourd'hui devant la Chambre.

M. LOGAN: M. l'Orateur, je n'aurais point pris la parole sur cette question si l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) n'avait pas prétendu que le député qui votera pour renvoyer ce bill devant le comité des chemins de fer se prononcera par là même en faveur de l'octroi de subventions en terres aux compagnies de chemins de fer. Je suis carrément opposé à ce que le gouvernement donne un seul acre de terre à une compagnie de chemin de fer. Je me propose de voter pour que ce bill soit renvoyé devant le comité uniquement parce qu'on a appliqué un règlement qui n'avait jamais été appliqué auparavant, du moins depuis six ans. Je crois que j'ai assisté à toutes les séances de ce comité depuis six ans, et je n'ai jamais eu connaissance que ce règlement ait été appliqué. Je considère même qu'en certaines circonstances on n'observait aucune formalité. Plusieurs fois quand il s'est agi de prendre un vote les députés se présentaient à la porte de la salle du comité, disaient " oui " ou " non," et leur vote était enregistré. C'est la première fois en six ans que cette objection est soulevée. L'honorable député d'Halifax (M. Borden) a cherché à démontrer que la règle était la même que celle qui est en vigueur dans cette Chambre. Mais tous les députés savent que s'ils ne sont pas dans la Chambre au moment où la motion est lue par l'Orateur, ils ne pourront pas voter, tandis qu'au comité des chemins de fer, depuis six ans, on a l'habitude de laisser entrer les membres à n'importe quelle phase du vote et leur voix est enregistrée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela se fait depuis vingt ans.

M. LOGAN : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, qui a été pendant longtemps président du comité des chemins de fer, dit que cela se pratique depuis vingt ans. Quant aux subventions en terres j'y suis opposé, mais pour ce qui concerne le renvoi du bill devant le comité, il me suffit de savoir qu'on a appliqué un règlement qui n'était jamais appliqué auparavant, qu'on a obtenu un vote par surprise. Mais j'espère qu'aucune subvention en terres ne sera accordée.

Le vote est pris sur la motion (M. Cowan).

POUR :

Messieurs

Angers,	LeBlanc,
Archambault,	Lemieux,
Béland.	Logan,
Bernier,	Lovell,
Blair,	Loy,
Bourbonnais,	Macdonald,
Brown,	Mackie,
Brunet,	MacLaren (Huntingdon),
Bureau,	McCarthy,
Calvert,	McColl,
Carbonneau,	McCool,
Champagne,	McCormick,
Charlton,	McIntosh,
Copp,	McIsaac,
Cowan,	McLennan,
Culbert,	Madore,
Demers (Lévis),	Marcil (Bonaventure),
Demers Saint-Jean),	Matheson,
Dugas,	Maxwell,
Emmerson,	Meigs,
Ethier,	Monet,
Farquharson,	Morrison,
Fielding,	Murray,
Fisher,	Parmalee,
Fitzpatrick,	Paterson,
Flint,	Préfontaine,
Fraser,	Pringle,
Geoffrion,	Reid (Ristigouche),
Gibson,	Riley,
Girard,	Ross (Rimouski),
Gould,	Ross (Victoria, N.-E.),
Guthrie,	Russell,
Harwood,	Simmons,
Holmes,	Sutherland (Essex),
Horsey,	Sutherland (Oxford),
Hughes (King, I.P.-E.),	Talbot,
Hyman,	Tarte,
Ingram,	Thompson,
Johnston (Cap-Breton),	Tisdale,
Johnston (Lambton),	Tolmie,
Kidd,	Turgeon,
Laurier (sir Wilfrid),	Wade,
Laurier (L'Assomption),	Wright.—87.
Lavergne,	

CONTRE :

Messieurs

Avery,	Lavell,
Bell,	Legris,
Birkett,	Lennox,

Blain,	Lewis,
Borden (Halifax).	McCreary,
Bourassa,	McEwen,
Boyd,	McGowan,
Brock,	Monk,
Broder,	Morin,
Bruce,	Northrup,
Cargill,	Oliver,
Clare,	Osler,
Clarke,	Puttee,
Cochrane,	Richardson,
Earle,	Robinson (Elgin),
Ganong,	Roche (Marquette),
Gilmour,	Rosamond,
Gourley,	Scott,
Hackett,	Sherritt,
Henderson,	Smith (Vancouver),
Heyd,	Sproule,
Johnston (Cardwell),	Stewart,
Kaulbach,	Taylor,
Kemp,	Tolton,
Lancaster,	Wilmot,
Lang,	Wilson.—53.
LaRivière,	

La motion (M. Cowan) est adoptée.

COMITE DES COMPTES PUBLICS—SUR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

M. HAGGART : Je propose, appuyé par l'honorable M. Tisdale :

Que le comité des comptes publics soit autorisé à faire une enquête sur les dépenses faites pour l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, depuis l'année 1895, jusqu'à ce jour.

A l'appui de cette motion, je dois dire que ceci est un appel de la décision rendue par le comité des comptes publics.

Le PREMIER MINISTRE : J'en appelle au règlement, M. l'Orateur. L'honorable député (M. Haggart) prétend que cette motion est un appel d'une décision rendue par le comité des comptes publics.

Or, je dois faire remarquer que l'avis de motion qu'il a donné ne fait nullement mention de la chose. La motion n'a aucun rapport avec ce qui peut avoir eu lieu devant le comité des comptes publics. Elle se lit comme suit :—

M. Haggart—Lundi prochain—lorsque les motions seront appelées, proposera : Que le comité des comptes publics soit autorisé à faire une enquête sur les dépenses faites pour l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard depuis l'année 1895 jusqu'à ce jour.

Voilà la motion de l'honorable député ; elle est complète, et il n'y est pas question de ce qui peut avoir eu lieu devant le comité des comptes publics.

M. HAGGART : L'honorable premier ministre n'a pas lu le rapport.

Le PREMIER MINISTRE : Non, mais j'ai pris connaissance de l'avis de motion, et l'honorable député vient de nous dire, dans les premiers mots de son discours, qu'il veut, sous le couvert de cette motion, en appeler d'une décision rendue par le comité des comptes publics. Or, il n'a pas donné avis de la chose.

M. SPROULE : L'honorable député n'a fait qu'énoncer la raison pour laquelle il propose cette motion.

Le PREMIER MINISTRE : S'il s'agit d'une véritable motion, elle doit venir à son tour sur l'ordre du jour, et ne peut être discutée à ce moment. Dans les deux cas, l'honorable député ne s'est pas conformé au réglement. Si c'est une simple motion qu'il veut faire, il aurait dû en donner avis, et elle apparaîtrait sur l'ordre du jour, mais si c'est d'une décision rendue par le comité des comptes publics qu'il veut en appeler, —ce qu'il n'a pas le droit de faire, à mon avis—je dois faire remarquer qu'il n'a pas donné avis d'une motion de cette nature.

M. HAGGART : Je crois avoir le droit de qualifier ma motion comme bon me semble. J'ai dit qu'ele constituait un appel d'une décision rendue par le comité des comptes publics, et en cette qualité je suis privé du droit de la soumettre à la considération de la Chambre autrement que lorsque les motions sont appelées. Je prétends ne pas avoir violé le règlement.

M. l'ORATEUR : En vertu de la règle 31, toute motion doit être précédée d'un avis de deux jours. Maintenant, cette motion est entrée sur l'ordre du jour à la place qui est assignée pour les avis de motion. On n'a pas suivi cette procédure dans le cas actuel. L'avis de deux jours a bien été donné, mais la motion ne figure pas sur le journal de la Chambre. Il est donc irrégulier de discuter cette motion pour le moment. Je dois attirer l'attention de l'honorable député sur le fait que, conformément à la pratique établie par sir James Edgar, en 1896, j'ai décidé que toutes les motions d'appel de décisions rendues par le comité des comptes publics, demandant l'adoption des rapports de ce comité, au lieu d'être placées sur l'ordre du jour avec les autres avis de motions, devraient être soumises lorsque les motions sont appelées. Voyons un peu quelle a été la procédure suivie à ce sujet. Au commencement de la présente session, on a soumis une motion demandant la formation du comité des comptes publics, et plus tard, en vertu d'une autre motion, on a demandé de référer à ce comité le rapport de l'auditeur général et les comptes publics du dernier exercice. Le comité a le droit de continuer l'examen du rapport de l'auditeur général et de ces comptes, mais la motion de l'honorable député (M. Haggart), tel que rédigée, est irrégulière et ne peut être soumise lorsque le temps d'appeler les motions est arrivé.

ACTE DES PENSIONS DU SERVICE CIVIL DE 1898.

Le MINISTRE DES FINANCES : Demande la permission de soumettre le bill (n° 124) modifiant l'Acte des pensions du

service civil, de 1898, et à l'appui de sa motion il dit : Ce projet de loi a pour but d'apporter une légère modification à la loi des pensions de 1898. Cette dernière loi remplace l'acte des pensions du service civil dans le cas de nouveaux employés ou d'anciens employés qui ont demandé à être assujettis à ses dispositions. Une certaine somme d'argent est retenue chaque année sur le traitement de chaque fonctionnaire, cette somme porte intérêt, est versée dans un fonds de retraite créé pour le bénéfice de cet employé et qui lui sera payé par le gouvernement lors de sa mise à la retraite ou à ses ayants droit lors de son décès. Les articles 8 et 9 de l'acte de 1898 indiquent la manière dont ce paiement doit se faire. Les articles 8 et 9 se lisent comme suit :

8. Lors de la retraite ou du renvoi d'une personne, le montant à son crédit dans le fonds de retraite sera payable à cette personne ; mais si, à l'avis du gouverneur en conseil, la dite personne est incapable de gérer ses propres affaires, il pourra être disposé de ce montant au profit de cette personne ou de son épouse, ou de ses enfants, ou autres proches parents, selon qu'en décidera le gouverneur en conseil.

9. Si une personne meurt pendant qu'elle est dans le service public, le montant à son crédit dans le fonds de retraite sera payé à ses représentants légaux.

On voit, par la lecture de ces deux articles, que si un employé meurt pendant qu'il fait partie du service, l'argent doit être payé à ses représentants légaux, ce qui nécessitera l'obtention d'un permis d'administration, qui entraînera des frais considérables. Il arrive souvent, malheureusement, qu'à l'époque de son décès, l'employé civil ne laisse aucun bien à administrer, c'est pour cette raison que l'on a cru qu'au lieu d'obliger la famille à se faire autoriser à administrer cette somme peu importante, il était préférable de la payer à la personne qu'indiquerait le bureau du Trésor. Ce changement devra certainement recevoir l'approbation de la Chambre.

M. CLARKE : J'ai reçu récemment une lettre d'un de mes commettants, qui a fait partie du service civil durant un grand nombre d'années, et en est sorti volontairement pour entrer dans le commerce. Il a contribué au fonds de pension durant tout le temps qu'il est demeuré dans le service, et comme il en est sorti volontairement et honorablement, il demande qu'on lui rembourse le montant qu'il a ainsi payé. Le bill proposé par l'honorable ministre pourvoira-t-il aux cas de cette nature ? Il me semble que c'est commettre une injustice à l'égard d'un employé qui a toujours fait son devoir, que de voir le gouvernement garder ainsi la contribution que cet homme a payée durant ses années de service. On devrait lui rembourser ce montant. S'il avait été renvoyé du service, cet argent lui serait remis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Seulement dans certains cas.

M. CLARKE : On me dit que quand un employé est renvoyé du service, l'argent qu'il a payé pour le fonds de pension lui est remboursé. Je voudrais savoir de l'honorable ministre si le cas que je viens de mentionner se trouve compris dans le bill ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce bill concerne l'acte des pensions du service civil. La question de l'honorable député a trait à l'ancienne loi de la mise à la retraite des membres du service civil, ce qui est une tout autre affaire. Il est certainement malheureux que lorsqu'un employé meurt après avoir contribué durant un certain nombre d'années au fonds de retraite, ses économies ne retournent pas à sa famille, ou ne lui soient pas payées directement, quand il se retire volontairement. Mais un des principes reconnus dans l'ancienne loi, c'est qu'un homme devait vivre s'il voulait pouvoir bénéficier des avantages de la loi. Quand bien même il eut payé durant plusieurs années et qu'il fut sur le point de pouvoir se retirer du service et prendre sa retraite, s'il venait à décéder à ce moment, sa famille ne pouvait recevoir un sou. L'honorable député est quelque peu dans l'erreur quand il prétend que l'employé renvoyé du service est remboursé. Cela n'a lieu que dans un nombre de cas limités. Cette disposition a été introduite par nous en 1897 ou 1898, en faveur des employés destitués pour ingérence politique. Vu que ces employés ne s'étaient pas rendus coupables de malversation, mais qu'ils avaient simplement suivi une ligne de conduite erronée, on a considéré que leur renvoi du service était une punition suffisante, et qu'ils ne devaient pas perdre l'argent qu'ils avaient déboursé pour contribuer au fonds de retraite. C'est pour cette raison que l'on a adopté une loi qui, tout en ne les désignant pas particulièrement, est censée s'appliquer à cette catégorie de fonctionnaires.

Ce n'est que dans ce cas que l'argent a été remboursé. Sous l'empire du système actuel, dans le cas de décès d'un employé, il est admis que l'argent appartient à sa famille et doit lui être payée ; ou bien, s'il se retire du service, l'argent lui est remis directement, et dans le cas où il serait incapable d'administrer ses affaires, elle est remise à un membre de sa famille. L'ancienne loi des pensions a certainement donné lieu à des injustices apparentes, mais j'ai bien peur qu'il soit difficile d'y apporter aucun changement dans le sens proposé par l'honorable député.

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

MAGISTRAT DE POLICE AU YUKON.

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

Qu'il est expédient de modifier le chapitre 41 des Statuts de 1901, et de prescrire que les émo-

luments du magistrat de police de Dawson et du magistrat de police de White-Horse seront de $4,000 par année.

La motion est adoptée.

JUGES DES COURS PROVINCIALES.

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

Qu'il est expédient de modifier l'Acte concernant les juges des cours provinciales, et de prescrire,—

1. Que le traitement du troisième juge de la cour territoriale du district du Yukon sera de $5,000 par année.

2. Qu'un juge de cour de comté qui démissionnera en aucun temps après être devenu invalide à raison d'infirmité permanente, ou qui démissionera après vingt-cinq ans de service, pourra recevoir une pension égale aux deux tiers de son traitement annuel ; pourvu que s'il a exercé ses fonctions durant moins de cinq ans, sa pension ne dépasse pas un tiers de son traitement annuel.

La motion est adoptée.

REGISTRAIRE DE LA COUR DE L'ECHIQUIER.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR propose que demain la Chambre se forme en comité pour prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire que le salaire du registraire de la cour de l'Echiquier sera de $2,400 par année.

La motion est adoptée.

GUERRE SUD-AFRICAINE.

M. CHARLTON : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire donner avis, que demain, lorsque la Chambre sera appelée à se former en comité des subsides, je proposerai la motion suivante :

Cette Chambre est d'avis que la suprématie britannique doit être maintenue et fermement établie dans le Sud-africain ; Que le Canada a généreusement contribué à la réalisation de cette œuvre par ses soldats et par son argent ; Considérant les effets produits par une politique magnanime et généreuse lors de la cession du Canada, et à la fin de la guerre civile des Etats-Unis, et se basant sur d'autres raisons, cette Chambre est aussi d'avis qu'une semblable politique de magnanimité et de générosité pourrait être avantageusement appliquée au courageux ennemi qui lutte actuellement contre l'armée britannique, et que, dans l'intérêt de la paix, de la tranquillité, de l'harmonie et de l'homogénéité future de l'empire, il est à propos d'offrir à tous ceux qui portent le armes contre l'autorité britannique, au Cap, au Natal, dans l'Etat Libre d'Orange, dans le Transvaal et dans toutes les autres possessions dans le Sud-africain, une amnistie générale comme condition de paix et d'acceptation de la souveraineté britannique ; et en soumettant humblement cette opinion avec le ferme espoir qu'elle pourra aider à amener un règlement favorable et honorable des hostilités et des difficultés dans le Sud-africain, cette Chambre fait appel au jugement éclairé de Sa Majesté britannique le Roi.

DEMANDE DE RAPPORT.

M. BELL (Pictou) : Avant que la Chambre aborde l'ordre du jour, je désire attirer l'attention du directeur général des Postes sur le fait qu'un rapport dont la production a été ordonnée par la Chambre le 26 fevrier dernier, n'a pas encore été déposé sur le bureau. Il s'agit d'un rapport indiquant le nombre total d'employés des différents ministères qui ont été destitués ; et la motion a été modifiée en y ajoutant les mots 'non encore déposés."

Le PREMIER MINISTRE : Je vais prendre note de la chose.

SUBSIDES—COMITE DES COMPTES PUBLICS.

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

L'honorable M. HAGGART : M. l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire proposer :

Que le comité des comptes publics soit autorisé à faire une enquête sur toutes les dépenses faites pour l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard depuis l'année 1895 jusqu'à présent.

Voici la raison qui me porte à soumettre cette résolution. Au cours de l'enquête sur les dépenses durant les années pour lesquelles les comptes publics ont été soumis au comité, on a constaté qu'il existait une foule de choses sur lesquelles il était impossible de se former une idée juste sans prendre connaissance des comptes concernant les années antérieures à cette date. Ainsi, quand il s'est agi de l'achat de locomotives pour l'Intercolonial, on a voulu savoir devant le comité quel était le poids de ces locomotives. Ce renseignement obtenu, on a cherché à connaître dans quel état se trouvait la voie ferrée où circulaient ces locomotives, mais on a refusé de nous laisser faire une enquête sur ce point particulier, sous prétexte que cela pourrait étendre le cercle de l'enquête au delà de l'année spécifiée au comité. Mais comme le comité des comptes publics joue un rôle purement inquisitoire, il n'est pas limité par les règles qui s'appliquent en pareils cas aux cours de justice, il est libre de poser toutes les questions qu'il juge nécessaires, qu'elles soient suggestives ou non, et il peut même s'occuper des affaires personnelles d'un individu, s'il croit la chose nécessaire. Mais, pour la première fois dans l'histoire de ce parlement, cette règle a été mise de côté.

Un ancien employé du gouvernement, qui avait quitté le service public afin de

pouvoir devenir partie à un contrat de matériaux destinés au gouvernement, a comparu devant le comité, et on lui a posé la question suivante : Quel arrangement aviez-vous conclu avec le sous-entrepreneur ? Immédiatement un ministre de la Couronne se leva et avertit le témoin qu'il n'avait pas le droit de répondre à cette question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député veut-il faire allusion à ce que je puis avoir dit ?

L'honorable M. HAGGART : Pas du tout, le ministre des Finances était présent à ce moment-là, et c'est lui qui a dit au témoin qu'il n'avait pas le droit de répondre à la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne lui ai pas dit qu'il n'avait pas le droit, mais je lui ai dit qu'il n'était pas obligé de répondre à cette question.

L'honorable M. HAGGART : Le président décida que le témoin n'était pas tenu de répondre, et c'est la première fois qu'une pareille décision est rendue dans le comité des comptes publics. D'après la pratique suivie tant en Angleterre que dans ce parlement, du moins jusqu'à cette date, il a toujours été reconnu que le comité des comptes publics avait plein pouvoir de s'enquérir de tous les détails concernant les comptes publics, quand bien même cela pouvait se rapporter à des opérations d'un caractère privé. Non seulement cela, mais un témoin peut être forcé de témoigner, quand bien même sa réponse serait de nature à l'incriminer. Aussi, les cours de justice en Angleterre se gardent bien de permettre que l'on se serve de pareils aveux pour discréditer un témoin, car on sait qu'il n'a agi que sous l'influence de la crainte et parce qu'il ne pouvait faire autrement.

Mais, cette année, le comité des comptes publics a changé tout cela. On a refusé de laisser poser une question parce qu'elle pouvait se rapporter à certains comptes d'une autre année que celle dont le comité avait été chargé par la Chambre de s'occuper. C'est pour obtenir la permission de pousser mes recherches en dehors des comptes de cette période déterminée, que je suis forcé de m'adresser à la Chambre. Jamais ce droit n'a été mis en doute, soit en Angleterre ou au Canada, avant aujourd'hui. On nous a laissé faire une enquête sur tout ce qui ne concernait pas les comptes de l'année en question, mais du moment que nous avons posé cette question, on nous a dit que cela pourrait entraîner une enquête sur certaines dépenses passées ou survenues entre la fin du dernier exercice et la date actuelle.

Le comité a donné une autre preuve de sa partialité. Un membre du parlement a fait connaître, sous sa responsabilité de député, les raisons pour lesquelles il voulait assigner un témoin à comparaître devant le comité, mais sa demande a été rejetée, et seul les témoins choisis par le gouvernement ont pu être entendus devant le comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question ? Désire-t-il que la Chambre adopte une résolution ordonnant au comité des comptes publics de faire une enquête sur les comptes des cinq dernières années de l'administration de l'Intercolonial ?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Prétend-il que le moment où la Chambre est appelée à se former en comité des subsides est bien choisi pour discuter et adopter une motion comme celle qu'il vient de faire ?

L'honorable M. HAGGART : J'ai adopté la ligne de conduite que j'ai cru la meilleure. Le comité a soumis son rapport à la Chambre, et aucune motion n'a été faite pour en demander l'adoption. Elle n'a jamais été proposée par le président, car s'il l'avait fait, j'aurais présenté un amendement, de sorte qu'il ne me restait qu'un moyen à prendre et c'est celui que j'ai adopté. Je croyais avoir suivi la règle établie, mais, d'après la décision que vous venez de rendre, M. l'Orateur, il paraîtrait que je me suis trompé. Dans cette circonstance, il ne me restait donc qu'une chose à faire, proposer ma motion lorsque la Chambre serait appelée à se former en comité des subsides. J'ai adopté la pratique suivie dans des occasions antérieures, et ma motion est absolument conforme au règlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Après avoir constaté une première fois que vous étiez dans l'erreur, pourquoi adopter une autre ligne de conduite également erronnée ?

L'honorable M. HAGGART : J'ai suivi les précédents établis de temps immémorial, et j'entends parler pour la première fois aujourd'hui que la procédure que j'ai suivie est irrégulière.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

L'honorable M. HAGGART : Comme je l'ai dit avant la suspension de la séance, j'ai essayé de me renseigner, devant le comité, sur la situation de l'Intercolonial, et j'ai voulu démontrer que l'on avait acheté des locomotives avant que la voie ferrée fût en état de les recevoir, à cause de leur poids et parce qu'elles ne convenaient ni à l'état du chemin ni au trafic. J'ai demandé à un témoin, devant le comité, quel était le poids de cette locomotive, et il me l'a dit. Je lui ai demandé si cette locomotive avait fait

le service entre Lévis et Montréal, et il répondit négativement. Je lui ai ensuite demandé dans quel état se trouvaient les ponts sur le chemin de fer du Drummond, récemment acquis par le gouvernement, si des soumissions avaient été demandées pour la construction de nouveaux ponts ou si des contrats étaient accordés à cette fin. Le ministre des Chemins de fer et le président du comité s'opposèrent à cette question et prétendirent que nous n'avions pas le droit de prendre connaissance de ce qui avait eu lieu ou pouvait avoir eu lieu depuis la clôture du dernier exercice, ou de ce qui pouvait concerner le rapport de l'auditeur général.

Je me rappelle toute la latitude accordée à ce comité alors que je faisais partie du gouvernement. Je me rappelle avoir entendu sir John Thompson déclarer dans cette Chambre et dans tout le pays, que s'il devenait nécessaire de faire une enquête sur les comptes publics, sur toute autre question pouvant laisser planer des doutes sur la conduite d'un ministre, ou sur n'importe quel autre sujet d'intérêt public, le gouvernement faciliterait la tâche du comité de tous ses pouvoirs. Il est possible que la décision à laquelle en est arrivée la majorité du comité fût exacte, et que le fait mentionné fût postérieur à la date fixée. Aussi, pour régulariser ma situation, j'ai immédiatement proposé que le comité demande à la Chambre la permission de prendre connaissance de toutes les dépenses depuis 1895 jusqu'à ce jour. Le comité rejeta ma motion. Je proposai alors que le rapport du comité fût soumis sans délai à la Chambre.

D'après la décision que vous avez rendue, M. l'Orateur, et devant laquelle je m'incline comme devant tout ce qui est juste et raisonnable, il paraîtrait que dans mon ignorance j'ai proposé une résolution qui ne mentionne pas le but que je veux atteindre. J'aimerais que l'on m'indiquerait quel autre moyen j'avais à ma disposition pour réussir à faire renvoyer ce rapport devant le comité. Je ne pouvais faire autrement que de demander à la Chambre le permission de faire une enquête sur ces questions. Devant le comité des comptes publics qui, comme je l'ai déjà dit, est revêtu d'un caractère inquisitorial, et est censé offrir à chaque député le droit de prendre connaissance de la manière la plus complète de toutes le dépenses publiques, j'étais dans mon droit en cherchant à connaître tous les détails d'une dépense que le comité était en frais de discuter.

Mais voici qu'un membre du gouvernement déclare que je n'ai pas le droit de discuter aucune de ces questions, il me refuse le droit d'assigner des témoins, et pour la première fois dans l'histoire de ce parlement ou du parlement de qui nous tenons cette procédure parlementaire, un ministre avertit un témoin qu'il n'a pas le droit de répondre à une question. " Ne répondez pas à cette question, vous n'avez pas le droit de répondre." Et, lui dit-il, l'on cherche à justifier la conduite du témoin en disant que sa réponse tend à dévoiler des choses d'un caractère personnel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question ?

L'honorable M. HAGGART : Certainement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député veut-il faire allusion à ce qui peut s'être dit pendant que le comité était à s'occuper des comptes publics ?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le ministre des Finances n'a-t-il pas fait remarquer à mon honorable ami, cette après-midi, qu'il prétendait simplement avoir dit—que le témoin était libre de répondre ou non à la question—non qu'il n'avait pas le droit de répondre, mais qu'il s'agissait là d'une affaire d'un caractère privé et qu'il avait le privilège de refuser de répondre ?

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre est en frais d'établir une distinction bien subtile entre le fait de dire à un témoin : vous ne devez pas répondre et vous n'avez pas besoin de répondre. Cette distinction dénote une somme d'intelligence qui ferait honneur à un avocat de cour de police. Il est vraiment remarquable d'entendre un ministre des Chemins de fer et Canaux faire une pareille distinction. Quand la question fut posée au témoin, deux ministres de la couronne l'avertirent qu'il n'avait pas besoin de répondre à la question, mais qu'il était libre de le faire. Cette scène s'est répétée plus d'une fois en ma présence, et j'en ai été fort surpris, car je n'avais jamais entendu parler d'une pareille chose auparavant. Le comité était revêtu du pouvoir de faire une enquête sur cette question, que cela fût de nature à affecter les intérêts privés d'un témoin ou non. Je n'ai jamais vu imposer une pareille restriction aux pouvoirs d'un comité. Comme je l'ai fait remarquer cette après-midi, le témoin, à moins d'en être dispensé par le comité, est tenu de répondre, quand même il saurait que sa réponse doit l'incriminer. Mais le président décida, comme s'il en avait le pouvoir, que les témoins n'étaient pas obligés de répondre aux questions. Or, la seule autorité que possède le président est celle de maintenir l'ordre. C'est au comité qu'il appartient de décider si un témoin doit ou non répondre à une question. Cette intervention d'un président de comité, dans une question de cette nature, est tout à fait nouvelle pour moi.

M. FRASER : Est-ce que ce n'est pas l'honorable député lui-même qui m'a demandé, comme président du comité, de décider si le témoin était ou non obligé de répondre ?

L'honorable M. HAGGART : Pas que je sache.

M. FRASER : C'est certainement vous.

L'honorable M. HAGGART : La chose est possible. Je ne voudrais pas opposer une dénégation formelle aux paroles de l'honorable député. Mais j'ai ici la preuve recueillie par le comité, telle que rapportée devant la Chambre :

Q. Je veux savoir si des soumissions ont été demandées ou des contrats accordés pour la construction d'aucun pont sur la section du Drummond, du chemin de fer Intercolonial, cette année ?—R. Dois-je répondre à cette question, M. le Président ?

Voici donc le témoin qui en appelle au président.

Le Président.—Je crois que s'il réfère à cette année, elle est conforme au but de l'enquête que nous sommes autorisés à faire.

Nous sommes autorisés par le parlement à faire une enquête sur les comptes publics.

M. FRASER : Est-ce là la question que l'honorable député était en frais de discuter?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

M. FRASER : Je prie l'honorable député de m'excuser,—je croyais qu'il s'agissait de l'autre question.

L'honorable M. HAGGART : Non, je suis en frais de discuter les pouvoirs exercés par le président, et j'ai démontré par la preuve, comment le témoin s'est adressé au président, et de quelle manière ce dernier a pris sur lui de décider la question. Or, le président n'avait pas le droit d'en agir ainsi. Les procédures devant ce comité constituent la comédie la plus ridicule qui se soit jamais jouée devant aucun comité de cette Chambre.

Voyez-vous le ministre des Chemins de fer se levant ici pour déclarer, en réalité, que nous n'avons, lorsqu'il s'agit d'une enquête devant ce comité, que le droit de rechercher si les deniers publics ont été dépensés aux fins particulières mentionnées aux différents crédits ? La question d'urgence, la question de politique, le comité ne saurait s'en occuper, s'il fallait en croire l'honorable gentleman. D'où il suit qu'il ne me reste qu'une seule ressource pour maintenir, ce que je désire ardemment, les privilèges et la dignité même de cette Chambre, ainsi que la convenance des délibérations des comités ; il me faut prendre l'atitude que j'explique en ce moment. Je me suis efforcer de présenter à la Chambre cette question d'une manière que je croyais convenable. La session est avancée, et je n'ai pas le choix des moyens à adopter. Je demande simplement que le comité des comptes publics reçoive instruction de faire une enquête sur toute matière se rapportant, à son avis, à l'administration de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, depuis 1895 jusqu'aujourd'hui. Ma position n'a rien d'étrange, puisque ce comité a fait des enquêtes semblables à dix ou douze reprises, dans le passé. Pourquoi la Chambre refuserait-elle cette enquête, si elle tient compte des raisons que je viens d'indiquer ? C'est pourquoi, M. l'Orateur, je propose :

Que tous les mots après " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants :—Le comité des comptes publics soit autorisé à faire une enquête sur les dépenses faites par l'Intercolonial et par le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard depuis l'année 1895 jsqu'à ce jour.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avant la suspension de la séance, j'ai demandé à mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) s'il voulait affirmer sérieusement son désir de voir accorder au comité, à cette phase de la session, le pouvoir de faire l'enquête dont il avait parlé ; il m'a répondu que c'était là son intention. Si sa réponse avait été négative, s'il n'avait pas énoncé positivement son désir ardent d'obtenir, pour le comité, le privilège qu'il sollicite, j'aurais cru, par son attitude ici et devant le comité, que c'était là la dernière chose dont il se fût préoccupé. Se trouve-t-il un seul député pour croire, après les explications que mon honorable ami vient de donner, que ce dernier pouvait découvrir un moyen plus impraticable, plus déraisonnable, pour atteindre le but qu'il prétend avoir en vue, que celui auquel il a eu recours en proposant cette résolution comme amendement à la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides ? Si l'honorable monsieur avait voulu se poser devant le parlement et devant le pays comme le champion d'une enquête que lui aurait refusée le gouvernement, s'il eût voulu paraître dans une attitude qui lui aurait permis, ainsi qu'à certains de ses amis, de retirer un avantage quelconque sur le gouvernement, il n'eût pas choisi un autre moyen pour arriver à une fin tout opposée. Je ne puis comprendre comment un homme de son expérience, qui depuis longtemps fait partie de cette Chambre, et qui a rempli les fonctions de ministre de la Couronne, puisse songer à en imposer ainsi même au membre le plus crédule de tout le parlement. L'honorable député sait parfaitement qu'il lui aurait été facile de procéder autrement devant le comité ; s'il désirait réellement obtenir une enquête sur l'administration de l'Intercolonial, il pouvait prendre un autre moyen pour arriver à ce but, mais il a évité à dessein de se servir de ce moyen.

Mon honorable ami aurait pu proposer une motion bien définie qui, en temps opportun, et grâce au concours du très honorable premier ministre, eût pu être soumise à la Chambre. Il pouvait inscrire sur le feuilleton de la Chambre une résolution exprimant son désir de voir le comité recevoir l'ordre et le pouvoir de faire une enquête sur les comptes de l'Intercolonial au cours des années qui ont précédé l'exercice dont le comité

s'occupait. S'il désirait sincèrement atteindre le but qu'il dit avoir en vue, il aurait employé cette ressource opportune et juste. La Chambre aurait discuté cette matière sur toutes ses faces, et l'honorable monsieur n'aurait pas retardé les procédures de la session, en proposant cet amendement à la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides. Pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas jugé à propos de recourir à ce moyen ? La réponse à cette question est bien facile à donner : il a préféré employer une petite manœuvre bien mesquine mais qui doit, à son avis, en imposer à ceux qui ne sont pas au courant de cette question. Depuis des semaines et des mois, il cherche, il scrute au comité des chemins de fer, et il revient toujours bredouille. Ne pouvant rien découvrir, il n'a rien fait de bon. Mais il a un grief, et c'est celui de ne pouvoir trouver de raisons à ce dernier. Il est absurde de sa part de supposer que le parlement ne peut comprendre la situation tout aussi bien que mon honorable ami. Il sait fort bien que pas un membre du comité, pas un ministre de la Couronne, ne voudrait empêcher une enquête légitime que voudrait obtenir l'honorable monsieur. Il a passé des semaines à la recherche d'une preuve quelconque, et quel a été le résultat de ce labeur incessant ? Il a examiné tous les différents item, il en a scruté tous les détails, et plus il avançait dans ses recherches, plus il nous devenait facile de défendre chaque opération. Il est simplement déconfit et il se trouve dans la position lamentable de celui qui, après avoir cherché partout, ne trouve rien ; il espère pouvoir se présenter au peuple, en prétendant qu'il aurait découvert quelque chose contre le gouvernement, si le ministre des Chemins de fer ne l'avait empêché de faire une enquête sur l'administration de l'Intercolonial. C'est là l'attitude de l'honorable monsieur ; il me pardonnera de lui dire qu'il occupe, aujourd'hui, une position bien risquée, bien faible, et que nul ne saurait défendre, et cela à tous les points de vue.

La Chambre me permettra de lui rappeler ce qui s'est passé au comité des comptes publics. L'honorable député a demandé à ce comité d'adopter une motion à l'effet que tous les comptes se rapportant à l'administration de l'Intercolonial, fussent soumis à ce comité ; il voulait remonter de quatre ou cinq ans en arrière ; il ne s'est pas contenté de cela, il a voulu connaître l'avenir, en nous demandant de lui faire part de nos projets. Voyez-vous cet honorable monsieur se lever ici pour demander que le comité des comptes publics s'occupe d'opérations qui sont encore en cours, et qui ne seront pas achevées peut-être, pendant l'exercice actuel ? L'ex-ministre des Chemins de fer a une longue expérience de la vie parlementaire ; j'ose dire, cependant, qu'il ne peut me signaler une seule circonstance où l'on ait fait à ce comité une proposition aussi insensée. M. l'Orateur, qu'avons-nous vu quand l'honorable monsieur a présenté cette motion ? Tous les membres du comité qui sont ici présents, ce soir, reconnaîtront que je dis exactement la vérité, en affirmant que le comité n'a pas montré la moindre velléité de l'empêcher de faire une enquête sur l'administration des années précédentes, et qu'il n'avait pas l'intention de limiter cet examen aux comptes de l'exercice courant. J'ai déposé, sur le bureau du comité, des détails écrits, des extraits et des documents remontant au premier jour de mon entrée en fonctions comme administrateur de l'Intercolonial. C'est pourquoi, j'ai dit que s'il voulait m'indiquer quelques motifs qui l'engageaient à demander la production des comptes des années dernières, que s'il pouvait me faire connaître, d'une manière quelconque, ce qu'il désirait et le caractère particulier de l'enquête qu'il voulait faire, je lui faciliterais de toute façon la tâche qu'il entreprendrait et que je ne m'opposerais aucunement à ce que le comité adoptât sa motion.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre ne donne-t-il pas libre cours à son imagination, quand il dit avoir fait cette déclaration?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami assistait à la séance du comité, quand j'ai fait cette affirmation.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai jamais entendu l'honorable ministre dire ce qu'il affirme maintenant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis invoquer le témoignage d'un honorable membre de la gauche; j'en appelle à cet honorable gentleman qui, je le sais, a suivi attentivement et d'une manière intelligente les procédures qui se sont développées devant le comité ; je veux parler du représentant d'Hamilton (M. Barker). Je lui demande de dire si je n'ai pas fait cette offre, sans hésitation aucune, c'est-à-dire si je n'ai pas déclaré qu'au cas où l'honorable député de Lanark (M. Haggart) voudrait indiquer le genre particulier d'enquête qu'il désirait faire, j'appuierais sa demande devant la Chambre, et qu'avec lui, je demanderais à cette dernière d'accorder au comité le pouvoir d'examiner les comptes qu'on lui aura produits. L'honorable gentleman a répondu à cette offre en disant que son but était de s'enquérir de tout ce qui se rapportait à l'achat de locomotives par le gouvernement. Il a prétendu qu'au cours des dernières années, nous avions acheté un certain nombre de locomotives très puissantes, que nous les avions mises sur la voie de l'Intercolonial ; il a ajouté qu'il avait posé une question à un témoin à laquelle celui-ci aurait répondu qu'il y avait une partie du chemin de fer de l'Etat, celle du Drummond, sur laquelle on

ne peut se servir de ces locomotives, parce qu'elles sont trop lourdes pour les ponts qui se trouvent sur cette ligne. L'honorable gentleman a dit qu'il recherchait l'occasion de savoir si, au cours de cette année, nous prendrions les moyens d'augmenter la force, la solidité de ces ponts, ou si nous allions reconstruire ces ouvrages, de manière à leur permettre de supporter le poids de ces locomotives. Quant à ces dernières, il ne s'est pas informé si elles avaient été achetées avant le commencement de l'exercice dont nous examinons maintenant les comptes. Il voulait, disait-il, pouvoir démontrer que les locomotives que nous avions achetées, étaient trop pesantes pour faire le service de l'Intercolonial, cette année. J'ai répondu à mon honorable ami que je ne croyais pas convenable, en tant qu'il s'agissait de l'exercice courant, de renvoyer cette question au comité, mais que, en ce qui se rapportait aux années passées, ce sujet pouvait faire l'objet d'une enquête, vu que le comité était à examiner les comptes des exercices précédents. Je consentais de bon cœur à une enquête faite dans ces conditions ; je lui ai demandé de dire si c'était là tout ce qu'il voulait obtenir ; j'ajoutais que s'il acceptait mon conseil, nous viendrions demander à la Chambre la permission, pour le comité, d'examiner ces comptes. Mon honorable ami n'a pas suivi mon avis, pourquoi? Parce qu'il voulait pouvoir se présenter ici, prononcer un discours qui serait inséré dans les Débats, et publié dans la presse conservatrice du pays, à l'effet que nous ne voulions pas d'enquête convenable. Plus tard, à la suite d'un autre discours de l'honorable gentleman, quelques membres de cette Chambre m'ont demandé si je ne pouvais faire une déclaration à propos de l'exercice courant. J'ai répondu : Oui, et ma déclaration fait disparaître toute ambiguïté. J'ai dit que le gouvernement n'avait pas donné à l'entreprise, qu'il ne se proposait pas de donner à l'entreprise la construction des ponts, ou les réparations de ces ouvrags sur le chemin de fer du Drummond. J'ai nié que l'affirmation de mon honorable ami à l'effet que nous avions acheté ce chemin, comme étant une voie ferrée pouvant porter des locomotives de ce poids, fût exacte. En effet, quand nous avons acheté cette ligne, nous avons déclaré que, grâce aux réparations que nous nous proposions d'y faire et pour lesquelles nous demandions des crédits, cette voie ferrée se trouverait sur le même pied que l'Intercolonial. J'affirme que ce but a été atteint. J'appuyais mon assertion sur le fait qu'après avoir adopté, en 1898, l'idée de mettre sur le chemin de fer de l'Etat des locomotives et un matériel roulant plus lourds, il nous avait fallu demander au parlement des crédits, pour nous permettre d'augmenter la solidité de tous les ponts de l'Intercolonial. C'est ce que nous faisons aujourd'hui. J'ai dit à mon honorable ami que nous n'avions pas donné ces ouvrages à l'entreprise cette année—je parle des ponts du Drummond—mais que nous serions obligés, cependant, avant longtemps, de faire exécuter ces travaux, si nous voulions donner aux ponts du chemin de fer de l'Etat, la solidité voulue pour y faire passer les plus lourdes locomotives et les wagons les plus pesants que nous avons mis sur cette ligne. C'était répondre à la question de l'honorable député de Lanark (M. Haggart). Nous n'avons plus entendu parler de cette matière, jusqu'au moment où mon honorable ami a présenté sa résolution, qu'il nous demande encore aujourd'hui d'adopter.

L'honorable M. HAGGART : Cette motion n'a-t-elle pas été soumise au comité, avant que l'honorable monsieur eût fait la déclaration dont il parle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Jamais ; motion et déclaration ont été faites à la même réunion du comité.

L'honorable M. HAGGART : La mémoire fait défaut à l'honorable ministre, car il a fait sa déclaration à la réunion suivante.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'oublie rien de ce qui se rapporte à cette question. Je me rappelle parfaitement que la discussion dont j'ai donné les détails ici, a eu lieu dans la même circonstance dont a profité l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) pour proposer cette résolution. Mais, M. l'Orateur, mon honorable ami, bien qu'il refuse de suivre le conseil raisonnable que je lui ai donné au comité, se lève, lorsqu'il est proposé que la Chambre se forme en comité des subsides, pour présenter un amendement à l'effet que le comité des comptes publics reçoive l'autorisation de faire une enquête sur toutes les dépenses de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard depuis 1895 jusqu'aujourd'hui. Peut-on concevoir motion plus déraisonnable que celle que l'honorable monsieur demande à ses amis de la gauche d'appuyer, et dont il veut que la Chambre s'occupe ? Que déclarait l'honorable député, ici même, il y a trois ou quatre jours ? Il affirmait, ce qu'il a répété du reste vendredi dernier, que l'enquête devant le comité des comptes publics sur l'administration des chemins de fer de l'Etat, se terminerait certainement le lundi suivant ; cela n'a pu arriver hier, parce qu'il reste encore à entendre quelques témoins qu'il faut faire venir ici ; et mon honorable ami a déclaré alors qu'il croit que toute cette procédure sera terminée mercredi. Il s'est adressé à l'honorable chef du gouvernement, lui demandant de laisser en suspens le budget du ministère des Chemins de fer aussi longtemps que le comité n'aura pas fait son rapport final. Cependant, quand il est admis que cette enquête est terminée—et tous ceux qui ont assisté aux séances du comité savent cela—il se présente devant le parlement pour lui demander, sérieusement

et délibérément, d'appuyer une motion qui aurait pour effet d'imposer à ce comité le devoir de faire une enquête sur chaque compte se rapportant à l'Intercolonial, depuis 1895 jusqu'à ce jour. Je ne crois pas que cette proposition se recommande beaucoup à la considération d'un grand nombre des amis de l'honorable monsieur. A mon sens, les membres de la gauche, comme ceux de la droite, ne voudront pas s'engager par une résolution semblable. Celle-ci est contraire à la raison. Si l'honorable député de Lanark avait voulu faire une enquête sur un détail quelconque, sur un item particulier, sur un chef de dépenses, il ne serait pas obligé de venir ici demander à la Chambre l'autorisation de faire cette enquête, parce que le comité lui aurait permis, immédiatement, de faire toute preuve qui lui eût semblé juste et raisonnable. Mais l'honorable monsieur a voulu prendre un autre moyen ; n'eussent été ses protestations du contraire, on pourrait croire qu'il a pris cette attitude parce qu'il savait qu'elle était futile, qu'elle ne pouvait avoir aucun résultat pratique et parce qu'il voulait lui-même que sa motion fût rejetée.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Si cet amendement est rejeté, comme je le crains, la Chambre des communes n'aura pas dépensé bien utilement son temps, aujourd'hui. Passer toute une journée à donner des montagnes de houille à des gens qui doivent construire un bout de chemin de fer, et à refuser une enquête sur l'administration de cette organisation si avantageuse qu'est l'Intercolonial, et que le ministre des Chemins de fer et Canaux a défendu avec tant de colère et tant de fiel, qu'il lui a été presque impossible de se tenir dans les limites d'un langage convenable, gaspiller ainsi son temps, ce n'est pas pour la Chambre des communes travailler dans les véritables intérêts du peuple. Si les représentants de ce dernier veulent jeter quelque lumière sur l'administration de l'Intercolonial, de cette organisation qui, depuis cinq ans, a été si désastreuse pour le pays, pourquoi leur refuser ce privilège ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux croit-il que la population du Canada ne secondera pas nos efforts dans la recherche des causes qui, depuis cinq ans, ont fait de l'Intercolonial un véritable gouffre où a disparu—inutilement, le plus souvent—l'argent du peuple canadien ? L'honorable gentleman semblait en proie à un véritable accès de rage. La colère l'a emporté au point qu'il a dépassé les bornes d'un langage convenable, et qu'il a qualifié d'insuccès l'acte d'un de ses collègues du conseil privé. Pourquoi cette grande fureur ? Y aurait-il, dans l'administration de cette voie ferrée, quelque chose de louche que l'honorable ministre ne voudrait pas nous permettre de découvrir ? Cette opposition provient-elle du fait dont on a parlé, au cours des dernières élections—que le ministre a jugé à propos d'acheter, aux Etats-Unis, les locomotives et les wagons qu'il aurait pu faire manufacturer ici, en dépensant au Canada l'argent du peuple canadien, et en encourageant nos industries? Si c'est là une des raisons de cette opposition, ce dont je ne doute pas, elle nous explique pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux refuse avec tant de violence d'accorder la demande si raisonnable, pourtant, de mon honorable ami (l'honorable M. Haggart). Si le contraire existait, s'il n'y avait rien de louche dans l'administration des chemins de fer du gouvernement, l'honorable gentleman se serait empressé, assurément, de nous laisser faire la lumière sur tous les détails de cette organisation, et de nous permettre de rechercher pourquoi l'Intercolonial nous a coûté si cher depuis cinq ans.

Si nous scrutons les raisons invoquées par le ministre des Chemins de fer contre cet amendement, notre surprise grandit encore. Les membres de cette Chambre qui ne se laissent pas gouverner complètement par des exigences de parti et qui étudient encore un peu le bien fondé d'une question, ont dû constater avec étonnement que l'honorable monsieur basait sont attaque contre l'honorable député de Lanark (M. Haggart) sur l'opportunité du moment choisi par ce dernier pour présenter cet amendement. C'est là un motif bien futile, en vérité. Nous savons tous que l'honorable monsieur (M. Haggart) a voulu, de bonne foi, soumettre sa proposition cet après-midi, au moment où l'on pouvait raisonnablement supposer que les règlements de la Chambre permettaient une semblable démarche. Vous-même, M. l'Orateur, n'aviez pas une opinion définitivement arrêtée sur ce point, puisque vous avez cru devoir consulter les auteurs, avant de faire connaître votre décision. On a vu le premier ministre lui-même, aussitôt que mon honorable ami (M. Haggart) eut soumis sa motion, se lever pour invoquer un vice de forme. Malgré tout cela, le ministre des Chemins de fer a l'audace—je ne puis trouver d'autre expression pour gratifier sa conduite—de dire que l'honorable représentant de Lanark (M. Haggart) aurait dû donner l'avis ordinairement exigé de ceux qui veulent présenter une motion. Il a l'audace d'affirmer cela, alors que tous les membres de cette Chambre savent qu'il ne nous reste plus qu'un jour réservé à l'examen de motion de ce genre, et que, si mon honorable ami eût fait ce que le ministre des Chemins de fer lui conseillait de faire, nous n'aurions pu prendre cette proposition en considération cette année. Nous savons tous que le feuilleton de la Chambre ne pourra, à cette session, être débarrassé de toutes les motions qu'il contient. Je suis intéressé à une motion qui devra venir en premier lieu, et, cependant, j'entretiens des doutes sérieux sur la possibilité de terminer la discussion qu'elle soulèvera. Voilà la raison absurde invoquée par le ministre des Chemins de fer, pour démontrer que cet amendement ne devrait pas être présenté maintenant. Dans un langage

violent, il prend à partie mon honorable ami (M. Haggart) ; il demande au peuple de couvrir de honte l'honorable député de Lanark-sud, parce que celui-ci n'a pas commis ce qui aurait été, de toute évidence, une véritable absurdité. N'est-ce pas un fait aussi lumineux que le soleil du midi, que le ministre des Chemins de fer ne veut pas que cette motion soit soumise, sous une forme quelconque, à la considération de la Chambre ? C'est là l'explication que je trouve de sa tactique. Je n'hésite pas à dire, M. l'Orateur, comme membre du comité des chemins de fer, que ce dernier ne nous rend pas justice, malgré son importance, à cause des obstacles qu'on met dans notre chemin, quand nous voulons faire une enquête sur les comptes publics de ce pays. Si nous tenons compte de ce fait, comment être surpris de voir mon honorable ami (M. Haggart) se prévaloir du privilège que la constitution lui accorde comme sujet britannique, de faire connaître ses griefs, quand on propose que la Chambre se forme en comité des subsides? C'est parce qu'il se prévaut de ce privilège constitutionnel, qu'il attire sur lui les malédictions—je ne saurais trouver un autre terme—du ministre des Chemins de fer. Mais, M. l'Orateur, l'attitude de notre fougueux et arrogant ami, le ministre, attitude devant laquelle on s'incline dans sa propre province, où il a appris à ses partisans à obéir aveuglément, est bien différente de celle qu'il a tenue à la dernière session, quand le représentant de Hants (M. Russell) a profité de ce qu'on proposait que la Chambre se formât en comité des subsides, pour soumettre à la Chambre, non pas une protestaion, mais une motion félicitant le gouvernement d'avoir accordé la préférence commerciale à la Grande-Bretagne.

Dans cette circonstance, je n'ai pas entendu le ministre des Chemins de fer élever la voix pour protester, pour déclarer que l'auteur de cette motion était un insensé. Oh! non ; au contraire, il croyait que le député de Hants avait parfaitement le droit de faire ce qu'il condamne aujourd'hui, chez mon honorable ami (M. Haggart). M. l'Orateur, le peuple de ce pays sait que nous voulons jeter de la lumière sur l'administration d'une entreprise publique dans laquelle nous avons jeté au delà de $60,000,000, et qui, sous l'administration du ministre actuel des Chemins de fer, ne nous a rapporté que des déficits. A mon sens, il me semble bien naturel de la part des membres de cette Chambre, qui ont à cœur les intérêts du peuple, de rechercher la cause de cet état de choses, en faisant une enquête sur des opérations remontant à cinq, six ou dix ans en arrière. Nous sommes ici pour cela; nous devons chercher comment il se fait qu'on dépense tant d'argent pour ce chemin de fer qui, alors que la plupart des autres voies ferrées du pays sont des entreprises d'un bon rapport, est pour nous une cause de pertes. C'est pourtant une entreprise nationale. Quant à moi, s'il m'est permis de parler en mon nom personnel et comme représentant un comté qui compte un grand nombre d'ouvriers, de gens qui paient des taxes, tout comme mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, je serais très heureux de découvrir comment il se fait que, depuis cinq ans, alors que les autres chemins de fer du Canada font construire leurs locomotives et leurs wagons au pays, nous soyons obligés—aveu honteux de notre faiblesse—de nous adresser à la république voisine, d'y dépenser des montants énormes, au lieu d'aider nos propres ouvriers, en les faisant profiter des deniers publics. Bien que je n'aie pas suivi attentivement les travaux du comité, particulièrement en ce qui concerne l'incident dont a parlé mon honorable ami, s'il est vrai que le ministre des Chemins de fer et Canaux—cet homme irascible, cet homme furieux, cet ange de justice —s'est rendu aux Etats-Unis pour y acheter des locomotives destinées à un chemin de fer dont les ponts ne sont pas assez solides, je dis que nous avons là l'explication complète de toutes la difficulté, et je puis parfaitement comprendre pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est donné tant de mal et a agi d'une manière si extraordinaire pour empêcher toute enquête.

M. F. B. WADE (Annapolis) : Ayant assisté à l'assemblée en question du comité, et comme il y a conflit d'affirmations entre l'honorable député de Lanark-sud et le ministre des Chemins de fer et Canaux, j'ai cru, M. l'Orateur, qu'il serait à propos de ma part de dire quelques mots sur ce qui s'est passé au comité, en ma présence. Mais je suis d'une nature quelque peu timide et réservée; aussi, l'ardeur belliqueuse qu'on vient de montrer m'a réellement chassé toutes les idées de la tête. L'honorable député de Jacques-Cartier s'est plaint de ce que le ministre des Chemins de fer avait montré un peu de colère. J'espère que nos adversaires pourront se féliciter d'avoir dans leurs rangs un gentleman qui peut toujours garder son sang-froid et employer un langage très relevé. Je crois que l'honorable député appartient, comme moi, à cette noble profession qui se fait remarquer par le calme qu'elle apporte dans la discussion. Voilà ce qui explique pourquoi il a pu se servir de termes choisis à l'adresse de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. En effet, le dicton suivant a cours dans notre profession : quand votre cause est mauvaise, tombez toujours l'avocat de la partie adverse.

Quant à moi, je ne puis voir pourquoi on montrerait de l'animosité dans la circonstance actuelle. J'ai écouté attentivement la discussion qui s'est faite au comité, et je suis resté pleinement convaincu que l'honorable monsieur qui a proposé cet amendement, non seulement n'avait pas raison de se plaindre, mais encore qu'il a mis le comité sous l'impression certaine qu'il n'avait aucune plainte à formuler. Il a semblé vouloir trouver un grief quelconque. Il a vou-

lu faire adopter par le comité une résolution devant être soumise à la Chambre, et demandant la permission de faire une enquête sur l'administration de l'Intercolonial, depuis un certain nombre d'années, ce que le comité n'avait pas le droit de faire. Le ministre des Chemins de fer lui a dit : " Si vous pouvez mentionner une seule transaction se rapportant à l'administration de l'Intercolonial, et à propos de laquelle vous déclarerez, en votre qualité de membre de la Chambre, que vous avez raison de croire qu'on a agi malhonnêtement ou illégalement, je serai prêt à appuyer votre résolution ; j'irai plus loin que cela : si vous pouvez mentionner un chef de dépenses ou de transactions se rapportant à ce chemin de fer, et au sujet duquel vous engagerez votre parole, comme membre de la Chambre, que vous croyez qu'une erreur ou qu'une faute a été commise, nous ferons l'anquête demandée, et tous les documents nécessaires seront produits." Pourait-on faire une offre plus libérale ? Mais l'honorable député (M. Haggart) a refusé carrément et distinctement de porter cette accusation. Il a prétendu avoir un droit parfait de faire produire tout ce qu'il voudrait, dans le but de rechercher s'il y avait quelque chose de louche ou non ; autrement dit, il a soutenu qu'il avait le droit de partir à la recherche, pour découvrir s'il ne pourrait trouver quelque chose de répréhensible ou d'inexplicable dans tous ces comptes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demanderais à mon honorable ami si je ne suis pas allé encore plus loin, en disant que si l'honorable député de Lanark voulait faire une enquête sur aucun chef de comptes concernant l'Intercolonial, il n'avait qu'à indiquer ces transactions, même s'il ne portait aucune accusation, et que je consentirais à produire tous ces comptes ?

M. WADE : Voilà certainement ce qui s'est passé au comité, si la mémoire ne me fait pas défaut.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable gentleman se rappelle-t-il que le ministre des Finances a dit, au sujet des remarques du ministre des Chemins de fer et Canaux : Il faut obtenir la permission du parlement pour cela ? L'honorable député a-t-il entendu cette déclaration ?

M. WADE : Je répondrai à mon honorable ami que j'ai entendu le ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer et Canaux dire qu'il était nécessaire d'obtenir du parlement le pouvoir de faire cette enquête.

L'honorable M. HAGGART : Très bien ! très bien ! Ecoutez ! écoutez !

M. WADE : Ne vous réjouissez pas trop tôt. Les deux ministres ont dit distinctement qu'ils aideraient l'honorable gentleman à obtenir ce pouvoir du parlement.

Nos adversaires ont refusé de profiter de cette offre du ministre des Chemins de fer et Canaux et du ministre des Finances. Je dis donc que nous pouvons croire, avec raison, qui l'honorable représentant de Lanark-sud ne voulait pas d'enquête, mais qu'il désirait simplement jeter de la poudre aux yeux du peuple. Un certain nombre des membres du comité qui n'étaient pas directement intéressés dans cette affaire, ont décidé que le comité avait mission d'examiner les comptes d'une année désignée ; s'il était nécessaire de faire une enquête sur les opérations des années précédentes, il fallait trouver quelque raison pour convaincre de cette nécessité le comité et la Chambre. Je dis que c'est là la pratique suivie ici et par tous les parlements de l'empire. L'un des amis de l'honorable gentleman nous a dit qu'en 1892, la Chambre avait, sans rime ni raison, ordonné une enquête. En consultant la procédure suivie alors, sans entrer pourtant dans tous les détails de cette dernière, nous avons constaté que, dans chaque cas, on ne devait s'enquérir que de faits déterminés, et qu'on avait donné certaines raisons pour obtenir ces enquêtes. Dans le cas qui nous occupe, je dis que si l'honorable gentleman ou tout autre député, peut se présenter devant la Chambre et demander une enquête sur les comptes de l'Intercolonial, en déclarant qu'il a raison de croire que certaine opération se rapportant à l'administration de ce chemin de fer, est frauduleuse ou illégale. Je suis prêt, quant à moi, à appuyer sa demande et à l'aider le plus possible.

L'honorable M. HAGGART : C'est aussi ce qu'a déclaré le ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. WADE : Je ne comprends pas l'honorable gentleman.

L'honorable M. HAGGART : Je dis que votre déclaration est parfaitement juste et qu'elle s'accorde avec celle du ministre des Chemins de fer et Canaux, devant le comité.

M. WADE : Dans ce cas, où se trouve donc la difficulté?

L'honorable M. HAGGART : Mon opinion est celle de l'honorable gentleman.

M. WADE : Si nous voulons réellement faire une enquête sur les accusations que pourront porter les membres de la gauche, cela ne suffit-il pas? L'honorable gentleman croit-il, un instant, que nous allons faire une enquête sur tous les comptes de l'Intercolonial, depuis 1895 jusqu'à ce jour, quand pas un seul membre de la gauche n'a le courage de formuler même un semblant d'accusation contre l'administration de ce chemin de fer? Il est bien bon de parler d'achats de locomotives aux Etats-Unis. Pourquoi le contraire existerait-il? Mon honorable ami peut-il porter une accusation à ce sujet ? Dans l'affirmative, qu'il présente sa cause,

mais qu'il ne vienne pas faire ici d'insinuations futiles.

L'honorable député de Jacques-Cartier a dit ensuite que l'Intercolonial ne nous rapportait aucun bénéfice. Se préoccupait-il beaucoup de savoir si ce chemin de fer nous donnait des revenus suffisants, sous l'ancienne administration?

M. MONK : Oui.

M. WADE : Nous n'exploitions alors que la moitié de la ligne que nous avons maintenant en pleine opération, et le déficit était plus considérable que celui que nous constatons aujourd'hui. Voudrait-il comparer l'ancien service avec celui que nous avons maintenant? Je ne le crois pas. Il aurait honte de voir actuellement le service de l'Intercolonial dans l'état où il se trouvait sous l'ancien gouvernement. Cependant, il n'accorde aucun mérite à l'administration actuelle.

M. MONK : Je ne sais si tous les députés de la province de Québec s'accordent avec l'honorable gentleman sur ce point.

M. WADE : Serait-ce le cas de l'honorable député? Si le service de l'Intercolonial était, aujourd'hui, celui que nous avions sous l'administration précédente, mon honorable ami aurait honte. Il se plaint de ce que cette voie ferrée ne paie pas. Qu'il me permette de lui poser franchement cette question : Est-il prêt, comme un des leaders de l'opposition, à demander au gouvernement d'exploiter cette ligne, d'après une base d'opérations d'un bon rapport, en exigeant le tarif établi sur les autres chemins de fer commerciaux?

M. MONK : Je suis prêt à espérer que le gouvernement devrait administrer l'Intercolonial de façon à retirer quelques bénéfices de cette exploitation, ce qui n'est pas impossible, loin de là.

M. WADE : Mon honorable ami est avocat, et il m'est de beaucoup supérieur, sous ce rapport. Je ne lui permettrai pas, cependant, d'éviter aussi facilement de répondre à ma question. Je ne lui demande pas de me dire si, à son avis, le gouvernement devrait faire de l'Intercolonial un chemin de fer rapportant des revenus, car ce serait là poser une question bien vague, en vérité. Je veux savoir de lui si, comme un des chefs de l'opposition, il demande au gouvernement d'exiger les mêmes taux de transport des marchandises que ceux qu'on est obligé de payer sur les lignes commerciales du Canada.

M. MONK : Si c'est là la question de mon honorable ami, je lui répondrai que cela n'est pas nécessaire. Tout ce qu'il faut, c'est administrer convenablement cette voie ferrée.

M. WADE : Cette réponse satisfera-t-elle ceux qui m'entendent et qui ont quelque expérience dans l'administration des chemins de fer? Comment supposer qu'on puisse, avec succès, exploiter une voie ferrée, en n'exigeant pas les taux ordinaires, et faire concurrence, en même temps, aux autres lignes qui exigent ces taux ordinaires? Mon honorable ami ne prétend pas, assurément, vouloir en imposer à ce point à la Chambre.

M. BRODER : Nous n'avons pas d'intérêt à payer sur le capital ; il serait donc possible de faire rapporter des bénéfices à ce chemin de fer.

M. WADE : Personne n'a dit que nous payons des intérêts sur notre capital. Il n'a pas été question de cela. J'ai demandé à mon honorable ami s'il voulait que les tarifs de l'Intercolonial fussent les mêmes que ceux des autres chemins de fer du pays. Je pourrais lui poser encore la question suivante : Nos adversaires veulent-ils rendre le service moins efficace ? Désirent-ils un service qui nous coûte moins cher ? Vont-ils porter une accusation déterminée ? Je me rappelle que, lorsqu'il fût question de l'entrée de la Nouvelle-Ecosse dans la Confédération, on nous parlait des grands avantages que la population des provinces maritimes retirerait de la construction de l'Intercolonial. On nous disait que ce chemin de fer transporterait à bien bon marché les voyageurs et les marchandises des provinces maritimes aux autres provinces, et on nous représentait les grands avantages que nous en retirerions de ce chef. Si toutes ces promesses étaient fausses, s'il est de l'intérêt du Canada que cette voie ferrée soit exploitée d'après des principes strictement d'affaires, que nos adversaires le disent, et nous leur ferons la lutte sur ce point. Mais je me demande ce que tout cela peut bien avoir à faire à cette enquête sur les comptes de l'Intercolonial, depuis 1895 jusqu'à ce jour. Il s'agit simplement d'un effort de la part des membres de la gauche pour jeter de la poudre aux yeux du peuple ; en cela, ils ne réuissiront certainement pas, car le temps où l'on pouvait se servir avantageusement de ces petits moyens est passé. Si l'opposition peut porter une accusation quelconque contre l'administration de l'Intercolonial, je suis prêt à lui prêter toute l'aide possible pour permettre d'obtenir une enquête sérieuse. Mais ce n'est pas là le but de nos adversaires ; ils désirent simplement faire cette proposition afin de passer devant le public pour des personnes qui ont essayé de faire quelque chose, mais à qui on a lié les mains.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : L'honorable député qui vient de terminer son discours a pris ici la même attitude qu'il avait suivie au comité, attitude qui, à mon sens, est complètement fausse. Comme le ministre des Finances, il prétend que les membres du comité des comptes publics n'avaient pas le droit de demander qu'un témoin fût assigné devant le comité, ni d'examiner les comptes des années passées, mais seulement les transactions dont font mention les comptes

public et le rapport de l'auditeur général soumis au comité, à moins de porter une accusation devant ce dernier, sous leur propre responsabilité de membres du parlement. Si l'honorable monsieur n'ignore pas complètement les usages parlementaires, il doit savoir qu'une accusation semblable ne peut être faite que devant la Chambre, et non pas devant le comité. Le ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer ont prétendu encore que cette enquête n'était demandée que dans le but de chercher à découvrir quelque chose de répréhensible dans l'administration de l'Intercolonial, ce qui, d'après eux, ne saurait être permis. Mais pourquoi a-t-on institué le comité des comptes publics, si ce n'est pour faire ce travail ? On renvoie à ce comité tous les comptes de l'exercice courant, afin qu'il examine si les deniers publics ont été dépensés avec raison. Le comité a le pouvoir d'assigner régulièrement des témoins, de les examiner sous serment, et de les obliger à répondre. Les membres de ce comité remplissent les devoirs que la Chambre leur impose en leur renvoyant les comptes publics et le rapport de l'auditeur général, dans le but d'en faire faire l'examen. De toute nécessité, donc, nous sommes forcés de faire des enquêtes à l'aventure, à la recherche d'une preuve quelconque. Nous ne commençons pas par porter des accusations, car ce n'est pas là le devoir du comité. Ce que nous désirons, c'est examiner chacune des dépenses publiques, et il est du devoir du comité d'aller à la recherche des faits qui ont précédé, accompagné et suivi chaque transaction. Nous ne portons pas d'accusations, parce que celles-ci doivent pas être faites devant le comité. En effet, il n'y a pas d'accusation de portée quand la Chambre nous soumet les comptes publics et dit au comité de les examiner. On ne nous a pas permis d'assigner un témoin nécessaire, et c'est là la première difficulté que nous a créé la majorité des membres du comité. Pourquoi nous a-t-on refusé cet avantage ? Sans doute, parce qu'il pouvait surgir quelque chose qui nous aurait permis de poursuivre cette enquête, et de démontrer qu'on avait commis des erreurs, des illégalités. C'est la seule conclusion à laquelle nous en arrivons. Pourquoi la majorité du comité n'a-t-elle pas permis que M. Archibald, l'ingénieur de l'Intercolonial, fût assigné à comparaître devant nous ? Y avait-il quelque chose à cacher ? Si j'ai bonne mémoire, c'est la première fois qu'on refuse au comité des comptes publics le droit d'assigner tout témoin qu'il veut faire comparaître devant lui, afin de jeter de la lumière sur la question qu'il est à étudier. Si on n'avait rien eu à cacher, on n'aurait eu aucune raison de refuser à M. Archibald la permission de comparaître devant le comité. Nous avons donc le droit de supposer qu'il y a quelque chose de louche dans tout cela, et qu'on a peur de la lumière. Quel droit a le comité d'assigner des témoins ? Exactement celui de la Chambre des communes. Il est établi péremptoirement que le comité des comptes publics a le droit d'assigner les témoins dont il a besoin, pour obtenir des renseignements sur tout item qu'il est à étudier. Mais nous avons fait venir des témoins, nous leur avons posé des questions destinées à nous fournir les renseignements que nous croyions utiles d'obtenir dans l'intérêt public ; nos adversaires ont dit à ces témoins de ne pas répondre à nos questions. L'honorable monsieur s'est fait l'avocat qui instruit son client. Est-ce là le devoir d'un membre du comité ? Il laisse là son siège et se fait l'aviseur du témoin, au lieu de remplir son devoir comme membre du comité. Mais voici la règle qui se rapporte aux témoins amenés devant la Chambre ; elle s'applique également aux témoins qui comparaissent devant le comité des comptes publics :

Tout témoin qui néglige ou refuse d'obéir a un ordre de la Chambre sera remis à la garde du sergent d'armes. Il pourra être convaincu d'injure envers la Chambre et être amené sous la garde du sergent d'armes à la barre de cette dernière qui le traitera suivant sa discrétion et son bon plaisir.

Et la même règle s'applique à un comité de la Chambre, seulement le comité fait rapport à la Chambre et cette dernière a droit de permettre à l'enquête d'aller au delà de l'année des comptes publics qui nous étaient soumis. Quelle a été la ligne de conduite suivie depuis des années dans des cas semblables? On a eu l'habitude de renvoyer la chose à la Chambre qui, elle, conférait au comité les pouvoirs nécessaires. Voici un cas que l'on peut trouver à la page 350 des journaux de la Chambre des communes, de 1891 :

M. Sproule, du comité des comptes publics, présente à la Chambre la résolution suivante à titre de cinquième rapport de ce comité :—

Résolu,—que tous comptes pour salaires et services supplémentaires, ou autrement, en rapport avec le ministère des Postes au sujet des personnes suivantes, savoir : J. G. Poston, A. C. McDonald, M. P. Wright, E. A. LeSueur, Mesdemoiselles Kate E. Falconer, J. Craig, A. Graham, et A. E. Meighen, ainsi que tous chèques donnés en paiements de ces comptes, et tous et chacun des chèques, pièces justificatives, reçus et autres papiers se rapportant en quelque manière à leurs services respectifs pour les années fiscales 1887-88 et 1888-89 ; et tous chèques, comptes et reçus pour paiements de tous genres faits en rapport avec les stations d'immigration d'Emmerson, de Deloraine et de Gretna, dans le Nord-Ouest, pour les années fiscales 1886, 1887, 1888 et 1889, soient produits sans délai pour l'usage du comité des comptes publics.

Et dans un autre cas nous avons remonté à neuf ans en arrière. La Chambre n'a jamais refusé une demande de cette nature. Mais ici le comité refuse de faire l'enquête, si ce n'est pour une année, et lorsque nous désirons en faire rapport à la Chambre, et lui demander d'autoriser de faire une enquête complète, on nous refuse. Et lorsque nous essayons de ramener la question devant

la Chambre, pour obtenir l'autorisation nécessaire, on a recours à toutes espèces de subterfuges, la motion de l'honorable monsieur est déclarée hors d'ordre——

M. l'ORATEUR : Je rappellerai à l'honorable monsieur que le mot " subterfuge " tel qu'appliqué à l'action du comité, n'est pas un mot convenable.

M. SPROULE : Tout ce que je peux dire c'est que l'honorable monsieur s'est ingénié de toute manière pour nous empêcher d'exposer cette question devant la Chambre, pour nous empêcher de fait, de remplir convenablement notre devoir comme membre de ce comité. S'il n'y a rien à cacher pourquoi nous refuse-t-on ce droit? Pourquoi dit-on aux témoins de ne pas répondre aux questions? Pourquoi ne pouvons-nous obtenir les renseignements que le comité des comptes publics a droit d'avoir? Pourquoi tous ces efforts pour empêcher le public de connaître ces renseignements, s'il n'y a rien à cacher? La seule conclusion que nous puissions tirer c'est qu'il y a quelque chose à cacher, et que c'est la raison pour laquelle nous trouvons des ministres outrepasser leurs devoirs et refuser de permettre au comité de cette Chambre de remplir les devoirs que lui a assignés la Chambre des communes.

M. FRASER : Il n'est pas besoin de se quereller sur cette affaire, mais il est nécessaire de savoir où nous en sommes. On a parlé de moi, et je désire exposer au juste comment l'affaire est arrivée, et ce que j'en pense. Je pensais et je pense encore, que le comité n'exerçait qu'une délégation de pouvoirs, que, de même que tout autre comité du parlement, il doit faire certaines choses indiquées par cette Chambre, et ne peut aller au delà.

M. SPROULE : Puis-je demander à l'honorable monsieur s'il n'est pas vrai que la Chambre envoie de temps à autres de plus amples instructions au comité?

M. FRASER : Certainement.

M. SPROULE : C'est ce que nous voulons.

M. FRASER : Cette Chambre a le droit d'ordonner à un comité de faire une enquête sur les comptes publics depuis la Confédération jusqu'au temps présent, si elle juge à propos de le faire. Mais là n'est pas la question. Ce que je veux établir c'est que certaines choses ont été renvoyées au comité. Il est absurde de demander au comité, de son propre pouvoir, de s'enquérir au sujet d'un seul dollar en dehors du livre de l'auditeur général, et des comptes publics qui nous ont été soumis. Telle a été ma décision. Et la seule manière d'obtenir de nouvelles instructions était que le comité revienne devant la Chambre pour demander ces instructions.

M. SPROULE : C'est ce que nous faisons.

M. FRASER : C'est ici le bon endroit pour obtenir ces instructions. Mais, j'ai dit dans le comité en ma qualité de président, lorsque la question s'est soulevée, que, pour ma part, je ne proposais pas que ce parlement pût nous réprimander pour avoir outrepassé les pouvoirs qu'il nous avait conférés. Or, qu'a-t-on demandé ici? J'ose dire—et j'ai examiné tous les votes et toutes les procédures depuis la Confédération jusqu'à aujourd'hui, et si j'ai passé par erreur par-dessus quelque chose, je serai bien aise qu'on me rectifie—qu'il n'a jamais été proposé que les comptes d'une année à une autre, se rapportant en général à un ministère ou à un autre, fussent soumis au comité des comptes publics. Permettez-moi de citer des cas pour prouver ce que je veux dire. Le seul sujet de discussion ici ce soir est de savoir si la Chambre devrait donner au comité des instructions générales de faire une enquête sur tous les comptes du chemin de fer Intercolonial depuis 1896 jusqu'à ce jour, ou si certains comptes spéciaux doivent être soumis au comité. Maintenant, des exemples :

M. Wallace, du comité des comptes publics, présente à la Chambre, comme quatrième rapport de ce comité, la résolution suivante, à titre de recommandation :—

Résolu,—Qu'au sujet de la somme de $600 portée aux comptes publics pour 1885-1886 comme ayant été payée au nommé Fournier, en qualité de gardien du bureau de l'immigration à Emerson, bien que l'on prétende que le dit sieur Fournier n'a jamais agi comme tel gardien, et que le bureau en question était alors et a continué depuis à être tenu sous la direction du sieur Têtu, votre comité recommande que pouvoir lui soit donné de s'enquérir de tous les montants payés au sieur Têtu ou par son entremise ou en rapport avec tout bureau ou service public sous sa charge.

Voilà une accusation et une déclaration nettement formulées. Quelque honorable député voudrait-il dire que cette Chambre, pour arriver à vérifier ce compte de $600 payés à un nommé Fournier, aurait dû adopter une résolution à l'effet que les comptes publics pour 1895-96, relatifs au ministère de l'Intérieur, sous le contrôle duquel se trouve cette division de l'immigration, devaient faire le sujet d'une enquête de la part du comité ? Ce serait une résolution aussi sensée que celle qui nous occupe. Or, n'importe qui peut comprendre une très bonne raison. Il n'y a pas un avocat ou un profane ici qui ne puisse voir que la raison pour laquelle nous devons spécifier exactement, c'est que cela économise du temps et que vous ne serez pas mis dans l'obligation de faire une masse de dépenses inutiles pour faire venir des témoins au sujet d'une affaire qui n'est pas déterminée particulièrement. Voici un autre exemple :

Sur motion de M. Somerville :—Que tous les comptes du ministère de l'Intérieur pour appointements et travaux supplémentaires faits durant les années comprises entre 1884 et le premier juillet 1896 inclusivement, ainsi que tous les chèques et autres pièces justificatives de

ces paiements, soient produits devant le comité permanent.

Voici une chose spéciale. Puis je trouve ici une autre motion de l'honorable monsieur lui-même. Sur motion de M. Sproule il est ordonné :

Que tous les comptes pour salaires et services supplémentaires, ou autrement, en rapport avec le ministère des Postes au sujet des personnes suivantes, savoir :—J. G. Poston, A. C. McDonald, M. P. Wright, E. A. LeSueur, Mesdemoiselles Kate E. Falconer, J. Craig, A. Graham et A. E. Meighen, ainsi que tous chèques donnés en paiements de ses comptes, et tous et chacun des chèques, pièces justificatives, reçus et autres papiers se rapportant en quelque manière à leurs services respectifs pour les années fiscales 1887-88 et 1888-89 ; et tous chèques, comptes et reçus pour paiements de tous genres faits en rapport avec les stations d'immigration d'Emerson, de Deloraine et de Gretna, dans le Nord-Ouest, pour les années fiscales 1886, 1887, 1888 et 1889, soient produits sans délai pour l'usage du comité des comptes publics, conformément à sa recommandation.

Voilà la propre résolution de l'honorable monsieur. Il a dû faire une grande erreur ou bien sa résolution aurait dû être comme ceci : Résolu que tous les comptes se rattachant au ministère des Postes pour les exercices financiers mentionnés soient produits sans délais et remis au comité. Mais il ne l'a pas demandé alors, il ne pouvait pas le demander et il le savait, parce que le parlement ne l'eût jamais permis. Le parlement comprend que vous devez prendre une année à la fois dans les comptes. Or, après avoir énuméré cinq années successives dans le comité des comptes publics pour cinq années, tout ce que l'honorable monsieur a à faire, c'est de se lever et de proposer que tous les comptes des cinq dernières années soient soumis à ce comité de nouveau en sus de l'ouvrage qu'il a fait cette année.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable monsieur voudra-t-il ouvrir les journaux de 1891, page 355 :

Sur motion de M. Wallace, secondé par M. Roome :—Ordonné, que tous les comptes et paiements pour le matériel et les fournitures de l'imprimerie nationale ; aussi, les comptes, pièces justificatives et chèques pour les paiements suivants, pour les années 1888-89 soient soumis.

M. FRASER. Très bien ; je prendrai ce cas pour prouver ma cause, j'en suis très obligé à l'honorable monsieur.

M. WADE : Il n'en a lu que la moitié.

L'honorable M. HAGGART : Avec votre permission, je lirai toute la motion.

M. FRASER : La voici :

Que tous les comptes et paiements pour le matériel et les fournitures de l'imprimerie publique.

Ce serait la même chose que de dire ici tous les comptes et paiements pour le matériel et les fournitures des machines ou pour n'importe quelle année en particulier, ce qui paraît parfaitement légitime.

L'honorable M. HAGGART : Pour le chemin de fer Intercolonial.

M. FRASER : Pardon, le matériel et les fournitures de l'imprimerie nationale se rapportent à un bâtiment spécial, et vous pouvez l'atteindre en aucun temps : cela ne concerne pas toutes les fournitures pour le ministère en général :

—aussi, les comptes, pièces justificatives et chèques pour les paiements suivants, tels qu'inscrits dans le rapport de l'auditeur général sur les comptes des crédits pour les années suivantes :—1888-89 : J. L. McDougall, $26.60 ; J. B. Lynch, $70.55 ; J. Gorman, $26.90 ; F. Hayter, $73.95.—1887-88 : J. L. McDougall, $103.65 ; James Patterson, $50 ; F. Hayter, $222.35.—1886-87 : J. L. McDougall, $50.78 ; F. Hayter, $218.15.—1885-86 : J. L. McDougall, $17.75 ; John Graham, $85.67 ; soient produits sans délai.

Où trouvez-vous quelque chose de semblable dans la motion de l'honorable monsieur? J'en appelle à son intelligence, où est la similitude ? Je ne serais pas aussi strict si l'honorable monsieur n'avait pas mentionné les noms des particuliers ; mais s'il voulait demander tous les comptes, comme le lui a offert le ministre, se rapportant à tant de locomotives pour telle année.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable monsieur est trop juste, maintenant, pour faire quelque chose de mal. On a dit que je n'avais lu que la moitié de la résolution. C'est la première partie de la résolution qui dit que chaque compte relatif à l'imprimerie nationale devrait être soumis au comité. Outre cela, elle mentionne aussi les comptes suivants.

M. FRASER : Personne ne nie cela.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez laissé entendre que j'en ai passé une partie.

M. FRASER : Je ne sais pas ce qu'a l'honorable député : je ne l'ai jamais vu aussi emporté.

L'honorable M. HAGGART : Je n'aime pas qu'on m'accuse d'altérer quoi que ce soit.

M. FRASER : Je n'y comprends rien : ils ne sont plus les mêmes. L'honorable représentant de Lanark ne peut plus rester tranquille sur son siège : il tourne, agite les deux mains à la fois ; il saute et ne peut rester en place. Lisons cela comme doivent faire des gens sérieux :

Que tous les comptes et paiements se rattachant au matériel et aux fournitures de l'imprimerie nationale——

L'honorable M. HAGGART : Pendant les deux années.

M. FRASER : Il n'est pas fait mention d'année.

L'honorable M. HAGGART : Je vous demande pardon ; vous allez voir tout de suite qu'il s'agit de 1898-99.

M. FRASER : Je vais lire tous les mots qui se rapportent à l'imprimerie nationale ; les voici :

Que tous les comptes et paiements se rattachant à l'outillage et aux fournitures de l'imprimerie nationale ; et aussi les comptes, pièces justificatives et chèques se rapportant aux paiements suivants.

Voilà tout ; il n'est pas autrement question de l'imprimerie nationale.

L'honorable M. HAGGART : Lisez tout.

M. FRASER : Quand j'étais petit garçon je passais pour un assez bon lecteur. Je vais recommencer.

Quelques VOIX : Epelez-lui les mots.

M. FRASER : Ce n'est pas gentil d'appeler un autre lecteur.

Quelques VOIX : Epelez-lui cela.

M. BROCK : Vous faites erreur.

M. FRASER : Non pas. Je puis continuer maintenant que l'honorable député (M. Haggart) a pu se convaincre, à la lecture que vient de lui faire l'homme calme et réfléchi qui représente Hamilton (M. Barker), que c'est lui, moi, ou n'importe qui qui a raison. L'honorable gentleman désire-t-il que je recommence?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

M. FRASER : L'honorable député s'étant fait rassurer par l'esprit calme, par l'intelligence claire du représentant de Hamilton, il doit s'apercevoir que j'ai raison.

L'honorable M. HAGGART : Non.

M. FRASER : Eh bien! je vais recommencer ma lecture :

Que tous les comptes et paiements se rattachant au matériel et aux fournitures de l'imprimerie nationale ;

Point et virgule.

Et aussi les comptes, pièces justificatives et chèques se rapportant aux paiements suivants, tels qu'inscrits dans le rapport de l'auditeur général sur les comptes des crédits pour les années suivantes : 1888-89, J. L. McDougall, $26.60 ; J. B. Lynch, $70.55 ; J. Gorman, $26.90 ; F. Hayter, $73.95.

Deux points.

1887-88, J. L. McDougall, $103.65 ; James Patterson, $50 ; F. Hayter, $222.35;

Deux points.

1886-87, J. L. McDougall, $50.78 ; F. Hayter, $218.15 :

Deux points.

1885-86, J. L. McDougall, $17.75 ; John Gorman, $85.67, soient déposés sans délai——

Remarquez bien.

—soient déposés sans délai pour l'usage du comité des comptes publics, conformément à la recommandation contenue dans le septième rapport du dit comité.

Il est tout simplement dit ici que les comptes et paiements se rattachant à l'imprimerie nationale devront être déposés en même temps que les autres comptes que j'ai énumérés—et si l'année n'est pas spécifiée, c'est qu'il devait s'agir de cette année-là.

L'honorable M. HAGGART : Vous dites que la résolution se bornait à l'année 1891. Qu'était-il besoin de résolution pour exiger le dépôt de comptes de cette année-là?

M. FRASER : Il est probable que l'honorable député ou certains de ses amis refusaient de les déposer et qu'il nous a fallu présenter cette résolution. N'importe! je cite le texte de cette résolution et l'explique aussi clairement que possible. A la députation de dire si elle n'a pas le sens que je lui attribue. Pas un mot au sujet de l'année. Pauvres fous que nous étions en 1891 ! J'étais ici à cette époque et me suis trouvé du nombre des députés insensés qui ont cru devoir agir ainsi. On ignorait encore, dans le temps, qu'il était permis de fouiller dans le passé, de faire déposer tous les documents imaginables et de surmener le pauvre comité des comptes publics au point de l'obliger à faire l'examen des comptes du Dominion pour cinq ou six ans passées, comptes s'élevant chaque année à un chiffre de $40,000,000 à $50,000,000. L'honorable député ne peut pas nier que sa résolution est insoutenable. Il aurait aussi bien fait d'y spécifier que l'enquête du comité devrait porter sur chaque dollar de dépense faite depuis 1895 jusqu'à ce jour. Ce qui est bon dans un cas doit l'être également dans l'autre, et vous auriez aussi bien fait, par conséquent, de remonter jusqu'à 1890. Je sais que nous en avons encore pour longtemps à être ici, mais si nous entreprenons de faire l'examen de tous les comptes publics depuis cette époque jusqu'aujourd'hui, le soin de terminer la tâche, je le crains bien, sera dévolu à nos petits fils. Je n'ai mentionné qu'un seul cas pour démontrer jusqu'à quel point on a tort.

Si les honorables députés de la gauche se donnaient la peine d'y réfléchir, ils ne persisteraient pas à vouloir faire adopter une résolution de ce genre, la première qui soit aussi contraire aux usages parlementaires de ce pays qu'aux traditions des autres parlements. J'affirme, sauf à être corrigé par de plus renseignés que moi, que le parlement du Canada n'a jamais été saisi d'une résolution comme celle-ci, et je suis certain qu'il n'en a jamais été présenté de semblable au parlement anglais, parce que, en matière de procédure parlementaire, nous nous sommes toujours efforcés de marcher sur les traces de la Grande-Bretagne. Que l'on vienne désigner au comité tel compte ou tel nombre de comptes que l'on estime erronés et au sujet desquels on voudrait faire faire une enquête, le ministre des Chemins de fer et Canaux est toujours disposé à communi-

quer tout compte ainsi désigné. Cette manière d'agir, l'honorable député (M. Haggart) ne la trouve-t-il pas juste et raisonnable? Entend-il que nous établissions un précédent qu'aucun parlement n'a voulu créer? Ne valait-il pas mieux rester dans des limites d'où on n'a pas cru devoir sortir dans le passé? Pour ma part,—je puis me tromper—je dis qu'un président de comité n'a pas seulement à maintenir l'ordre, et c'est ce que je crois avoir démontré lorsqu'il a été question des contrats signés depuis la publication du rapport de l'auditeur général, et des comptes à solder au cours du présent exercice, ce qui indiquait quelles sommes on devait dépenser cette année. Il m'a fallu décider que ces questions n'étaient pas de notre ressort, et je crois avoir eu raison.

L'honorable M. HAGGART : Et vous avez eu raison sur ce point.

M. FRASER : Je ne croyais pas que ces questions fussent de notre ressort, et j'espère que l'honorable député de la gauche ne prétendra pas que j'ai poussé l'esprit de parti au point de mettre de côté quelque question ou sujet qui pût être l'objet d'une enquête du comité. Après les citations que j'ai faites, je dis à la députation de la gauche que l'on ne devrait pas adopter la résolution que propose l'honorable député. Je regrette que le chef "intérieur" de l'opposition ne soit pas ici. Je me suis vraiment bien amusé, mais je crois que mon plaisir n'a pas été plus grand que celui de certains députés de la gauche. On peut se tromper en parlement, s'échauffer un peu parfois, et peut-être aussi s'exprimer en termes plus énergiques que de raison, mais je n'ai jamais tant ri que lorsque l'honorable député, sous l'empire de la plus grande colère, s'est avisé de faire la leçon au ministre des Chemins de fer et Canaux sur un ton assez élevé—d'une voix aussi puissante que la mienne, ce qui n'est pas peu dire—qu'on aurait pu l'entendre de tous les coins d'Ottawa. Si on éprouve le besoin de réprimander quelqu'un, qu'on le fasse avec modération et selon les préceptes de l'apôtre.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton) : J'estime que la question dont la Chambre est saisie est une question de principe ; le ministre des Chemins de fer et Canaux, jugeant à propos de ne pas la traiter comme telle, semble avoir aimé mieux soulever un débat ce soir sur la question de savoir si l'honorable député de Lanark ou d'autres membres du comité des comptes publics ont réussi, après tous leurs efforts, à prouver quoi que ce soit. Je ne suivrai pas le ministre sur ce terrain, parce qu'il est étranger à la question qui est devant la Chambre. D'ici à la fin de la session, l'honorable ministre des Chemins de fer entendra joliment parler de ce qui se passe au comité. Qu'on me permette de faire observer que l'honorable représentant d'Annapolis, lui qui se pique tant d'exactitude et de précison, m'a singulièrement étonné lorsqu'il a dit que l'honorable député de Lanark est sorti de la salle du comité parfaitement satisfait de ce qui s'y était passé. Rien de plus contraire à la vérité des faits. L'honorable député (M. Wade) ne doit pas ignorer qu'immédiatement après que le comité eût rejeté la résolution, mon honorable ami (M. Haggart) demanda que le comité rendît compte de ses délibérations afin que la Chambre fût saisie de la question. L'instant d'après, l'honorable gentleman (M. Haggart) demanda au comité de se prononcer sur la question, et le président déclara qu'il était trop tard, attendu qu'il avait été décidé de rapporter la résolution à la Chambre ; ce que voyant, l'honorable député de Lanark dit alors : "Je saisirai la Chambre de ma résolution telle qu'elle est présentement." Les choses étant ainsi, comment l'honorable député d'Annapolis peut-il venir prétendre que le représentant de Lanark était absolument satisfait lorsqu'il est sorti de la salle du comité? Je ne mentionne le fait que pour faire voir jusqu'à quel point un honorable député peut ou méconnaître ou oublier ce qui s'est passé au comité.

Il n'y a pas à en douter, M. le Président, le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit au représentant de Lanark que s'il voulait bien signaler quelques points particuliers on les soumettrait à une enquête ; il l'a dit une fois, deux fois, et je crois même qu'il l'a répété une troisième fois ; mais chaque fois, le ministre des Finances, qui siégeait à côté de lui, avait soin d'ajouter : "sur l'ordre de la Chambre." Le ministre des Chemins de fer s'est montré très généreux, c'est bien vrai, mais tous ceux qui avaient pris place autour de la table—et le député de Guysborough en était—ont entendu la signification que le ministre des Finances a donnée à ses paroles. Bien que l'honorable député (M. Fraser) prétende maintenant que nous devrions nous contenter des promesses du ministre des Chemins de fer, force nous est d'interpréter les paroles de ce dernier dans le sens que leur a attribué le ministre des Finances.

Même sans ce correctif nous n'avions que faire d'accepter les propositions du ministre des Chemins de fer et Canaux. Nous examinions, nous apurions pour bien dire, les comptes de l'Intercolonial pour cet exercice, et nous n'aurions pas dû souffrir que le ministre décidât si notre enquête devait remonter plus loin. Si nous avions le droit de le faire, nous n'avions pas besoin de son consentement ; cependant, le ministre ayant refusé ce consentement, il fut proposé devant le comité de demander à la Chambre l'autorisation d'examiner d'autres comptes que ceux de l'exercice en question. C'est maintenant à la Chambre de décider s'il est raisonnable d'accorder cette autorisation au comité. Là-dessus, je désire faire quelques observations. Nous ne demandons pas de rechercher toute la conduite du gouvernement depuis cinq ans ; nous voulons seulement nous enquérir de l'administration de

l'Intercolonial depuis le temps où le ministre des Chemins de fer a impatronisé une politique nouvelle. Dans tous les comptes que nous examinons présentement à peine se trouve-t-il une seule entrée qui ne se rapporte pas de près à certaines autres dépenses de presque chaque exercice sous le régime du gouvernement actuel ; dans ces comptes il n'y a guère un seul item qui ne soit relatif aux dépenses qui se font aujourd'hui. C'est ce qui appert de la question même qui a donné naissance au débat devant le comité. Il s'agissait des fortes sommes d'argent que le ministre avait consacrées à l'acquisition de locomotives pesantes. Afin d'établir que cette conduite était imprudente et inconsidérée, le représentant de Lanark entreprit d'interroger les témoins sur l'emploi de certaines de milliers de dollars, il y a deux ans, pour acquérir ces locomotives pesantes et sur l'impossibilité de se servir de ces dernières entre Québec et Montréal, les ponts sur la voie du chemin de fer du comté de Drummond n'étant pas assez solides. Est-ce que cela ne se rapporte pas à l'emploi prudent ou inconsidéré des deniers publics en 1900? Certes, il était de bonne guerre de démontrer que le ministre des Chemins de fer avait acheté ces locomotives deux ans avant de pouvoir en faire usage. Prenez n'importe quelle entrée des comptes et le même raisonnement s'y applique. Ainsi, les dépenses faites dans la ville de Saint-Jean, N.-B. Là, chaque année, depuis longtemps, le ministre des Chemins de fer a fait d'énormes dépenses s'élevant à environ $1,000,000 ; or, il est impossible de critiquer convenablement l'emploi d'un seul dollar de la dépense totale sans faire allusion à tout ce qui s'est dépensé à Saint-Jean. Un élévateur a été construit ; il importe certainement, lorsque nous examinons les comptes de 1900, de savoir s'il a été érigé comme il devait l'être. Mais, quoi! Le ministre des Chemins de fer a imputé sur les dépenses de 1900, une somme d'environ $17,000, prix d'achat, à Saint-Jean, de terrains marécageux pour construire des voies de garage ; il a imputé sur la même année $46,000 pour achat de matériel devant servir à la construction de douze à treize milles de voies de garage ; cependant jusqu'ici un seul mille a été construit, malgré cette dépense, en 1900, de $46,000 en sus des $17,000, prix du terrain. Certes, pour critiquer cette dépense, il doit être permis de s'enquérir si, cette année au moins, le ministre a fait construire ces voies de garage. Il avoue, je crois, qu'un mille seulement a été construit, et nous n'aurions pas droit de lui demander pourquoi il a dépensé en 1900, $60,000 pour des voies de garage qui n'existent pas encore, à l'heure actuelle! Est-il raisonnable de dire que le comité peut examiner les comptes du chemin de fer d'une année à l'autre, et qu'il doit limiter son enquête aux sommes véritablement dépensées du 30 juin 1900, au 30 juin 1901, sans pouvoir s'enquérir de l'emploi de centaines de milliers de dollars fait avant ou après ces dates?

Voilà la position où nous sommes. Nous voulons savoir si la Chambre tolèrera un pareil état de choses. Lors de l'interrogatoire d'un témoin concernant les dépenses de 1900, nous voulons pouvoir lui poser des questions qui nous permettront de juger si ces dépenses ont été légitimes. Nous faisons venir un témoin, de Moncton ; il se présente et nous commençons son interrogatoire. Pendant que nous l'interrogeons il se dévoile des faits qui nous portent à rechercher ce qui s'est fait antérieurement ou postérieurement. Aussitôt l'honorable monsieur de s'écrier : " Vous sortez de l'année ; il faut que vous demandiez à la Chambre l'autorisation de poser cette question." A quoi bon une pareille enquête ? L'honorable ministre dit encore : " Dites-nous où vous voulez en venir, et je vous permettrai de soulever cette question." Il ne s'agit pas de ce que le ministre nous permettra de faire, mais de ce que nous serons autorisés à faire.

Permettez-moi de citer un autre exemple. En 1900, le ministre demanda un crédit et la Chambre lui permit de dépenser $39,000 à Sydney. Quelle somme a-t-il dépensée ? Après avoir obtenu un crédit de $39,000, il a dépensé $137,000 environ. Il imputa $41,000 de cette somme sur un autre compte et vint devant la Chambre, en 1901, faire ratifier la dépense de $57,000 faite une année auparavant. Cette dépense de 1900 a été autorisée en deux années. Devrons-nous nous limiter à cette seule année 1900, ou nous présenter chaque fois devant la Chambre pour demander l'autorisation de poser une certaine question à un témoin en particulier, et retenir le témoin jusqu'à la séance suivante du comité afin d'obtenir cette permission dans l'intervalle. Nous ne demandons pas des pouvoirs généraux et illimités de nous enquérir de toutes les actions de l'administration. Nous demandons seulement l'autorisation d'examiner les comptes d'un certain chemin de fer de l'Etat depuis que celui-ci relève du présent ministre des Chemins de fer et de nous enquérir si les sommes dépensées en 1900 l'ont été judicieusement, eu égard aux événements antérieurs et subséquents.

Je prétends que notre demande est parfaitement légitime, et que la Chambre devrait y faire droit. Autrement, toute l'enquête du comité des comptes publics sur l'administration de l'Intercolonial ne sera qu'une comédie. Il n'en saurait être autrement. Un témoin se présente. Après de grands efforts, nous réussissons parfois à obtenir certains éclaircissements. Ceux-ci se rapportent à d'autres dépenses. Nous ne pouvons pas aller plus loin, sans le consentement du ministre. Eh bien ! ceci n'est pas correct. Ce n'est pas une position tenable pour un comité. Pourquoi le gouvernement s'oppose-t-il à ce que nous revenions sur ces questions ? Le comité a-t-il cherché à abuser de ses pouvoirs ? Le ministre des Chemins de fer admettra, je crois, que le comité —par chacun de ses membres sans excep-

tion—lui a rendu pleine justice. Nous n'avons pas tenté de rechercher indûment sa conduite. Pas une seule question que nous n'avions pas droit d'examiner à fond n'a été soulevée, et je crois qu'il n'est pas juste, lorsque nous examinons les comptes de ce chemin de fer ou tous autres comptes, d'entraver nos délibérations au moyen des objections qui ont été soulevées.

Je citerai un autre exemple auquel des députés des deux côtés de la Chambre ont fait allusion. Il s'agit d'une question semblable posée à un témoin interrogé sur les comptes du ministère des Travaux publics, et qui a provoqué les mêmes interruptions et objections devant le comité. M. Rochester, employé du ministère des Travaux publics——

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député m'excusera si j'invoque le règlement. La motion dont la Chambre est saisie ne concerne que les dépenses des voies ferrées et mon honorable ami admettra que ce serait enfreindre le règlement que de déplacer le terrain de la discussion.

M. BARKER : Si j'enfreins le règlement, je ne veux pas aller plus loin ; cependant cette question a été soulevée par des députés des deux côtés de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : S'il en est ainsi, je retire mon objection.

M. BARKER : M. Rochester est un employé du ministère des Travaux publics. Ses services ont été retenus moyennant $200 par mois ; il devait travailler à la construction de la ligne télégraphique du Yukon. Il tenait les livres de M. Charleson. Pendant qu'il remplissait ces fonctions, il lui vint à l'idée qu'il pourrait vendre à l'Etat, à raison de tant, des poteaux de télégraphe. Il continua à tenir les livres pour le gouvernement, mais cessa temporairement de toucher ses appointements, et M. Charleson lui adjugea l'entreprise de la fourniture des poteaux de télégraphe à raison de $2 chacun. Aussitôt qu'il eut rempli ses obligations, il recommença à retirer ses appointements et, quelque temps après, il reçut de l'avancement et un traitement beaucoup plus élevé. M. Rochester, pendant son séjour au Yukon ne fit pas d'autres affaires, soit avec l'Etat soit avec n'importe quelle autre personne, que d'exécuter cette entreprise de la fourniture de poteaux au gouvernement. Il a avoué n'avoir pas fait d'autres opérations que celle-là et n'en pas avoir d'autres en vue. Devant le comité, on lui demanda ce que les poteaux lui avaient coûté. A peine la question était-elle posée que deux ministres lui dirent : " Vous n'êtes pas tenu de répondre." Son supérieur hiérarchique, le ministre des Travaux publics, était présent et le témoin fut averti qu'il n'était pas tenu de répondre à une question que lui posait un membre de cette Chambre. J'ignore ce que le premier ministre en pensera. Mais il me semble étrange qu'on avertisse un employé public qu'il n'est pas obligé de répondre devant le comité des comptes publics. Dans quelle position se trouve ce fonctionnaire? Lorsqu'il offrit à M. Charleson de fournir des poteaux à l'Etat, il était à l'emploi du gouvernement. Il savait pouvoir se procurer ces poteaux à moins de $2 chacun et, au lieu d'en informer le gouvernement qui l'employait, il cessa pendant quatre mois de retirer son salaire et conclut un marché avec lui.

Je crois que ce fonctionnaire aurait dû être tenu de répondre à cette question. Il me semble qu'il était souverainement inconvenant de l'avertir de n'en rien faire. Le témoin lui-même ne refusait pas de répondre avant que deux ministres lui eussent conseillé de se taire. Ce n'est pas un indice tendant à prouver que la droite désire examiner les comptes publics aussi à fond que nous de la gauche jugeons à propos de le faire dans l'intérêt général.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable J .I. Tarte) : Je ne dirai qu'un mot de l'incident Rochester. L'honorable représentant d'Hamilton (M. Barker) n'était pas dans la salle du comité quand la question a tout d'abord été posée à M. Rochester. Alors, sans aucun conseil ni aucune intervention de la part de qui que ce soit, M. Rochester refusa de répondre. Le président, à juste titre selon moi, lui donna raison.

Voici ce qui est arrivé. M. Charleson retint les services de M. Rochester pour diriger les travaux au Yukon. C'est un bûcheron et un coureur des bois de beaucoup d'expérience. M. Charleson conclut un marché en vertu duquel il payait $3 les poteaux lui servant à construire la ligne. Un jour, M. Rochester vint trouver M. Charleson et lui dit qu'il pouvait lui fournir des poteaux semblables à raison de $2 chacun. M. Charleson trouva le marché avantageux, et, comme de plus il avait affaire à un homme expérimenté qu'il connaissait bien, il signa un contrat avec M. Rochester pour la fourniture de poteaux à raison de $2 au lieu de $3. M. Rochester qui touchait $200 par mois, cessa dès ce moment d'être employé public. Sitôt qu'il devint entrepreneur pour la fourniture de ces poteaux, il ne reçut plus un seul dollar à titre d'employé de l'Etat. Cela est incontestable.

M. BARKER : Il reprit ses fonctions immédiatement après.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute ; rien ne s'y opposait. Néanmoins, tant qu'il fût entrepreneur, il ne reçut pas un seul dollar du ministère des Travaux publics. Il affermâ ensuite son entreprise à un nommé Johnson, et, devant le comité, on lui demanda quel prix il avait payé à ce dernier pour les poteaux. Il refusa de répondre. La première fois que la question lui fut posée, sans avis ni conseil de personne, M. Rochester refusa de ré-

pondre. Lorsque je suis intervenu—je ne nie pas être intervenu et lui avoir dit qu'il n'était pas tenu de répondre—c'était pour faire remarquer à un des membres du comité que le témoin avait des privilèges qui ne pouvaient lui être enlevés. Je prétends que M. Rochester avait plein droit de ne pas répondre. Chaque année mon ministère adjuge un grand nombre d'entreprises. Quelqu'un prétendra-t-il qu'un entrepreneur est obligé de divulger, devant moi ou devant un comité de la Chambre, le prix qu'il a payé ses matériaux ou la considération reçue pour affermer son entreprise ? Depuis des années je fais partie du comité des comptes publics et je n'ai jamais entendu poser une question semblable. Les entrepreneurs paient les matériaux, la main-d'œuvre et les sous-entrepreneurs le prix qui leur convient. Cela ne regarde personne. Si mon honorable ami s'était efforcé d'établir que $2 était un prix trop élevé, il aurait pu essayer de démontrer à quel prix on pouvait se procurer ces poteaux. Mais, il n'en a rien fait. Il ne pouvait pas le faire, et M. Rochester a eu raison de refuser de dire quels gages il a donnés à ses hommes, quel prix il a payés ses matériaux, et combien les sous-entrepreneurs ont reçu. L'ancien ministre des Chemins de fer (honorable M. Haggart) a été pendant longtemps à la tête d'un ministère important, et je lui demanderai si jamais il a obligé un entrepreneur à lui dire ce qu'il donnait à ses ouvriers, aux sous-entrepreneurs et aux fournisseurs. On ne pose jamais une semblable question. Personne n'a droit de le faire. Nous payions $3 par poteau et M. Rochester, lui, a fourni des poteaux à raison d'un dollar de moins. Si c'est un crime, je suis le criminel. Mais je prétends que M. Rochester a refusé à juste titre de dire ce qu'il a payé aux sous-entrepreneurs. Personne n'a droit de savoir s'il a fait des bénéfices ou subi des pertes.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : Plus le débat se prolonge, M. l'Orateur, plus il devient évident qu'un abîme infranchissable sépare les deux côtés de la Chambre, quant aux principes qui doivent guider nos délibérations.

Les membres de la gauche se croient les représentants du peuple. Il leur semble que le peuple canadien a élu 215 députés pour le représenter ici et pour sauvegarder ses intérêts. La majorité est tenue de nommer un certain comité pour surveiller les affaires publiques ; pourtant ce comité, dans l'opinion de la gauche, n'est que le serviteur du public. Or, lorsque nous, les représentants du peuple, nous nous réunissons ici, chaque année, nous constatons que nos serviteurs ont dépensé de $40,000,000 à $65,000,000 des deniers publics, et nous avons droit de savoir par où l'argent a passé. Nos adversaires, eux, semblent croire qu'une fois que le budget est voté par une majorité qui ne veut rien entendre, les sommes ainsi accordées deviennent la propriété des ministres qui peuvent en faire ce que bon leur semble, sans être tenus d'en rendre compte.

Lorsque le comité des comptes publics est nommé, dans les premiers jours de la session, j'admets avec le représentant de Guysborough (M. Fraser) qu'il n'a que des pouvoirs délégués, qu'il ne peut exercer que ceux qui lui ont été conférés par la Chambre. Mais il se trouve que parmi ces pouvoirs est celui d'examiner certains comptes déterminés. Je partage l'opinion du président du comité qui dit que, lorsqu'un député veut poursuivre ses investigations au delà de la période de temps à laquelle s'appliquent les comptes publics soumis à l'examen du comité, il peut à juste titre s'y opposer ; cependant, lorsqu'un comité, pour une raison quelconque est dans l'impossibilité d'accomplir les travaux qui lui sont confiés, ce fait n'est-il pas suffisant pour demander à la Chambre le plein pouvoir de faire toute enquête nécessaire dans l'intérêt public ? Permettez-moi de citer un cas analogue. Supposons que le directeur d'une banque, après avoir soumis le bilan de l'année, l'avoir fait apurer et adopter, seraient ataqués plus tard lors d'une réunion annuelle des actionnaires; supposons qu'un certain nombre de ces derniers demanderaient comment il se fait que, deux ou trois ans auparavant, les comptes se trouvaient en tel ou tel état, conçoit-on que les directeurs refuseraient de permettre une enquête suf relativement aux opérations de l'exercice en cours ?

Peut-on croire que les actionnaires tolèreraient un semblable refus ou, s'ils res tolèreraient un semblable refus ou, s'ils le toléraient, que le public ne perdrait pas à tout jamais confiance dans cette banque ? Nous supplions la droite de nous permettre d'examiner les comptes. Mais on nous répond : Accusez tel ou tel ministre de malversations, d'avoir dérobé certaines sommes d'argent et nous vous permettrons de faire une enquête. Pourtant, il n'y a pas lieu de croire qu'un ministre serait un vulgaire criminel. Certes, nous ne traiterons pas de voleurs tous ceux qui administrent les deniers publics. Nous ne voulons pas porter une pareille accusation ; nous disons cependant que des sommes considérables sont passées entre les mains du ministre et que les comptes sont tellement enchevêtrés qu'il est impossible d'examiner ceux de cette année sans recourir à ceux des années précédentes, et nous demandons à la Chambre de nous accorder ce privilège et celui d'assigner des témoins. Si un député abusait du privilège de faire venir des témoins et occasionnait ainsi des dépenses inutiles, le comité aurait droit de le priver de ce privilège à l'avenir.

Bien que le comité des comptes publics compte beaucoup de membres, on sait que les partisans du gouvernement n'aident pas du tout aux enquêtes qui s'y font. C'est bien joli de dire que les deux partis ont un égal intérêt dans la question, mais l'expérience nous enseigne que les députés de la

droite ayant plus de confiance que nous dans les ministres ne prennent aucune part à l'examen des comptes publics.

Tout le poids de ces enquêtes retombe sur les députés de l'opposition. C'est une tâche ingrate que personne n'aime à remplir. On peut être certain que celui qui passe son temps à étudier les comptes publics et à suivre les séances du comité pour conduire l'enquête et interroger les témoins, n'agit ainsi que dans l'intérêt public. Il s'agit aujourd'hui de savoir si ceux qui consentent à l'examen des comptes publics peuvent compter sur le concours des députés de la droite ou si ces derniers vont leur susciter tous les embarras imaginables. Je n'entends pas discuter toutes les questions incidentes soulevées au cours du débat. La question me paraît bien simple et je ne vois pas pourquoi on cherche à la compliquer au moyen d'une foule d'incidents. Les opinions de l'honorable député de Jacques-Cartier sur l'administration de l'Intercolonial n'affecte pas la question qui nous occupe. Il n'y a aucune utilité non plus de savoir, pour trancher cette question, si l'ancienne administration valait mieux que la présente. Il s'agit simplement de décider ceci : Le comité des comptes publics constatant qu'il ne lui est pas permis de pousser ses recherches au delà d'une certaine date demande par l'un de ses membres à être autorisé à faire remonter l'enquête à une période antérieure. La droite peut nous refuser son consentement, mais il y a un autre tribunal plus élevé et c'est à ce tribunal, c'est au peuple que nous en appellerons avec confiance. Il comprendra que ceux qui demandaient une enquête plus complète voulaient protéger ses intérêts et que ceux qui ont refusé la permission les trahissaient. Osera-t-on soutenir que parce qu'il est arrivé une fois qu'on n'a rien découvert de grave, il ne sera plus permis à l'avenir, quels que soient les soupçons, de demander une enquête sur les comptes publics, à moins qu'un membre du comité ne soit prêt à prendre la grave responsabilité de déclarer que le ministre est un voleur ou qu'un individu quelconque ayant des relations avec le ministère est un vulgaire criminel ?

M. T. B. FLINT : A titre de membre du comité devant lequel cette résolution a virtellement pris naissance et en tant qu'adversaire de cette résolution, j'aurai quelques commentaires à faire. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker), je crois, a parfaitement exposé toute la question. Si j'ai bien compris son raisonnement, il s'appuie pour défendre la résolution vague et générale qui nous est soumise sur un principe qui ramènerait sur le tapis tous les comptes de l'exercice précédent. L'honorable député, tout en introduisant dans la discussion un grand nombre de questions étrangères, qui n'ont jeté aucune lumière sur le sujet s'est surtout attaché à démontrer que, pendant l'examen des comptes de la dernière année, il peut se

rencontrer des item dont il faudrait aller chercher l'explication dans les comptes des années précédentes et que, partant, la Chambre doit adopter cette résolution. Autrement dit, si, pour voir clair dans les comptes de l'exercice courant, il est nécessaire de s'aider des comptes des exercices précédents, il faudra mettre à notre disposition tous les comptes de l'Intercolonial pendant une période de cinq à six ans. Je trouve très raisonnable l'offre faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux et acceptée par le comité, de produire volontiers tout compte particulier dont le comité pourrait avoir besoin ou que le député qui conduira l'enquête croirait nécessaire aux fins de cette enquête.

La résolution demandant à la Chambre de faire déposer devant le comité des comptes publics, tous les comptes de l'Intercolonial depuis cinq ou six ans, change complètement l'affaire. L'honorable député a dit qu'il y avait une question de principe et une question de justice. Je m'appuierai sur cette dernière seulement pour combattre l'adoption de la résolution qui est maintenant devant la Chambre. Cette demande est déraisonnable à cause de l'époque avancée de la session, et à cause du grand nombre et de la nature complexe des comptes que le comité serait obligé d'examiner. Elle est injuste aussi parce que l'on n'a seulement pas fait une preuve *prima facie* de la nécessité de produire ces comptes. Quant à la question de principe je n'en vois pas à l'exception du principe de la procédure, et sur ce point les honorables députés de la gauche ont perdu tout droit de se plaindre, car les recherches dans les données de la Chambre ne montrent aucune demande de ce genre. Si des documents sont renvoyés au comité c'est toujours sur la recommandation du comité qu'il a besoin de tels ou tels comptes. Les honorables députés de la gauche ont mentionné plusieurs sujets dont quelques-uns sont tout à fait hors d'ordre. Ils ont parlé de mémoire de beaucoup de témoignages et ce qu'ils ont dit sera mis devant le comité dans quelques jours, car leurs paroles ont été sténographiées. Cette façon d'agir n'est pas juste, car quelque bonnes que soient leurs intentions, ils peuvent sans le vouloir faire un récit préjugé de la preuve et je dois dire que dans deux ou trois cas, le souvenir que j'avais des témoignages donnés différait de la version des honorables députés. Prenez le cas du contrat de Rochester. La raison pour laquelle le comité a refusé d'entrer dans l'examen des affaires particulières du témoin était simplement d'ordre légal, parce que la question que l'on posait et les faits que l'on voulait connaître ne se rapportaient pas à la question soumise au comté. Ni comité, ni tribunal, ni personne ayant la plus élémentaire notion de justice, dans des questions de ce genre, ne voudrait, pour un instant, que l'on perdît un temps précieux à entendre des témoignages qui n'ont rien à faire avec la question.

M. BARKER : L'honorable député me permettra-t-il de dire que le témoin Rochester a déclaré distinctement que c'était ses propres affaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce qui était vrai.

M. FLINT : C'était ses propres affaires. C'est la raison qu'il a donnée pour ne pas répondre à la question. Mais cette réponse n'aurait pas valu grand'chose si la question avait eu rapport à l'enquête. Souvent le témoignage s'applique mais on peut l'exclure en vertu d'un principe plus élevé.

Quelque peu convenable que puisse paraître le témoignage offert par le témoin, si l'on juge que la question est applicable et admissible en principes généraux, ses sentiments personnels et ses intérêts particuliers doivent céder. Mais le fait que la preuve était absolument inapplicable, le fait que même si elle avait révélé ce que l'honorable monsieur en attendait, l'information n'aurait eu aucune portée sur l'enquête ou sur son résultat, a été la raison de refuser d'insister sur la question. De fait, toute la preuve dont l'honorable monsieur avait besoin était devant le comité—d'abord, que Rochester avait un contrat, secondement, qu'en vertu de ce contrat on a eu des poteaux à un prix moindre que le gouvernement n'avait payé auparavant, et, troisièmement, que ce monsieur avait admis qu'il avait fait un profit sur le contrat. Le montant du profit, le prix payé pour les poteaux, les détails de son contrat avec une autre personne étaient inadmissibles et ne pouvaient convenablement être présentés au comité parce qu'ils ne pouvaient avoir le plus léger effet sur l'enquête. Mais ce n'était pas tant le point à considérer que l'opportunité d'adopter la résolution de l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart). C'est uniquement pour un motif de modération et de convenance que je m'oppose à l'adoption de cette résolution. Il serait impossible pour n'importe quel comité de remplir les grandes fonctions que lui aurait assignées la Chambre si nous agissions d'après le principe posé par l'honorable député dans le cas du comité des comptes publics, à savoir que tous les comptes couvrant un grand nombre d'années et pour toutes les sommes dépensées par le ministère soient déposés devant le comité. Le comité n'est pas formé pour un semblable objet ; le comité n'a ni le temps ni le pouvoir, le pouvoir matériel du moins, de faire une enquête pareille. Mais si on montre *prima facie* un cas d'injustice, ou quelque acte de mauvaise administration ou quelque négligence qui demandassent une enquête plus complète, alors chacun se sentirait forcé par un sentiment de devoir public d'insister sur la production devant le comité de tous les comptes se rapportant à ces matières. Mais l'honorable monsieur semble chercher un grief et c'est pour cela qu'il a présenté sa résolution. Je voudrais attirer l'attention sur une conséquence possible de leur demande, à laquelle nos honorables collègues n'ont peut-être pas pensé. La résolution est sans doute présentée avec le désir de connaître des faits avantageux pour le public ; et dans un sens secondaire, chacun suppose qu'on cherche à connaître les faits afin qu'ils puissent peut-être jeter du discrédit sur l'administration du chemin de fer Intercolonial, indiquant une mauvaise administration sous ce rapport, et des dépenses d'une nature déraisonnable. Que s'en suivrait-il ? Des honorables députés ayant une opinion contraire des honorables députés, ayant raison de croire que les dépenses passées sur le chemin de fer Intercolonial, pendant que le parti conservateur était au pouvoir, pourraient aussi être discutées, la motion serait amendée en ajoutant que tous les comptes depuis 1890 soient aussi déposés devant le comité. Je demande à ces honorable députés où en serait le comité si la Chambre des Communes acquiesçait à une semblable demande ? La législation serait virtuellement bloquée ; il serait impossible pour un député de consacrer le temps nécessaire pour faire une enquête couvrant une aussi longue période. S'il était démontré au comité que les comptes du chemin de fer Intercolonial était d'une importance telle, qu'il faudrait un long et complet examen de la direction et de l'administration du chemin de fer, couvrant une période de dix ans, il y a un bien meilleur moyen d'atteindre ce but au moyen d'une commission d'experts, avec avocats des deux côtés, prenant tout l'été et l'automne pour tenir l'enquête et faire rapport. Mais jeter à la brasse sur le bureau du comité des comptes publics cette énorme masse de comptes sans aucun objet déterminé en vue, excepté de chercher à découvrir quelque preuve de mauvaise administration, serait une injustice à l'égard du comité, une injustice à l'égard de la Chambre et déloyal à l'égard de l'administration de cette grande entreprise publique.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Il me semble après tout ce qui a été dit, que les honorables députés de la droite ne comprennent pas le devoir que nous avons à remplir à l'égard de ceux que nous représentons. L'honorable monsieur qui vient de reprendre son siège (M. Flint) parle d'une commission royale comme étant plus convenable que le comité des comptes publics pour faire cette enquête. Or, je présume que le public comprend cela d'une manière toute différente. On leur dit que nous avons l'auditeur général, un monsieur qui est en grande mesure éloigné de l'arène et de l'influence politique, et qui est en premier lieu responsable au peuple de l'audition convenable des comptes du Dominion. Après qu'il a fait l'audition de ces comptes, ainsi que je comprends l'affaire, le comité des comptes publics, s'il est un instrument du parlement bon à quelque chose, a un devoir

subséquent à remplir à l'égard de ces comptes, il doit faire une enquête plus complète et plus minutieuse que celle de l'auditeur général, afin d'instruire le peuple sur la situation exacte des affaires et de montrer si elles ont été administrées honnêtement et judicieusement. Je comprends que la fonction du gouvernement n'est pas d'entraver l'enquête en aucune manière, mais, tout en s'efforçant de démontrer qu'il a bien agi, d'offrir en même temps toute facilité à une enquête raisonnable sur ces comptes. On a dit, et avec grande justice, que ceux qui appuient le gouvernement ne font pas de grands efforts pour faire une enquête sur ces comptes ou par la faciliter. De fait, quiconque assiste au comité des comptes publics doit être frappé du vif désir de plus d'un honorable député appuyant le gouvernement, non pas de faciliter l'enquête, mais dans le sens de l'entraver autant qu'ils le peuvent. L'honorable monsieur qui m'a précédé parle d'une enquête d'amorçage. L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) semble répudier l'idée que cette enquête soit dans aucun sens du mot, artificieuse. Bien que je n'adopte pas le mot "enquête artificieuse," je dis que c'est une enquête faite dans le but de découvrir l'état des comptes. Nous ne remplissons pas notre devoir si nous présumons qu'ils sont corrects, nous ne sommes pas obligés dans l'accomplissement de notre devoir de présumer que les ministres sont malhonnêtes, mais nous sommes obligés de demander au ministère de fournir une preuve suffisante que ces comptes sont corrects et honnêtes, et en faisant enquête, nous sommes obligés de demander au gouvernement toute preuve raisonnable, et le gouvernement est obligé de nous la fournir, pour nous convaincre ainsi que le public à cet égard. Or, l'honorable député d'Annapolis qui vient parfois de l'avant et ajoute son poids à l'argument, nous a dit incidemment à propos d'une enquête insidieuse, que nous n'avions pas d'amorce. Je ne sais pas ce qu'il veut dire par là, je ne sais pas quelle sorte d'amorce il faudrait pour prendre à la mouche l'honorable député d'Annapolis, je ne sais pas quelle sorte d'amorce il faut pour tirer les renseignements que nous voulons. Je comprends que lorsque nous formulons une demande de renseignements sur une affaire, cela devrait suffire, et les honorables messieurs qui représentent l'administration ne devrait pas nous jeter des embarras dans les jambes. Mais ce soir les honorables députés de la droite nous opposent la prétention qu'il n'y a aucun précédent de cette sorte. Je n'ai pas pu rester dans la Chambre tout le temps de la discussion, et je ne sais pas jusqu'à quel point on a fait des citations. Mais je renverrai la Chambre à un précédent. En 1886, le 19 mars, nous avons eu une motion de M. Davies, et il fut ordonné que :

Les item de dépenses pour l'année 1884 sur l'embranchement le Dalhousie du chemin de fer

Intercolonial, contenus à la page 259, partie II des comptes publics de cette année-là, soient soumis au comité permanent des comptes publics.

Voilà un précédent qui paraît être raisonnablement analogue à celui que nous discutons dans le moment. C'était une motion concernant les dépenses de l'année 1884 ; et en 1897, le 19 mai, nous trouvons que sur motion de M. Lister, il a été

Ordonné, que tous les comptes pour bois de construction, de service, etc., fournis au gouvernement pour usage sur le canal Welland à partir de l'année 1885, inclusivement, ainsi que toutes les annonces et avis demandant des soumissions, les soumissions reçues et tous les contrats conclus pour la fourniture du dit bois de construction, etc., et toutes les lettres adressées par des officiers du gouvernement au département à ce sujet, avec copie de tous les états soumis à la Chambre sur le même sujet, soient référés au comité des comptes publics pour examen et enquête.

Or, ce soir, nous avons entendu parler du témoignage de M. Rochester. J'étais présent dans le comité lorsque M. Rochester a subi son interrogatoire, et bien que je sois presque aussi modeste et timide que l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) je me suis cru obligé d'intervenir dans le temps, et je me rappelle très bien ce qui s'est passé. L'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) a parlé ce soir. Lorsque nous avons dit que M. Rochester était à l'emploi du gouvernement, et lorsque nous avons osé dire qu'il était un serviteur du Canada, il (l'honorable M. Tarte) nia cela, et déclara qu'il n'était pas un serviteur du Canada. Nous avons dit qu'il était un serviteur du Canada et par conséquent qu'il était obligé de nous fournir un état exact et clair de toutes les transactions auxquelles il s'était trouvé mêlé en autant qu'elles concernaient le gouvernement dont il était un serviteur. Nous avons dit qu'en tous cas il était un serviteur de l'administration. Il avait été engagé par l'administration et recevait d'elle des appointements réguliers. Durant ce temps, et le gouvernement paraissait lui permettre, il fit une petite spéculation pour son propre compte. Dans le cours de cette spéculation il inscrivit des transactions dans les comptes du gouvernement et il inscrivit aussi dans les mêmes comptes ce qu'il lui plaisait d'appeler ses affaires personnelles. Il n'était pas sur ses gardes sur ce point. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) et l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) lui posèrent quelques questions dans le comité et il n'était évidemment pas prêt à dire que c'était de ses affaires particulières. Mais qu'entendons-nous? Les ministres de la couronne, des hommes qu'il était sensé suivre en leur capacité de représentants du peuple, lui disent de ne pas répondre. Ils disaient : vous n'êtes pas obligé de répondre à ces questions ; ce sont de vos affaires personnelles. Je soumets que lorsqu'on arrive à une phase de la vie publique au Canada,

où nous voyons des ministres de la couronne dont les comptes font le sujet d'une enquête, professer qu'ils n'ont rien à craindre, qu'ils désirent une enquête complète et juste, suggérer à un témoin de ne pas répondre, où un homme travaillant pour eux, qui, en tenant ses comptes, mêle ses comptes particuliers avec les comptes publics, qui agit selon cette suggestion et refuse de répondre, nous avons un honteux état de choses dans le Dominion du Canada.

Mais nous sommes allés beaucoup plus loin que cela. J'ai soulevé la question devant le président du comité, et l'honorable ministre des Travaux publics, qui était intervenu et avait empêché le témoin de répondre, entreprit de défendre sa conduite. Je devrais dire que j'avais prétendu que si quelqu'un pouvait faire objection, ce ne pouvait être que le témoin et qu'elle ne pouvait être suggérée par aucun membre du parlement, ou par aucun membre du comité, et encore beaucoup moins par un honorable monsieur dont les comptes faisaient le sujet de l'enquête. L'honorable ministre des Travaux publics se leva pour défendre la chose et entre autres arguments il se servit de celui-ci : Il a dit que si un témoin est interrogé contradictoirement et si le juge pense que ce n'est pas juste, il est de son devoir d'intervenir. Comment, M. l'Orateur, les honorables messieurs ne sont-il pas poussés au désespoir pour trouver un argument dans un cas de cette nature ? Je demande à la Chambre qui sont les juges dans cette affaire. L'honorable ministre des Travaux publics et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux subissent leur procès dans cette enquête et le comité est leur juge. et ce devrait être à celui-ci de décider si un témoin doit répondre à une question ou non. Je soumets que si nous devons avoir le gouvernement responsable dans ce pays, s'il est vrai que les députés qui sont envoyés au parlement sont chargés du devoir de faire une enquête sur ces comptes, il est également vrai que le peuple a le droit de savoir si les comptes publics sont honnêtes ou non. Si cela est vrai, alors, il faudra tôt ou tard en arriver à ceci, que toutes les fois qu'un membre responsable du parlement, qu'il soit du côté de l'opposition ou du côté du gouvernement, demandera de donner des preuves additionnelles dans une enquête sur les comptes pupoblics, elles devront être fournies. Aussi, je soumets au gouvernement qu'à moins qu'il n'aille devant le peuple pour admettre sans doute et aucune chicane, qu'il a quelque chose à craindre, et qu'il craint le résultat, à moins qu'il ne soit prêt à admettre cette alternative, il n'a pas d'autres lignes de conduite à suivre que d'accorder une enquête sur cette affaire.

M. C. S. HYMAN (London) : M. l'Orateur, l'honorable député qui vient de s'asseoir (M. Lennox) paraît s'opposer fortement à l'emploi du mot " enquête d'amorçage " ; cependant, toute son argumentation devant la Chambre, est virtuellement basée sur le principe d'une enquête d'amorçage. Quel qu'ait pu être l'effet de son argumentation sur les membres de notre côté de la Chambre, je suis très heureux de savoir qu'il a convaincu l'honorable député de Lanark-nord (M. Rosamond). L'honorable député de Hastings (M. Northrup) a dit que le peuple devrait savoir comment on dépense son argent, et j'admets parfaitement ce principe, et je n'ai que quelques mots à dire au sujet de la motion devant la Chambre, et au sujet d'un point particulier qu'on n'a pas encore touché. La motion de l'honorable député de Lanark est celle-ci :

Que le comité des comptes publics soit autorisé à faire une enquête sur toutes les dépenses faites pour les chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard depuis l'année 1895 jusqu'à ce jour.

Or, il paraitrait, d'après la motion, que le comité des comptes publics n'a pu, durant ses séances, faire une enquête sur les comptes publics depuis 1895 jusqu'à aujourd'hui.

Comme le sait parfaitement chaque membre de cette Chambre, le comité des comptes publics a eu, chaque année, depuis 1895 jusqu'à présent, le privilège de faire l'enquête la plus minutieuse concernant tous les comptes de l'Intercolonial. En 1896, il a eu plein pouvoir de s'enquérir de l'administration de l'Intercolonial en 1895 ; en 1897, il a été entièrement libre d'examiner à fond tous les comptes de ce chemin de fer pour l'exercice de 1896 ; il en a été de même en 1898, ainsi qu'en 1899, 1900 et 1901, et il en est de même en 1902. Comme lorsqu'il s'agit d'approuver un rapport d'un comité de cette Chambre, nous pouvons dire qu'il faut respecter la décision du comité, à moins que des faits nouveaux ne soient portés à notre connaissance. A bon droit pouvons-nous dire qu'avant de permettre au comité de remonter plusieurs années en arrière et de se mettre en quête d'irrégularités, un ou plusieurs membres de cette Chambre devraient prendre sur leurs épaules la responsabilité d'une pareille conduite. En toute justice, un député devrait sous sa responsabilité de membre du parlement faire une déclaration catégorique à l'appui d'une pareille motion. Ni le ministre des Chemins de fer, ni aucun membre de la droite ne s'oppose à une enquête quelque minutieuse qu'elle puisse être. Nous ne repoussons pas une enquête sur un fait déterminé ; c'est ce que le ministre a déclaré à mainte et mainte reprise. Personne ne s'oppose à ce qu'une enquête couvre l'achat de locomotives ou de tout autre article pendant ces différentes années, mais nous avons certainement raison de demander de s'enquérir d'un fait déterminé.

L'amendement de l'honorable M. Haggart est mis aux voix :

POUR :

Messieurs

Avery,	Lancaster,
Barker,	LaRivière,
Bell,	Lefurgey,
Bennett,	Lennox,
Blain,	McGowan,
Boyd,	McIntosh,
Brock,	McLeod,
Broder,	Monk,
Bruce,	Morin,
Clare,	Northrup,
Cochrane,	Osler,
Earle,	Richardson,
Ganong,	Roche (Marquette),
Gilmour,	Rosamond,
Gourley,	Sherritt,
Hackett,	Simmons,
Haggart,	Sproule,
Henderson,	Taylor,
Ingram,	Tolton,
Johnston (Cardwell),	Vrooman,
Kemp,	Wilson.—43.
Kidd,	

CONTRE :

Messieurs

Béland,	Logan,
Belcourt,	Lovell,
Bernier,	Loy,
Blair,	Macdonald,
Borden (King, N.-E.),	Mackie,
Bourassa,	MacKinnon,
Bourbonnais,	MacLaren (Huntingdon)
Brown,	McCarthy,
Brunet,	McCool,
Bureau,	McCreary,
Calvert,	McEwen,
Carbonneau,	McGugan,
Costigan,	McIsaac,
Cowan,	McLennan,
Delisle,	Madore,
Demers (Lévis),	Marcil (Bonaventure),
Demers (Saint-Jean),	Matheson,
Dugas,	Meigs,
Edwards,	Monet,
Erb,	Morrison,
Ethier,	Oliver,
Farquharson,	Paterson,
Fisher,	Power,
Flint,	Préfontaine,
Fraser,	Puttee,
Gauvreau,	Reid (Ristigouche),
Geoffrion,	Riley,
Gibson,	Robinson (Elgin),
Girard,	Ross (Ontario),
Gould,	Ross (Rimouski),
Harwood,	Ross (Victoria, N.-E.),
Heyd,	Russell,
Holmes,	Schell,
Horsey,	Scott,
Hughes (King, I.P.-E.),	Smith (Vancouver),
Hyman,	Stewart,
Johnston (Cap-Breton),	Sutherland (Essex),
Johnston (Lambton),	Sutherland (Oxford),
Lang,	Talbot,
Laurier (sir Wilfrid),	Tarte,
Laurier (L'Assomption),	Thompson,
Lavergne,	Tolmie,
LeBlanc,	Turgeon,
Legris,	Wade,
Lemieux,	Wright.—91.
Lewis,	

M. HYMAN.

ABSTENTIONS SIMULTANEES :

PAIRES :

Ministériels.	Opposionnistes.
Christie,	Roddick,
Cartwright,	Tupper,
McColl,	Ward,
Dyment,	McCormick,
Emmerson,	Fowler,
Harty,	Reid (Grenville),
Charlton,	Tisdale,
Parmelee,	Pope,
Fielding,	Borden (Halifax),
Archambault,	Léonard,
Bickerdike,	Cargill,
Fitzpatrick,	Pringle,
Power,	Wilmot,
Guthrie,	Hughes (Victoria),
Mulock,	McLean,
Beith,	Clarke,
Carroll,	Casgrain,
Tobin,	Kaulbach,
Campbell,	Calvin,
Bazinet,	Ball,
Champagne,	Carscallen,
Davis,	Clancy,
German,	Smith (Wentworth),
Stephens,	Kendry,
Kendall,	Robinson (Northumberland),
Roche (Halifax),	Hale,
Sifton,	McLaren (Perth),
Galliher,	Seagram,
Malouin,	Alcorn,
Gallery,	Lavelle,
Bruneau,	Birkett,
Douglas,	Halliday,
Copp,	Culbert,
Maxwell,	Porter,

M. TAYLOR : Le représentant de Cornwall (M. Pringle) n'a pas voté.

M. PRINGLE : J'ai pairé avec l'honorable ministre de la Justice. Autrement, je me serais prononcé en faveur de l'amendement.

L'amendement est repoussé.

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

Ports et rivières—Territoires du Yukon, $50,000.

M. MONK : Quel ingénieur surveille les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Paul Mercier. L'an dernier, il accompagnait M. Taché. Il retourne là-bas pour terminer les travaux commencés depuis deux ans.

Dragage, $619,000.

M. WILSON : On devrait nous fournir des éclaircissements au sujet de ce crédit considérable. En plusieurs endroits du budget, il est question d'un outillage. Il paraît que nous avons à construire plusieurs dragueurs puisqu'il nous faut tout cet outillage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le mot "outillage" signifie dragueur et non drague.

M. INGRAM : Le ministre est-il encore de la même opinion qu'il y a un instant ? En admettant que nous accordions quelques-unes de ces sommes, sans discussion, le ministre prétendra-t-il lors de la prochaine session que nous n'avons pas droit d'examiner ces dépenses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais exprimé une pareille opinion.

M. INGRAM : Cependant, il n'y a pas longtemps, le ministre prétendait qu'ayant adopté un crédit sans discussion, nous n'avions pas droit de le remettre en cause. Si l'honorable ministre entretient encore cette opinion, nous désirons le savoir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais entendu exprimer cette opinion.

M. MONK : Avons-nous maintenant un outillage suffisant pour faire nos propres travaux de dragage, ou bien ces sommes sont-elles destinées à payer des entrepreneurs ? Je suis moi-même d'opinion que nous devrions pouvoir nous procurer un nombre suffisant de dragueurs ; mais dans ce cas-là, il ne faudrait pas donner de dragage à l'entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette de dire que je serai encore cette année obligé de louer quelques dragueurs. Mon honorable ami serait surpris d'apprendre le nombre de demandes reçues au ministère pour des travaux de dragage. L'eau baisse partout dans les lacs et les rivières et le trafic augmente. C'est le service qui donne lieu à plus de demandes. J'espère que l'an prochain nous serons assez bien outillés pour faire nous-mêmes nos propres travaux. Les deux ou trois nouveaux dragueurs présentement en construction suffiront, je l'espère, à nous mettre en état de faire tous ces travaux à meilleur marché qu'autrefois.

M. LEFURGEY : J'aimerais savoir si le crédit doit être affecté à des travaux de dragage au Cap Tourmentin pour faciliter l'approche des bateaux pendant l'hiver.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Des instructions ont été données il y a trois ou quatre jours pour qu'un dragueur se rende au Cap Tourmentin où il y a des travaux importants à faire.

M. MONK : Je remarque que, dans Ontario et Québec, on demande cette année pour les travaux de dragage donnés à l'entreprise les mêmes crédits que l'an dernier et, cependant, nous dépensons de fortes sommes pour nous outiller.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit de $75,000 n'est pas pour des travaux donnés à l'entreprise, mais pour payer les gages des ouvriers et les frais d'exploitation de nos dragueurs, cette somme couvre aussi quelques travaux donnés à l'entreprise.

M. McCREARY : Avant que le crédit affecté au dragage dans le Manitoba soit voté, je tiens à dire que j'ai constaté avec plaisir que ce crédit a été augmenté de $4,000. Je suppose que cette somme est destinée à améliorer le dragueur " Sir Hector " à l'embouchure de la rivière Rouge. Ce dragueur a été construit en 1882, je crois, et il est en très mauvais état. Le chaland qui l'approvisionne tombe en ruine et le tout se trouve dans un état de délapidation déplorable. Il y a peut-être dans cette Chambre des députés qui ignorent que nous avons dans la province du Manitoba de très grands lacs qui, comme les lacs Winnipeg, Manitoba et Winnipegosis, ne le cèdent en étendue qu'au lac Supérieur. Il y a aussi de grandes rivières qui se déversent dans ces lacs. Récemment on a commencé à exploiter des carrières considérables de gypse sur les rives du lac Manitoba et d'autres industries importantes sont établies sur les bords du lac Winnipeg. Nous avons grand besoin de dragage dans ces lacs et ces rivières pour permettre aux steamers d'y naviguer. Une requête très pressante a été adressée par la Chambre de commerce de Winnipeg pour qu'un navire spécial soit envoyé sur la rivière Rouge afin de la débarrasser des souches, troncs d'arbres et galets depuis le lac Winnipeg jusqu'à la frontière.

Il y a des carrières de pierre importantes sur les bords du lac Winnipeg, auxquelles pourraient s'approvisonner le Manitoba et le Dakota, si la rivière était navigable pour les bateaux tirant cinq ou dix pieds d'eau ; mais ces bateaux ne peuvent remonter la rivière si elle n'est pas débarrassée de ses obstacles. Il faudrait faire des creusages au lac Manitoba dont la partie se trouve dans mon comté, n'a pas de havres. Le Northern-Pacific a construit un embranchement jusqu'à Delta sur le lac Manitoba et a construit là un quai de 1,800 pieds de long, mais il n'y a pas de havre et les bateaux n'ont pas de protection. Je crois que le ministre ferait bien de demander un peu plus d'argent cette année et l'année prochaine afin de creuser ces lacs et ces rivières.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je reconnais pleinement l'importance des recommandations que l'honorable député m'a faites cette année et l'année dernière, et j'espère que mes collègues m'accorderont dans le budget supplémentaire une somme suffisante pour construire un dragueur qui, je l'espère, sera à l'œuvre l'année prochaine.

M. WADE : Je voudrais demander à l'honorable ministre si son attention a été appelée sur un éboulement considérable qui s'est produit sur les bords de la rivière La Have, et qui obstrue la navigation sur un parcours considérable, et particulièrement au mouillage où les vaisseaux se chargent de bois.

Je demanderai aussi à l'honorable ministre si c'est son intention de faire enlever ces débris. J'ai cru comprendre que le département des Travaux publics se proposait de faire des creusages dans la rivière aussitôt que le dragueur qui est en ce moment en construction sera complété.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai donné ordre que l'on prenne quelque moyen d'enlever l'éboulement dont parle mon honorable ami, et j'espère que l'on y réussira. Avec l'aide du dragueur puissant que l'on construit présentement à Sorel, pour les provinces maritimes, et que j'espère sera prêt l'été prochain, j'espère que nous pourrons faire avec satisfaction l'ouvrage que nous ne pouvions faire auparavant. J'espère que ce dragueur sera le plus complet et le plus parfait qui soit au monde; nous avons mis à profit dans sa construction toutes les dernières inventions et amélioration. Ce dragueur est construit sur le sol du Canada par des ouvriers canadiens et avec des matériaux canadiens ; nous n'avons fait venir qu'un ouvrier d'Angleterre, et j'espère que nous donnerons la preuve que nous pouvons construire au Canada des dragueurs et des vaisseaux tout aussi bien que de l'autre côté des frontières ou de l'autre côté de l'océan.

M. MONK : Nous voulons borner nos remarques aux principes généraux de l'administration du département. Je demanderais que mon honorable ami ait son bureau ouvert à des heures fixes, auxquelles nous pourrions aller lui faire entendre les plaintes et les besoins des différentes localités. Nous voulons adopter ces crédits aussi vite que possible.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne m'oppose pas à ce que l'on me critique, parce que je reconnais pleinement que les plaintes produisent quelquefois de bons résultats.

M. MONK : Je voudrais faire faire des creusages dans mon comté. Je suppose que l'honorable ministre pourra écouter ma plainte à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai reçu, il y a quelques jours, de l'honorable juge Davidson une requête demandant de faire certains creusages dans le comté de mon honorable ami. L'honorable député avait demandé de faire faire une partie des travaux l'année dernière, et cette année, à la demande de l'honorable juge Davidson, je ferai faire le reste.

M. MONK : Je suis parfaitement satisfait.

M. BOYD : Avant que l'item soit adopté, je veux rappeler à l'honorable ministre des Travaux publics la promesse qu'il m'a faite l'année dernière de faire faire quelques creusages sur la rive ouest du lac Manitoba. L'honorable ministre a aussi promis de faire construire un quai. Si j'ai bien compris un ingénieur examinait les travaux à faire, mais c'est tout ce qui a été fait. Je voudrais savoir ce que l'honorable ministre se propose de faire. On pêche beaucoup sur le lac, et il serait très avantageux aux colons islandais et aux métis établis sur divers points du lac d'avoir pour traverser leurs provisions d'autres moyens de transport que le petit bateau qu'il y a présentement sur ce lac. Jusqu'à présent ils ont été obligés de se construire leurs quais eux-mêmes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Malheureusement nous n'avons pas de dragueur. J'ai essayé d'acheter celui de M. Lemoine, et qui a servi à faire la tranchée pour régler le courant d'eau, mais je n'ai pu réussir, vu certaines difficultés à en obtenir un contrat de vente. Mais je crois pouvoir l'obtenir prochainement. Mon honorable ami a appelé l'année dernière mon attention sur l'importance de ce creusage ; je lui ai dit que je le ferais et je lui donne aujourd'hui la raison qui m'a empêché de le faire. Si dans une semaine ou deux nous avons le dragueur je ferai faire l'ouvrage.

Travaux de creusage—Colombie Anglaise, $30,000.

M. EARLE : Le ministre se propose-t-il d'appliquer une partie de cet argent au creusage du havre de Victoria ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le nouveau dragueur à succion dont nous nous sommes servis sur la rivière Fraser, creuse maintenant dans le havre de Victoria.

M. EARLE : On ne fait que niveler, on ne fait pas de creusage général du havre. Juste avant les élections l'honorable ministre s'en engagé à faire remplir les basfonds, mais le havre se remplit depuis des années, et l'on a demandé a mainte reprise au département des Travaux publics de faire creuser le havre. Comme il s'y fait beaucoup de navigation il ne serait que juste d'utiliser une partie de ce crédit à faire des creusages.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je désire rectifier mon honorable ami. C'est après les élections que j'ai pris l'engagement dont il parle.

M. EARLE : Ma mémoire est fidèle, et je me rappelle parfaitement qu'on a fait les élections au cri de : " Elisez Riley et vous aurez le dragueur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous aurez et le dragueur et Riley.

M. EARLE : Certainement que nous aurons le dragueur, mais je désire appeler l'attention du ministre sur le fait qu'il faut en outre avoir le dragage général du havre.

M. MORIN : Le gouvernement contruit les estacades et les répare ; fait-il payer quelque chose aux commerçants de bois qui s'en servent pour le flottage et la collection de leurs billots ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et nous avons retiré l'année dernière des glissoires et estacades du Saint-Maurice, la somme de $21,000. C'est un des rares travaux publics qui rapportent un profit. Nous retirons plus d'argent que nous n'en dépensons.

M. MORIN : Le ministre fait-il payer tant par 1,000 pieds ou tant par morceau de bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tant par morceau pour les billots, et tant la corde pour le bois de pulpe.

M. WILSON : Combien le gouvernement a-t-il dépensé d'argent pour construire les estacades et glissoires à cet endroit particulier qui donne de grands profits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelques-unes de ces estacades existaient avant la confédération. Nous y avons dépensé environ un quart de million de dollars, mais le commerce augmente très rapidement dans cette partie du pays. Il s'y construit de grandes manufactures.

M. WILSON : D'une façon générale ces estacades et glissoires ont-elles rapporté des profits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur le Saint-Maurice elles n'ont pas payé avant les huit ou dix dernières années. Les estacades de la Gatineau paient aussi.

M. WILSON : Avant cela payaient-elles les dépenses d'entretien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais dire.

M. BROCK : Lorsque vous dites que vous gagnez plus que vous ne dépensez, voulez-vous dire que vous avez dépensé $50,000 et en avez retiré $71,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nos recettes sont plus considérables que nos dépenses, c'est-à-dire nos dépenses sur le compte du capital.

M. BROCK : Et vous retirez plus que vos dépenses d'entretien ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. RBOCK : Mais rien sur le placement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. MORIN : Pourquoi ne pas laisser les commerçants de bois construire eux-mêmes leurs glissoires et estacades ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux étaient faits avant la confédération, et on a continué le même système depuis. Certaines parties du Saint-Maurice sont aussi navigables que la Gatineau. Il faut que la navigation soit protégée contre les billots, et nous continuons tout simplement ce qui était commencé lorsque nous sommes arrivés au pouvoir.

M. MORIN : Les glissoires et estacades n'empêchent pas la navigation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Prenez la rivière Ottawa et la rivière Gatineau comme exemple. Si on y laissait flotter les billots en liberté ces rivières en seraient remplies et les bateaux à vapeur ne pourraient pas naviguer du tout. Il nous faut construire des estacades et des glissoires pour recueillir les billots et laisser l'espace libre à la navigation.

M. MORIN : C'est très bien. Mais le gouvernement pourrait parfaitement obliger les commerçants de bois à construire eux-mêmes les estacades et glissoires, et je ne vois pas exactement où est la navigation sur la rivière Gatineau. Vous ne faites pas deux milles sans rencontrer un rapide ; quelquefois pas cinquante verges. Je ne crois pas qu'il soit possible de naviguer autrement qu'en canot d'écorce sur la rivière Gatineau.

M. BOURASSA : Cette question de glissoires et estacades a un caractère tout particulier qu'il ne faut pas oublier. Il est de l'intérêt des colons établis dans les vallées de ces rivières que ces estacades et glissoires soient construites par le gouvernement et soit sa propriété. Non seulement on ne doit pas, d'après moi, changer ce système, mais on doit au contraire l'étendre davantage, parce que si on laissait les compagnies ou les particuliers en devenir propriétaires, elles seraient portées à les exploiter de façon à en exclure les petits commerçants qui achètent le bois des colons.

Mes commettants ont eu l'expérience de ces choses, et le résultat en a été que l'on désire beaucoup que le gouvernement construise des glissoires et estacades sur toutes les rivières, non seulement pour la facilité de la navigation—ce n'est là qu'un côté de la question—mais à cause du fait que si les glissoires et estacades étaient laissées entre les mains de particuliers ceux-ci s'en serviraient pour leurs seuls avantages. Sans doute, ils n'ont pas le droit de refuser de laisser passer les autres, mais dans la pratique ils se donnent tous les avantages. C'est assez naturel peut-être, mais cela n'en prive pas moins les autres de l'usage de ces rivières pour le commerce du bois. Aux estacades du gouvernement, il y a un employé du gouvernement, et il essaie de rendre justice égale à tout le monde. Ainsi, non seulement les grands commerçants de bois obtiennent-ils justice, mais les colons ont aussi l'avantage de la concurrence pour la vente de leur bois, et principalement de leur bois de pulpe. C'est pourquoi j'espère que le gouvernement, au lieu de se contenter de simplement continuer ce système, le généralisera. Outre cela, il n'est pas seulement une question d'augmentation de dépenses pour le

gouvernement, car sur les rivières comme la Gatineau et le Saint-Maurice, les revenus paient les dépenses, et j'espère que l'on constatera aussi le même résultat sur la Rouge et la Lièvre.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Chemins et ponts—Ottawa—Pont de la rue Maria sur le canal Rideau, reconstruction, $5,000.

M. INGRAM : Le ministre voudra-t-il expliquer cet item ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet argent est pour compléter les approches du pont magnifique qui a été énergie sur le canal Rideau à la rue Maria afin de faire d'Ottawa la Washington du nord.

M. INGRAM : Qu'est-ce que le ministre entend-il par les " approches " ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les aplanir aux deux extrémités du pont.

M. INGRAM : La chaussée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et les travaux de terrassement.

M. INGRAM : On nous avait dit que le crédit que nous avons voté l'année dernière était le dernier qui devait être dépensé pour ce pont. La Compagnie du Canada Atlantique a-t-elle payé sa part ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. INGRAM : Combien coûtera ce pont en tout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A peu près $110,000, y compris la part du chemin de fer Canada Atlantique.

M. INGRAM : Quelle part cette compagnie a-t-elle payé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sa part a été de $17,000.

M. INGRAM : Je ne sais pas si à propos de cet item nous avons le droit de discuter la proposition de faire de la ville d'Ottawa la Washington du nord, mais je sais que l'on s'est servi de l'argent du gouvernement pour embellir certaines rues. Je ne sais pas qui décide quelles rues on doit améliorer, mais si les rapports sont vrais, les commissaires et ceux qui dirigent la dépense de l'argent sont de grands propriétaires sur les rues qui ont été améliorées. Si cela est vrai et si les commissaires ont le droit de dépenser l'argent à améliorer les rues où ils ont des propriétés, je crois que la commission agit mal. Il devrait y avoir quelqu'un au-dessus de ces commissaires, ou l'on devrait avoir un autre moyen de leur enlever le pouvoir de décider où l'argent devra être dépensé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question n'a pas de rapport avec les crédits devant le comité. L'octroi à la commission des embellissements d'Ottawa est fixé par statut, et j'ai donné avis d'un bill qui couvrira toute la question. L'honorable député aura le droit de faire ces critiques, mais pas sur l'item actuel qui n'a aucun rapport avec la commission d'embellissements d'Ottawa.

M. SPROULE : Qu'est-ce qui nous oblige alors à dépenser autant d'argent pour ce pont ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En 1885, la ville d'Ottawa et le ministère des Travaux publics ont fait un arrangement en vertu duquel le gouvernement s'obligeait à faire certains travaux, y compris le pont de la rue Maria. Je ne fais qu'exécuter la politique qui a été arrêtée il y a des années passées.

M. SPROULE : Cette somme finira-t-elle ce pont ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, il est achevé.

M. INGRAM : Comment le ministre s'y est-il pris pour déterminer la part que devait payer le chemin de fer Canada Atlantique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons demandé des soumissions, et nous avons ensuite fait une division du coût : basée sur la longueur additionnelle du pont rendue nécessaire par le fait que la compagnie du Canada Atlantique avait ses voies au-dessous. Nous avons essayé à faire la division la plus équitable possible.

M. MORIN : Il y a deux ou trois ans, j'ai demandé au ministre des Travaux publics une somme de $200 pour la construction d'un pont dans mon comté. Le ministre a répondu que le gouvernement n'accordait pas un sou pour les ponts. Mais nous avons ici $5,000 pour un pont dans la ville d'Ottawa, $16,000 pour un pont à Portage du Fort, et ainsi de suite.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami se rappellera peut-être que ce pont à Portage du Fort est un pont interprovincial, contruit depuis longtemps déjà par le gouvernement fédéral. Je suis en train de reconstruire des travaux faits par mes prédécesseurs. Les honorables députés en conviendront, le gouvernement fédéral n'est pas tenu de construire des petits ponts par tout le pays. Ce n'est ni notre devoir ni notre droit ; c'est aux conseils municipaux et aux gouvernements provinciaux qu'incombe cette obligation.

Lignes télégraphiques : lignes terrestres et câbles sous-marins, golfe Saint-Laurent. Réparations et améliorations des chaussées et nouvelles facilités d'exploitation à l'est de Godbout, $1,000.

M. GANONG : Je tiens à rappeler au ministre l'urgence d'une ligne télégraphique dans le comté de Charlotte. Le mi-

nistre en conviendra, j'ai maintes fois appelé son attention sur la question des travaux publics dans le comté de Charlotte. Il n'y a pas de crédit affecté à ces travaux, dans le budget principal, et je tiens à savoir s'il en inscrira un au budget supplémentaire, pour les frais d'une ligne télégraphique entre l'Ile au Cerf, Campobello et Eastport.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais dire ce que contiendra le budget supplémentaire. Je serai en mesure de répondre à cette question, quand le budget supplémentaire aura été débattu en séance du conseil.

M. GANONG : Le ministre en conviendra, j'ai souvent appelé son attention sur cette question, en particulier. Il s'agit de travaux forts importants. Je me suis parfois permis certaines critiques, non pas sur la dépense des deniers publics dans mon comté, mais sur l'application qu'on en a faite. Cela n'empêchera pas le ministre, j'espère, de rendre justice à mon comté, en fait de travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'honorable député se rassure, les remarques hostiles qu'il peut s'être permis de faire ne me feront pas changer d'attitude à l'égard de son comté. Je reconnais parfaitement le droit de l'opposition de critiquer les crédits de mon budget.

M. GANONG : Je suis bien aise d'entendre le ministre faire cet aveu. Ses paroles calmeront les appréhensions de plusieurs citoyens de mon comté qui avaient entendu dire le contraire.

M. MORIN : Le ministre pourrait-il me dire jusqu'où s'étend la ligne télégraphique en bas de Québec ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Notre réseau télégraphique atteint aujourd'hui Belle-Isle.

M. MORIN : Quelle est la distance ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La distance entre Québec et Belle-Isle est d'environ 800 milles.

Lignes télégraphiques, Colombie Anglaise, $5,000.

M. EARLE : On demande une courte ligne de la rivière Skeena et se rendant à un endroit appelé Aberdeen. Y a-t-il un crédit affecté à la construction de cette ligne, cette année ? C'est à peu de distance des fabriques de conserves et on me dit que la construction de ces quelques milles de ligne télégraphique à cet endroit rendrait de grands services.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons pris nos mesures pour construire une courte ligne qui coûtera de $1,500 à $1,800.

Examens préliminaires et inspections, $25,000.

M. HACKETT : Ces levées et inspections s'étendent sans doute à tout le Canada, et ce crédit est affecté aux frais généraux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. HACKETT : Je désire savoir si le ministre a reçu une pétition des citoyens de Percival-River, dans Prince-ouest, demandant qu'on fasse des études préliminaires, pour la construction d'une jetée à cet endroit ; et en outre, s'il a reçu une requête des citoyens de Victoria-ouest, comté de Prince-ouest, dans le même but. On se contente de demander une inspection pour le moment, sans demander de crédit. On désire faire faire une inspection préliminaire et obtenir l'approbation du ministère, avant de commencer les travaux. Ces pétitions viennent, l'une, des habitants de Percival River, concessions 9 et 10 ; et l'autre, des habitants de Victoria-ouest, concession 13. Le ministre se propose-t-il de faire faire ces études par ses ingénieurs et d'en obtenir des rapports sur l'utilité de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me rappelle pas avoir reçu requête des habitants de Percival-River ; on m'en a sans doute adressé, puisque l'honorable député l'affirme, mais ces détails m'échappent. Quant à Victoria-ouest, je me souviens qu'on m'a transmis une requête. Rien ne s'oppose à ce que ces inspections se fassent. L'ingénieur en chef du ministère est ici en ce moment et je lui donnerai les instructions voulues à cet égard.

Galerie d'art national, Ottawa, y compris l'achat de tableaux, d'après l'avis d'un comité d'artistes, $4,000.

M. EARLE : Je n'ai pas visité la galerie en question, cette année, mais je tiens de ceux qui ont visité cette salle, qu'elle est dans un état de malpropreté incroyable et qu'elle ne mérite nullement d'être décorée du nom de galerie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette galerie, j'en conviens, mérite d'être mieux entretenue. A venir jusqu'à l'année dernière, il n'y avait qu'un crédit de $2,000 affecté à cette prétendue galerie nationale. Les députés en conviendront, il faudrait un édifice convenable pour l'exposition de ces œuvres d'art. L'année dernière, nous lui avons fait subir quelques améliorations que nous compléterons avec les ressources si limitées mises à notre disposition.

Lignes télégraphiques entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent, $2,000.

M. HACKETT : Je tiens à rappeler ici au ministre des Travaux publics la promesse qu'il nous a faite l'autre jour, au cours du débat où le député de King (M. Hughes) et le député de Prince (M. Lefurgey) ont si éloquemment exposé leurs griefs relative-

ment aux compagnies de lignes télégraphiques. Le ministre, j'espère, n'oubliera pas sa promesse et remédiera à ces abus.

Lignes télégraphique, d'Ashcroft à Dawson, $87,500.

M. MONK : Je tiens à savoir si ces lignes télégraphiques doivent demeurer sous la direction du ministère des Travaux publics, ou bien si elles feront partie du service postal, comme en Angleterre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Jusqu'ici, ces lignes sont demeurées sous la direction du ministère des Travaux publics et cela pour l'excellente raison qu'il les a construites avec succès et que ce pays, en outre, est dans une tout autre situation que l'Angleterre. Nos lignes télégraphiques au Canada, répondent surtout aux besoins du commerce et de la navigation. C'est là mon humble avis, que tout le monde ne partage peut-être pas.

M. MONK : Est-ce bien là l'avis du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jusqu'ici la question n'est pas encore venue sur le bureau. Elle n'a été discutée que par la presse.

M. BENNETT : Le "Globe" de Toronto est d'avis que ces lignes télégraphiques doivent faire partie du service postal. A tout événement, pour le prochain exercice, le ministre des Travaux publics continuera sans doute à avoir la haute main sur ce service.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Puisque mon ministère a construit ces lignes, il est juste, à mon avis, qu'il continue à diriger ce service. A titre d'ancien journaliste, j'attache, sans doute, beaucoup d'importance à l'opinion d'un journal de la valeur du "Globe," mais, j'ajouterai que sur cette question, je suis aussi bien renseigné que ce journal.

M. INGRAM : Vous êtes en possession de ces lignes, pour le moment.

M. EARLE : Au sujet de la ligne de Dawson, le ministre pense-t-il qu'il soit possible d'abaisser la taxe des dépêches ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serais heureux d'être en mesure d'abaisser la taxe de ces dépêches, mais je ne saurais le laisser espérer, pour le moment. L'entretien de cette ligne est fort dispendieux. L'année prochaine, les frais seront sans doute inférieurs à ceux de l'année dernière, car, mon honorable ami le sait, c'est toujours la première année de l'exploitation d'une ligne télégraphique que les frais sont le plus élevés. Il y a bien des difficultés à surmonter dans un pays comme celui-là. L'hiver dernier, il y a eu jusqu'à 27 pieds de neige sur les lignes, et on le comprend, leur entretien entraîne bien des dépenses. Je ne saurais, pour le moment, promettre de réduction de taxes. Plus tard, je serai peut-être en mesure de donner des renseignements que je ne suis pas libre de fournir à la Chambre aujourd'hui. Si je réussis à convaincre mes collègues, nous pourrions prolonger cette ligne dans certaines directions, de façon à augmenter les recettes et à améliorer le service. J'ai entamé des négociations avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le but de prolonger la ligne sans trop de frais. J'ignore si ces négociations aboutiront.

M. MONK : Quelle a été la totalité des recettes de ces lignes télégraphiques dans la direction du Yukon, au cours du dernier exercice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais donner ce renseignement pour le moment.

M. EARLE : Quelle est la longueur de la ligne construite ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a au Yukon, 2,100 milles de lignes télégraphiques.

M. EARLE : A partir du littoral ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, à partir d'Ashcroft, y compris la ligne de Port-Simpson, soit 2,100 milles, en chiffres ronds.

M. EARLE : Quel est le coût et le chiffre des messages transmis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas ce renseignement par devers moi ; mais, comme je dois demander un crédit supplémentaire, j'en profiterai pour donner tous les renseignements voulus.

M. MONK : Puisque le ministre doit fournir plus tard ces renseignements, je n'insiste pas davantage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je fournirai tous les renseignements, quand je demanderai un nouveau crédit.

M. MONK : Alors, je compléterai ma question. Je désirerais savoir le chiffre des recettes des lignes télégraphiques du Nord-Ouest, y compris le Yukon, et celui du capital consacré à ces lignes jusqu'aujourd'hui. Le ministre voudra-t-il bien prendre la chose en note ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Appointements et frais de route des inspecteurs des ports, et frais de route des autres fonctionnaires en tournée d'inspection et du service douanier.

Laboratoire du service des douanes—Frais des analyses des sucres, des mélasses et le reste, y compris le salaire des fonctionnaires nommés " employés dans ce but.

Conseil des douanes—Frais relatifs à ce conseil, y compris le traitement de $800 au commis-

saire des douanes, à titre de président du conseil.

Appointements des fonctionnaires nommés ou employés à la compilation des relevés statistiques des importations et exportations, $121,500.

Le MINISTRE DES DOUANES : Comme je l'ai dit, l'autre jour, à la fin de la séance du comité, ce crédit supplémentaire de $5,000 se répartit de la façon que voici : le traitement d'un de ces fonctionnaires qui était, antérieurement, payé à même le crédit affecté au service intérieur, a été transféré au crédit du service extérieur ; puis, il a été nommé un nouvel employé à $1,000 d'appointements et il a touché $700. Ces frais y compris quelques augmentations de traitement indiquent ce crédit supplémentaire.

M. INGRAM : Le ministre nous a promis quelques renseignements sur le port de Saint-Thomas. Je tiendrais à les avoir.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je suis allé aux renseignements à ce sujet ; de fait, j'en savais quelque chose. Ce sont des renseignements de nature générale, je suppose, que désire l'honorable député ; autrement, il devrait préciser sa question. Il s'agissait, je crois, de l'affaire du percepteur au port de Saint-Thomas. Malheureusement, après inspection faite sur la conduite de ce fonctionnaire, on a constaté de telles irrégularités qu'il a fallu le congédier et lui donner un successeur ; du reste, le ministère n'a pas subi aucune perte, tout ayant été remboursé.

M. INGRAM : Est-ce que les cautions ont remboursé le déficit ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui. Peu après mon entrée en charge, je constatai que des particuliers avaient l'habitude de se porter garants, et lorsqu'il se produisait quelque perte, ces cautions exerçaient une forte pression, nous représentant quelquefois que sévir contre eux serait les ruiner. J'estimai préférable d'adopter le système en vogue dans les maisons commerciales, et en conséquence nous fîmes des arrangements avec les quatre compagnies de garantie canadiennes, pour qu'elles répondissent de nos fonctionnaires. Aujourd'hui quand nous nommons un fonctionnaire, nous en donnons avis à la compagnie de garantie qui se charge des risques pour cette province, et dès lors elle devient caution. Dans l'affaire en question, le gouvernement n'a subi aucune perte.

M. INGRAM : Est-ce qu'une compagnie de garantie s'était portée caution pour le fonctionnaire en question ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. HENDERSON : Quelle taxe les compagnies de garantie exigent-elles ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous avons stipulé un prix spécial, dont je ne me rappelle pas le chiffre, en ce moment, cette taxe, quelle qu'elle soit, est défalquée du traitement du fonctionnaire.

M. HENDERSON : Ne serait-il pas préférable que le gouvernement se portât caution pour ses propres fonctionnaires ? Si je ne me trompe, les pertes sont peu importantes, et si le gouvernement se portait garant, il serait en mesure de n'exiger que la moitié de la taxe que les fonctionnaires versent aux compagnies de garantie. Le ministre pourrait utilement étudier ma proposition.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le ministère des Postes a adopté, en partie, ce système. Le système en vogue au ministère fonctionne bien et nos employés ne s'en plaignent pas. Tout fonctionnaire préfère s'adresser à une compagnie de garantie, plutôt que de demander à un ami de se porter caution pour lui. Eu égard au nombre de nos fonctionnaires, je suis bien aise de le dire, nos pertes sont relativement insignifiantes ; or, par le fait qu'une compagnie de garantie est intéressée, le fonctionnaire devient plus prudent, s'il est porté au relâchement dans sa gestion.

M. HENDERSON : Le directeur général des Postes a adopté, en partie, le système que je suggère et les directeurs de la poste ne sont plus tenus de payer une taxe aussi élevée qu'autrefois. En outre, les recettes suffisent amplement à combler les pertes subies, et cela en raison du petit nombre des déficits.

Le MINISTRE DES DOUANES : La taxe exigée par la compagnie de garantie est de 40 cents par cent dollars.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Le gouvernement aurait tort, à mon avis, de se porter garant pour ses propres fonctionnaires ; car, advenant qu'ils se rendissent coupables de divertissement de fonds, on exercerait sans doute une forte pression sur le gouvernement, pour l'engager à user de clémence à l'endroit des concussionnaires. Quand un employé sait qu'il doit traiter avec une compagnie d'hommes d'affaires, cette pensée a un effet salutaire sur lui.

M. HENDERSON : Je n'approuve pas que des particuliers se portent cautions pour les employés ; mais, d'un autre côté, il n'y a pas lieu de verser tous ces deniers à des compagnies de garanties et de les aider à accumuler des fortunes. A mon avis, le gouvernement devrait gérer ses propres affaires et exiger des fonctionnaires une taxe moins élevée.

Divers, $35,000.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette augmentation de $5,000 est d'urgence, pour les impressions et la papeterie. La nouvelle branche de la statistique douanière entraîne un surcroît de dépenses pour impressions, et le pays, j'espère, apprécie l'avantage qui en résulte. A mon avis, c'est un grand avantage pour le pays que de pouvoir con-

naître ces renseignements aussi promptement qu'aujourd'hui.

Frais d'entretien des garde-côtes et service douanier, $30,000.

M. BENNETT : Au sujet de ce crédit, je tiendrai à savoir quel système le gouvernement entend suivre, cet été, relativement à l'admission des remorqueurs américains au cabotage dans les eaux canadiennes.

Le 27 février, j'ai posé au ministre cette question-ci : A quels remorqueurs enregistrés aux Etats-Unis a-t-on permis de naviguer dans les eaux canadiennes, l'année dernière, pour y faire le commerce de cabotage? Et le ministre répondit que nulle permission n'avait été accordée. J'acceptai la réponse du ministre pour le moment, bien que je fusse convaincu de son inexactitude. Evidemment, le ministre avait été mal renseigné. C'est de l'agrément du ministre que ces remorqueurs ont dû faire le cabotage dans les eaux canadiennes. Je puis donner les noms de ces vaisseaux et ceux de leurs propriétaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Combien y en a-t-il ?

M. BENNETT : On m'en a signalé trois, au moins. Personnellement, j'en connais un, pour l'avoir souvent vu. Ces remorqueurs ont pris l'inscription maritime aux Etats-Unis, mais sont la propriété d'amis puissants du gouvernement ; or, on leur permet de faire le cabotage dans les eaux canadiennes, au mépris de la loi, tandis qu'un remorqueur canadien ne peut traverser la frontière ni faire le cabotage dans les eaux américaines. Si le gouvernement, après la clôture de la session, ou même au cours de la session, après avoir étudié la question, entend dire à ses amis politiques : " Nous vous autorisons à amener dans les eaux canadiennes vos remorqueurs inscrits aux Etats-Unis, pour y faire le cabotage ", il est bon qu'on le sache, afin que tous soient mis sur un pied d'égalité. Mais n'allez pas créer des distinctions odieuses, en réservant vos faveurs à vos partisans politiques. L'année dernière, vous avez frappé sur vos propres amis, de la baie Georgienne ; car il s'y trouve des libéraux, propriétaires de remorqueurs. Aussi, qu'est-il arrivé ? On a vu des remorqueurs canadiens amarrés aux quais, pendant que les remorqueurs américains naviguaient dans les eaux de la baie Georgienne. Je demande pardon au ministre ; mais force m'est bien de lui dire que sa réponse est inexacte. Qu'il nous dise au moins si le gouvernement veut établir pour règle que ces remorqueurs américains pourront venir exploiter leur négoce dans les eaux canadiennes. Voilà des gens qui ont passé la meilleure partie de leur vie à s'élever, par leur travail, des rangs inférieurs jusqu'à ceux de capitaine, de seconds ou d'ingénieurs et qui, aujourd'hui, se voient réduit à chômer, faute d'ouvrage,

et cela parce qu'on permet aux remorqueurs américains de venir leur enlever le pain de la bouche. Je demande au ministre si c'est son intention de tolérer pareil état de choses encore une année.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous n'avons jamais eu l'intention de permettre la chose, l'année dernière, et nous n'entendons nullement la tolérer cette année. La loi du cabotage défend aux vaisseaux américains de venir se livrer à leur exploitation dans les eaux canadiennes, et la réponse que j'ai donnée à l'honorable député, réponse qu'il dit incorrecte, est la seule que je puisse apporter. Il ne saurait être délivré de permis à l'insu du ministère ; or, le commissaire, que j'ai interrogé à ce sujet, m'a lui-même donné les renseignements en question. Je ne sache pas qu'il se trouve de haut fonctionnaire mieux renseigné ou plus digne de foi que lui, et force m'est bien de m'en tenir à sa réponse. J'ai répondu franchement à la question. J'ai dit qu'il avait été accordé un permis à un chaland, muni d'une pompe à sable, mais notre système est de ne permettre à aucun vaisseau américain d'enfreindre nos lois de cabotage.

Telle a été notre intention bien arrêtée, l'année dernière, et nous ne voulons pas nous écarter de ce système, cette année. S'il y a eu infraction de cette règle, l'année dernière, c'est à l'insu du gouvernement et si l'honorable député veut bien me renseigner sur les faits venus à sa connaissance, je lui en saurai gré.

Nous venons de publier une nouvelle circulaire. On nous a informés que certains vaisseaux canadiens voulaient entreprendre le remorquage de bois en grume, d'un port canadien jusque dans les eaux américaines, et là abandonner leur entreprise de touage pour la transférer à un vaisseau américain, lequel remorquerait ce bois, une partie du chemin, tandis qu'un autre vaisseau canadien ferait le reste. Nous avons fait une enquête approfondie à ce sujet, et c'est peut-être à quelque fait de ce genre que mon honorable ami fait allusion. L'année dernière il n'a pas été émis de permis. L'année précédente, nous en avons accordé un, dans des circonstances exceptionnelles, il s'agissait de transporter une scierie mécanique du Michigan à Sarnia. Dans la circulaire en question, il est déclaré que si un vaisseau américain vient dans les eaux canadiennes pour faire le remorquage des billes, il faut une déclaration à l'entrée avec le congé en douane et il va sans dire que le vaisseau doit recevoir un certificat d'acquit pour un port américain. Il ne pourrait recevoir de congé en douane pour un port canadien. Ainsi, si l'on a éludé la loi, l'année dernière nous avons pris les mesures voulues pour que la chose ne se répétât pas, cette année. Je le répète, si l'honorable député veut nous donner des renseignements sur quelques infractions qui ne soit pas venue à notre connaissance, j'en serai fort aise.

M. BENNETT : Je puis assurer le ministre que, l'année dernière, un remorqueur américain a navigué sur la baie Georgienne, entre les ports canadiens. Je puis lui faire connaître privément le nom du remorqueur et celui du propriétaire. Je tiens ce renseignement d'un capitaine qui en demandant un congé en douane pour un remorqueur canadien, reçut par erreur le certificat d'acquit destiné au remorqueur américain. Il y était dit que, d'après les instructions du ministère des Douanes, ce remorqueur pouvait obtenir congé en douane, et ce remorqueur, tout le monde le sait, était américain.

Le MINISTRE DES DOUANES : Etait-ce à destination d'un autre port canadien ?

M. BENNETT : Oui, d'un port canadien sur la baie Georgienne, à un autre port canadien, sur la même baie. J'ai moi-même souvent vu ce remorqueur. La chose est de notoriété publique, et il y en a d'autres sur les lacs, m'a-t-on dit, mais je n'en saurais parler de science certaine. Mais, puisque le ministre affirme qu'il ne sera pas émis de permis cette année, voilà qui est propre à rassurer les propriétaires de remorqueurs de la baie Georgienne.

Le MINISTRE DES DOUANES : Que l'honorable député ne se méprenne pas sur le sens de ma déclaration. Il m'a demandé quelle était l'intention du gouvernement. Je ne voudrais qu'on me fît dire que l'exécutif n'a pas le pouvoir d'accorder, dans un cas exceptionnel, un permis, sans préjudice, aux intérêts canadiens, comme par exemple, lorsqu'il s'est agi de la construction d'une raffinerie dans le comté de Bothwell, où il était d'urgence, pour le progrès des travaux de se procurer un chaland muni d'une pompe à sable. Il faudrait d'abord s'informer s'il existe quelque vaisseau de ce genre au pays. Etant donné qu'il y en eût, nous n'accorderions pas de permis ; mais, pourvu que les intérêts canadiens n'en éprouvent aucun détriment, ou bénéficent de la chose, il est justifiable d'accorder un permis, et je ne voudrais pas que l'honorable député donnât à ma promesse un sens qu'elle ne comporte point.

J'ignore s'il sera délivré quelque permis cette année ; mais s'il arrive que dans des circonstances exceptionnelles, nous en accordions, je ne veux pas qu'on m'accuse de n'avoir pas bien saisi la pensée de l'honorable député. L'intention du gouvernement c'est que le commerce de cabotage entre les ports canadiens se fasse par des vaisseaux canadiens. Nous tenons à développer notre commerce maritime canadien. Comme l'honorable député l'a affirmé à bon droit, d'après les lois de cabotage en vigueur aux Etats-Unis, il n'est pas permis à nos vaisseaux de faire ce commerce entre leurs ports et nous voulons appliquer le même système au Canada.

M. McGOWAN : Je tiendrais à avoir quelques éclaircissement au sujet de l'importation de l'huile de graine de lin au pays. Nous en avons importé d'Angleterre 735,900 gallons, évalués à $427,270, soit en moyenne 58 cents le gallon. De France, nous avons importé 536 gallons, évalués à $307, soit 57½ cents le gallon. Des Etats-Unis, nous avons importé 21,562 gallons, évalués à $8,925, soit en moyenne 41¼ cents le gallon. D'après les cotes commerciales du marché de l'huile de graine de lin sur le marché de Chicago, du 1er juillet au 30 juin 1901, je constate que le prix du gallon, par chargement de wagon, était de 76 cents en juillet, de 75 cents en août, et que le prix le moins élevé est de 67 cents.

Pour les douze mois, la moyenne des prix, par gallon impérial, a été de 73.35 cents, et par gallon, mesure de vin, de 61.13 cents. J'emprunte ces chiffres à la " Paint Oil and Drug Review " de Chicago. Il semble singulier que l'huile américaine ait passé en douane ici à 41¼ cents le gallon et ait acquitté le droit d'après cette estimation, tandis que la moyenne des prix à Chicago était de 73.35 cents par gallon impérial et de 61.33 cents par gallon, mesure de vin.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable député veut bien me transmettre ces chiffres, j'irai aux renseignements.

M. McGOWAN : Avec plaisir. Voyons, d'après l'évaluation faite en douane dans quelle mesure l'Angleterre a bénéficié du tarif de préférence. Je constate que 100 gallons de provenance américaine, coûtant en moyenne 41.25 cents le gallon, soit $41.25 en tout, ont acquitté $10.32 de droits. Le même nombre de gallons, de provenance anglaise, a acquitté $9.67 de droits, ce qui laisse un écart de 65 cents sur 100 gallons en faveur de l'Angleterre. Il y a, assurément, quelque chose d'insolite ici.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'honorable député veut bien venir à mon bureau, volontiers, nous causerons de la chose. S'il arrive qu'un article, comme l'huile, soit estimée au-dessous de sa valeur, il importe de mettre fin à cet abus.

M. McGOWAN : Le ministre doit se rappeler que l'huile américaine est de qualité supérieure à l'huile anglaise et doit valoir davantage. Il est inexplicable que l'huile américaine soit évaluée à 41¼ cents le gallon en douane, tandis que son prix moyen, sur le marché de Chicago, par chargement de wagon, est de 73⅓ cents.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le député de Macdonald, si je ne me trompe, a exprimé le désir de faire quelques observations au sujet du pétrole, quand ces articles seraient débattus.

M. BOYD : Au cours du débat sur le budget du ministre du Revenu de l'intérieu, on a appelé son attention sur l'inspec-

tion du pétrole à Port-Arthur, et il a répondu que ce ne sont pas ses fonctionnaires, mais ceux de la douane, qui sont responsables de la chose. Voici ce que je tiens à savoir : comment se fait-il qu'on ait laissé passer en douane une grande quantité de pétrole de qualité inférieure, et quelles mesures a-t-on prises pour parer à la répétition de cet abus ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'étais absent, lorsque ce débat a eu lieu, mais on a appelé mon attention sur le fait. On a importé au Nord-Ouest, paraît-il, un chargement de pétrole qui a été la cause de bien des ennuis.

Nous nous assurâmes que ce pétrole avait atteint Fort-William dans un navire réservoir et l'on avertit immédiatement l'agent du ministère à cet endroit, car le devoir des officiers de douanes est de faire l'épreuve de ce pétrole, tel que fixé par l'Exécutif. Nos inspecteurs sont munis des instruments nécessaires, et ils doivent faire l'épreuve du pétrole importé. Dans le cas actuel, il s'agissait de petrole américain, et le rapport de l'officier du ministère à Fort William indique que la force du pétrole dépassait l'épreuve de la gravité et de l'inflammabilité exigée par la loi. J'ai discuté la chose avec des personnes intéressées dans le commerce d'huile, et elles ne peuvent expliquer la chose autrement qu'en disant qu'il peut se produire une erreur de temps à autre dans la production de tous ces articles. On me dit qu'ils ont pris toutes les mesures nécessaires pour empêcher que pareille chose se répète. L'employé du ministère n'est pas à blâmer, car le pétrole a été soumis à l'épreuve et indiquait une force plus élevée que celle requise par la loi tant au point de vue de la gravité que de l'inflammabilité.

M. BOYD : C'est de ce seul fait dont nous pouvons tenir le ministre des Douanes responsable, si ce n'est sur la politique générale du gouvernement, et cette question a été discutée lorsque les crédits du ministre du Revenu de l'Intérieur ont été soumis à la Chambre. Si ce que l'honorable ministre nous dit de son employé est exact, il faut absolument que le ministère du Revenu de l'Intérieur ou le ministère des Douanes voient à se procurer des instruments qui puissent donner une épreuve plus parfaite. Mes renseignements sont que la même qualité de pétrole a été vendue en grande quantité dans le Dakota, le Minnesota et le territoire avoisinant. Mais, après les explications fournies par l'honorable ministre et vu l'heure avancée, je ne discuterai pas plus longtemps cette question.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je dois ajouter que depuis ce temps, une circulaire spéciale a été adressée à tous les inspecteurs des ports d'entrée où le pétrole est reçu, les avertissant d'être très soigneux dans les épreuves qu'ils font. Je ne veux pas chercher à diminuer la valeur de ce que je viens de dire, en alléguant que cet inspecteur avait fait l'épreuve du pétrole, seulement, cette circulaire est destinée à leur rappeler que nous voulons qu'ils soient bien particuliers à ce sujet.

M. ROSS (Victora, N.-E.) : Les instruments peuvent être bons, mais il se pourrait bien que les employés ne sauraient pas s'en servir et auraient besoin d'un peu de pratique pour pouvoir les utiliser convenablement. Il existe un bon nombre d'employés qui ignorent comment s'en servir.

M. PUTTEE : Je suis surpris d'apprendre, de la bouche de l'honorable ministre, que ce pétrole a subi une épreuve satisfaisante. Si pareil pétrole est admis au pays, les employés du ministère perdent leur temps à faire ces épreuves. Depuis que cette question est venue devant la Chambre, j'ai appris de bonne source que ce changement avait été expédié au Canada par erreur, que l'on ne s'attendait pas à l'arrivée d'un chargement de cette qualité, et qu'il n'en avait jamais été expédié de semblable auparavant. Mais si ce pétrole a subi l'épreuve avec succès, à quoi bon prendre toutes ces mesures de précautions ?

M. McCREARY : N'était-il pas possible de falsifier ce pétrole à partir du moment où il est passé à Port-Arthur jusqu'à celui où il est parvenu au consommateur ? On est peut-être porté à croire que nous faisons trop de tapage autour de cette question du pétrole, mais je ferai remarquer à la Chambre qu'elle est d'une importance vitale pour les gens de l'ouest. Il nous faut employer le pétrole dans un grand nombre de petites villes et dans presque toutes les maisons des cultivateurs, car l'électricité n'est pas aussi répandue dans cette partie du pays que dans les vieilles provinces. Durant la dernière élection de Lisgar, la question la plus importante qui a été discutée dans presque toutes les assemblées publiques, a été celle de la qualité du pétrole. Malheureusement, je n'étais pas en position de répondre à toutes les questions qui m'étaient posées par les cultivateurs. Je crois que l'on ferait bien de redoubler de précaution dans les épreuves qui sont faites à Port-Arthur. Il me paraît étrange que ce changement de pétrole soit le seul qui ait été trouvé défectueux. Ce pétrole est rendu dans chaque village, dans chaque hameau et dans chaque maison des prairies. Je prie l'honorable ministre de voir à ce que cette inspection soit plus sévère. Je comprends qu'il existe une loi concernant la falsification des produits alimentaires, en vertu de la quelle un employé public peut prendre des échantillons des produits offerts en vente, afin de constater s'ils sont sains. Il existe un système de cette nature dans la loi municipale. L'inspecteur de la municipalité peut prendre un pain dans la voiture du boulanger ou une pinte de lait dans celle du laitier, et les

soumettre à l'épreuve afin de constater si ces articles répondent aux exigences de la loi. Je ne vois pas pourquoi la même loi ne s'appliquerait pas au pétrole. Le ministre à qui incombe le soin de surveiller ces choses devrait faire adopter une loi, s'il n'en existe déjà une, permettant à ses inspecteurs de se rendre chez n'importe quel commerçant en gros ou en détails, d'y prendre un échantillon de pétrole et de le soumettre à l'épreuve, afin de constater si le pétrole que l'on fournit est falsifié, et d'imposer une amende si l'on constate que ce commerçant trompe le public.

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai discuté la question avec le sous-ministre du ministère du Revenu de l'intérieur, qui sait bien mieux que moi à quoi s'en tenir sur la partie technique de cette affaire. Je crois avoir compris que des instructions ont été données à l'analyste du ministère à Winnipeg de se procurer des échantillons de ce pétrole et d'en faire l'épreuve. Son rapport est attendu d'un jour à l'autre. Comme je n'ai pas vu le sous-ministre aujourd'hui, j'ignore si ce rapport est arrivé ou non. Il y aura probablement un item quelconque des estimations supplémentaires du ministère du Revenu de l'intérieur ou des Douanes, qui permettra de ramener cette question sur le tapis, et nous serons peut-être alors en mesure de fournir des renseignements plus complets. Je ne prétends pas posséder de connaissances techniques sur cette question, mais au cours d'une conversation avec un commerçant de pétrole, on m'a dit que la température pourrait avoir contribué jusqu'à un certain point à modifier la qualité de l'huile.

M. McCREARY : Le vent.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, la température. Quand le temps est froid le pétrole devient plus épais, l'huile plus pesante va au fond du réservoir, et quand on veut s'en servir elle est plus épaisse et ne peut pas monter dans la mèche—que cela soit vrai ou non, ou quels peuvent être les effets de la température sur le pétrole, voilà autant de questions auxquelles je ne suis pas en mesure de répondre. Je laisse ce soin à l'honorable député de Lambton-est (M. Simmons) et à d'autres députés qui sont plus renseignés que moi sur ce sujet. Toutefois, le ministère du Revenu de l'intérieur s'occupe de la question, et des épreuves sont faite dans le sens indiqué par l'honorable député (M. McCreary). J'espère que nous serons en mesure de fournir des renseignements additionnels sur cette question avant la fin de la session.

Administration civile — Dépenses imprévues—Ministère des Finances et conseil du Trésor, $7,590.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est déjà venu devant la Chambre lorsqu'il s'est agi de discuter les dépenses du gouvernement civil. Le député de Lanark (M. Haggart) m'a alors demandé de laisser ce crédit en suspens, car il désirait discuter certaines décisions rendues par le conseil du Trésor. Mais depuis ce temps, j'ai eu occasion de parler de la chose avec l'honorable député, et il m'a dit qu'il ne voulait pas que ce crédit restât en suspens plus longtemps.

Fonds de retraite—Allocation supplémentaire à M. Wallace, ex-directeur de poste à Victoria, C.A., $240.

Dépenses autorisées par statut, montant probablement requis, $328,090.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci est le crédit ordinaire pour le fonds de retraite. Le seul item additionnel est celui de $240 destiné à l'ex-directeur de la poste de Victoria. La balance de ce crédit est déterminée par la loi. Comme la Chambre le sait, il s'agit là d'une question sur laquelle nous n'exercons aucune juridiction.

Les résolutions sont rapportées.

AJOURNEMENT.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 12 heures 30 du matin, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 23 avril 1902.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures.

EGLISE CATHOLIQUE RUSSO-GRECQUE ORTHODOXE.

M. FRANK OLIVER (Alberta) propose :

Que la partie de la règle 49 qui limite le délai pendant lequel on peut présenter les pétitions pour obtenir des bills privés soit suspendue à l'égard d'un bill pour conférer la personnalité civile à l'évêque de l'église catholique russo-grecque orthodoxe, conformément à la recommandation contenue dans le quatorzième rapport du comité des ordres permanents, et que permission soit accordée de présenter le dit bill.

M. A. A. C. LaRIVIERE (Provencher) : Le rapport du comité a-t-il déjà été adopté ? Ne faut-il pas deux jours d'avis avant qu'on puisse adopter le rapport du comité ?

M. L'ORATEUR : En vertu de la règle 31 lorsqu'un comité a fait un rapport, on peut présenter un bill sur ce rapport sans aucun avis pour l'adoption du rapport lui-même. En conséquence la motion est conforme au règlement.

M. LaRIVIERE : Mais on ne peut suspendre les règles de la Chambre excepté du consentement unanime. Je ne veux pas faire d'opposition à ce bill maintenant ; mais

je demanderai à mon honorable ami de retarder sa motion d'un jour ou deux.

M. OLIVER : Je n'ai aucune objection à retarder la motion d'une séance ou deux. Si l'honorable député (M. LaRivière) a le privilège de refuser de permettre de présenter ce bill maintenant, et s'il juge à propos d'exercer ce privilège, naturellement je ne peux l'empêcher.

M. LaRIVIERE : Il était entendu que je serais invité à assister à cette réunion du comité des ordres permanents, mais on ne m'a pas averti et je n'en connaissais rien du tout. Si on considérait qu'il ne valait pas la peine de m'avertir, je crois qu'il n'est que juste que j'exerce cette prérogative maintenant. Je ne m'opposerai pas à ce que le bill aille devant le comité plus tard, mais j'espère que l'honorable député n'insistera pas sur l'adoption de sa motion aujourd'hui.

M. OLIVER : Quand pourrai-je avoir le privilège de présenter cette motion ? Je voudrais qu'on s'entende là-dessus.

M. LaRIVIERE : Après demain.

Motion (de M. Oliver) retirée.

PREMIERES LECTURES.

Bill (n° 129) intitulé : "Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Oriental."—(M. Taylor).

Bill (n° 128) intitulé : "Acte concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur."—(M. Taylor).

Bill (n° 109) intitulé : "Acte constituant la caisse de pension de la Banque Molson."—(M. Osler).

Bill (n° 130) intitulé : "Acte concernant la Compagnie de chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson."—(M. McCowan, par M. Parmelee).

Bill (n° 131) intitulé : "Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoulin et de la Rive Nord."—(M. McCowan, par M. Parmelee).

Bill (n° 132) intitulé : "Acte à l'effet de modifier l'Acte concernant la constitution des chambres de commerce."—(Sir Richard Cartwright.)

PORC DES MONTAGNES ROCHEUSES.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Hon. Clifford Sifton) :

Bill (n° 133) portant modification de l'Acte du parc des Montagnes Rocheuses, 1887.

Ce bill est destiné à agrandir les limites du parc. Le parc actuel a 260 milles carrés ou 166,400 acres. C'est-à-dire, comme la Chambre le voit, un peu moins de 20 milles de côté. Le parc ainsi agrandi aura 4,900 milles de superficie, ou 3,136,000 acres carrés. Mais le long de ce parc sur la frontière de la Colombie Anglaise, nous avons, en vertu d'un arrêté du conseil, réservé une partie de la zône du chemin de fer de la Colombie Anglaise s'étendant jusqu'à Field, sous le nom de Parc-Yoco, qui a 832 milles carrés, ou 532,480 acres.

Le parc projeté et le parc Yoko réunis renfermeront 3,668,480 acres. Je peux dire que le nombre de visiteurs au parc augmente très rapidement, et on trouve qu'il sera un endroit où les visiteurs viendront en grand nombre, surtout les touristes américains. Nous avons un admirable troupeau de buffles, et un grand nombre d'autres animaux, tels que caribous, élans, une ou deux races de chèvres, et nous tâchons d'y réunir une collection d'animaux qui attireront les gens.

Nous constatons que ces animaux constituent un grand attrait pour les visiteurs. C'est l'opinion de tous ceux qui ont visité le parc que ce serait une grande erreur de ne pas étendre les limites suffisamment pour mettre à effet l'intention originaire.

Je dépose une carte sur le bureau afin que les députés puissent se rendre compte par eux-mêmes.

M. LaRIVIERE : Quelle sera la forme du parc lorsqu'il aura été agrandi ? Sera-t-il carré ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il aura presque la forme d'un triangle. Le plus grand côté du triangle sera la frontière entre les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise, et il y aura deux lignes droites se terminant par un angle droit dans les territoires.

M. LaRIVIERE : J'ai eu la bonne fortune de visiter le parc l'été dernier, et je suis très heureux que ce bill soit présenté.

M. MONK : Cet agrandissement comporte-il quelques expropriations ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, on ne pourvoit à aucune expropriation et on n'en prévoit aucune. Les seules terres qui aient été aliénées d'une certaine manière sont des coupes de bois qui feront retour au gouvernement très prochainement.

La motion est acceptée et le bill est lu pour la première fois.

REPRESENTATION DU YUKON.

Le ministre de l'Interieur demande permission de présenter le bill (n° 134) Acte concernant la représentation du territoire du Yukon dans la Chambre des communes.

L'explication de ce bill ne sera pas nécessairement longue. Il stipule que le territoire du Yukon sera représenté. Le contenu entier du bill traite en détail de la manière de faire l'élection. Je remarque en examinant le bill tel que rédigé, que le greffier en loi a oublié une clause, c'est-à-dire la clause spécifiant le délai dans lequel l'élection se fera ; et je demanderai au comité de rétablir cette clause.

L'honorable M. HAGGART : Quelles sont les qualités requises des électeurs.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les mêmes que dans les Territoires. Nous avons imité les termes de l'Acte concernant la représentation des Territoires du Nord-Ouest, afin d'éviter des différences sur la question de la qualité requise.

Motion adoptée et première lecture du bill.

MODIFICATION DE L'ACTE DES PETITIONS DE DROIT.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable M. Charles Fitzpatrick) demande la permission de présenter le bill (n° 135) modifiant l'Acte des pétitions de droit.

L'objet de cette modification est d'accorder au Gouverneur général le droit d'exiger du pétitionnaire dans certains cas, une garantie pour les frais. A présent, on accorde un fiat sur une communication du ministère de la justice et nous refusons d'accorder des fiats dans les cas que nous croyons ne pas le mériter. Les pétitionnaires peuvent considérer, malgré l'opinion du ministère, qu'ils souffrent par le fait qu'on ne leur accorde pas de fiat, et dans ces cas, on a intention d'exiger une garantie pour les frais afin que la Couronne ne soit pas obligée de payer les frais, lorsqu'elle réussit.

M. MONK : A-t-on fixé un montant spécial ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, le montant sera discrétionnaire. On étudiera avec soin les circonstances de chaque cas. Je crois que dans la province de Québec, où il existe une disposition semblable, la garantie est fixée à deux cents dollars, mais la cour peut en aucun temps augmenter le montant de la garantie si elle le juge à propos.

L'honorable M. HAGGART : Stipulez-vous que le bref émanera comme une chose de droit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nécessairement.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la première fois.

INSPECTION DES COLIS DE FRUITS.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (l'honorable M. Sydney Fisher) : Je demande la permission de présenter le bill (n° 136) modifiant l'Acte relatif à la marque des colis de fruits de 1901.

La première modification porte sur l'article 4 et indique clairement quel nom devrait paraître, attendu qu'il y a eu une légère confusion dans un ou deux cas par le fait que le nom de la personne pour qui les fruits étaient réellement empaquetés n'était pas inscrit sur les colis.

Quant à la classification des fruits, on suggère certaine indication qui doit se trouver sur le colis, bien qu'on puisse en inscrire d'autre. On suggère que le n° 1 ou xxx soit la 1re qualité, n° 2, ou xx pour la seconde qualité, et n° 3 ou x pour la troisième qualité.

Lorsqu'un colis est faussement marqué, les inspecteurs n'ont pas le pouvoir de mettre sur le colis " faussement marqué ". Nous voulons leur donner ce pouvoir.

Motion adoptée et première lecture du bill.

REGLEMENT DE PECHE.

M. FARQUHARSON :

Afin de permettre aux fermiers de se procurer la vase écaillère nécessaire à la culture de leurs terres, le gouvernement se propose-t-il de modifier les règlements de la pêche du 28 décembre 1893, en vigueur dans la province le Québec et dans les provinces maritimes, qui défend de " retirer de la vase écaillère en deçà de 200 verges de toute huîtrière, et même seulement à tel endroit ou tels endroits que le gardien des pêches prescrira par écrit " ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (l'honorable James Sutherland) : Le gouvernement n'a pas intention de modifier l'arrêté en Conseil, à moins qu'on n'empiète sur les huitrières, et on a donné instruction aux inspecteurs d'user de discrétion dans la mise en vigueur de ce règlement et ceux qui retirent de la vase ne seront pas gênés en vertu des présents règlements.

RECLAMATION DE LA MAISON KING BROTHERS.

M. LAVERGNE :

1. Le gouvernement sait-il qu'une enquête a eu lieu, en juin dernier, au sujet d'une réclamation que MM. King Brothers ont contre le gouvernement, pour dommages causés à leur propriété, dans la seigneurie de Saint-Jean-Deschaillons, par le chemin de fer Intercolonial ?
2. Est-ce que le gouvernement se propose de régler cette réclamation bientôt ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (l'honorable A. G. Blair) :

1. Le gouvernement sait qu'une enquête a eu lieu.
2. La division des réclamations du ministère à Moncton est opinion que la réclamation n'est pas méritoire, et tant qu'elle n'aura pas été examinée par le ministre ici aucune décision finale ne sera rendue. Je ne saurais dire, avant d'avoir eu occasion d'examiner la question, quelle action finale le gouvernement prendra.

MAITRE DE POSTE DE CREDITON.

M. SHERRITT :

Le ministre des Postes a-t-il été informé que le maître de poste de Crediton, Ontario, est dé-

cédé ? Dans l'affirmative, quand a-t-il reçu cet avis ? Qui est en charge du bureau de poste depuis le décès du défunt ? Quelque personne a-t-elle été nommée temporairement ou permanemment ? Si aucune nomination n'a été faite, le ministre se propose-t-il de faire une nomination avant que les élections provinciales d'Ontario aient lieu ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (l'honorable James Sutherland) : En l'absence du ministre des Postes, j'ai l'honneur de répondre que le 29 octobre dernier on a reçu information du décès de M. Jacob Eilber, maître de poste de Crediton, Ontario. Depuis ce temps le bureau a été sous la direction de M. W.W. Kerr, qui était sous-maître de poste à l'emploi du défunt. Aucune nomination, permanente ou provisoire, n'a été faite dans ce bureau, et on n'a pas encore décidé quand cette nomination se fera.

SOUS-COMMISSAIRE DE LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Que la Chambre se forme, demain, en comité général pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de pourvoir à la nomination d'un assistant commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest pour le territoire du Yukon, à $1,600 par année.

PECHERIES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

M. T. EARLE (Victoria, C.-B.) : Je voudrais demander à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries quand nous pourrons espérer avoir un rapport de la commission nommée pour s'enquérir des conditions de la pêche dans la Colombie-Britannique ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (l'honorable James Sutherland) : Je crois que le peu de temps que la commission a eu pour s'enquérir de cette affaire ne lui permet pas de faire rapport, et elle a demandé un nouveau délai pour faire son enquête, surtout au sujet des pièges, etc. Je crois qu'il faudra accorder un nouveau délai pour faire cette enquête, avant qu'elle puisse faire rapport.

TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 76) modifiant l'Acte du pilotage. —Honorable M. Fitzpatrick.

MAGISTRAT DE POLICE DU YUKON.

La Chambre se forme en comité pour considérer la résolution suivante :

Résolu,—Qu'il est expédient de modifier le chapitre 41 des Statuts de 1901, et de prescrire que les traitements du magistrat de police de Dawson et du magistrat de police de White-Horse seront de $4,000 par année.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable M. Fitzpatrick) : Ces deux magistrats de police reçoivent $2,400 de traitement et $3,000 d'allocation de subsistance chacun. Nous avons intention de porter leur traitement à $4,000 chacun et leur allocation de subsistance à $1,800 chacun.

M. SPROULE : Est-ce que ce sont les seuls magistrats de police dans le district ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

Résolutions rapportées.

La Chambre se forme en comité pour considérer la résolution suivante :

TRAITEMENT ET PENSION DE CERTAINS JUGES.

Qu'il est expédient de modifier l'Acte concernant les juges des cours provinciales, et de prescrire,—

1. Que le traitement du troisième juge de la cour territoriale du district du Yukon sera de $5,000 par année.

2. Qu'un juge de cour de comté qui démissionnera en aucun temps après être devenu invalide à raison d'infirmité permanente, ou qui démissionnera après vingt-cinq ans de service, pourra recevoir une pension égale aux deux tiers de son traitement annuel ; pourvu que s'il a servi moins de cinq ans, sa pension ne dépasse pas un tiers de son traitement annuel.

M. SPROULE : Vous aurez trois juges dans le Yukon ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick) : Cette résolution pourvoit à la nomination d'un juge additionnel dans le territoire du Yukon. Nous avons aujourd'hui deux juges de la Haute Cour qui y résident, et nous proposons qu'à l'avenir il y en ait trois, recevant un traitement de $5,000 chacun. On espère que les trois juges formeront une cour d'Appel territoriale à laquelle on en appellera des décisions de la haute cour siégeant comme cour de juridiction originale, et aussi des décisions du commissaire de l'or. A présent, l'appel de la décision d'un juge seul se fait à la cour de la Colombie-Britannique. C'est extrêmement incommode pour la population du Yukon d'être obligée de se rendre dans la Colombie-Britannique pour l'audition des appels. Si cette résolution passe, un bill sera présenté pour décréter que trois juges de la cour territoriale formeront un tribunal d'appel, et l'appel de leur décision se fera à la Cour Suprême du Canada. On croit que cela n'augmentera pas beaucoup les frais de l'administration de la justice dans ce territoire. Il est vrai qu'il y aura un juge additionnel, mais nous modifions la loi de manière que les juges de la Haute Cour puissent faire une partie de l'ouvrage aujourd'hui assigné aux magistrats de police, et, de cette manière, nous espérons nous dispenser des services d'un magistrat de police.

M. MONK : Dans cette cour d'appel ou de révision, le juge qui a entendu la cause en

première instance siégera-t-il comme un des juges ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. L'intention présente est de la constituer comme l'a été originairement notre cour de révision à Québec, c'est-à-dire le juge de première instance est un des trois juges qui siégent en révision. Personnellement, avec la connaissance que j'ai acquise de nos juges, je crois que ce n'est pas un mauvais principe, que le juge de la première cour aiderait, il me semble, à éclairer les juges en appel, s'il faisait partie de la cour.

Je crois que lorsque notre province a renoncé à ce principe elle n'a pas fait un pas dans la bonne direction. Quant à la seconde partie de la résolution, mes honorables amis savent, qu'en vertu de la loi actuelle, lorsqu'un juge de la Haute Cour devient incapable en aucun temps après être entré en fonctions, il a droit de recevoir son allocation de retraite. Il a également droit de se retirer après avoir passé quinze ans sur le banc. Mais dans le cas des juges des cours de comté dans l'Ontario, nous trouvons qu'un de ces juges ne peut recevoir d'allocation de retraite à moins d'avoir servi pendant dix ans. Un juge peut devenir incapable par maladie et être obligé de se retirer, sans cependant recevoir aucune allocation. On avouera que c'est pénible. Il y a des cas malheureux que cet amendement atteindra.

Un seul cas, je crois, est très pénible. Je crois que mon honorable mai admettra qu'il est convenable qu'un juge, soit de la Haute Cour ou de la cour de comté, lorsqu'il est rendu incapable, ait droit à une allocation de retraite.

L'honorable M. HAGGART : Ceci s'applique aux juges de l'Ontario, non du Yukon ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans l'Ontario et dans tous les autres endroits où il y a des juges de cour de comté.

M. BENNETT : Le bill propose-t-il quelque législation ayant pour objet la retraite obligatoire des juges après avoir atteint une limite d'âge ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. Je dois dire qu'on a jamais eu intention d'introduire une loi de cette nature—relativement aux juges de la Cour Supérieure—il n'y en aura aucune cette session.

M. BENNETT : Je demande pardon à l'honorable ministre, mais il a lui-même présenté un bill pour la mise à la retraite des juges de la cour de comté qui ont atteint l'âge de soixante et dix ans.

M. INGRAM : Cette mesure ne contient pas cette disposition ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, il n'y a aucune intention semblable.

Résolutions rapportées.

COUR DE L'ECHIQUIER—APPOINTEMENTS DE REGISTRAIRE.

La Chambre se forme en comité pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire que les appointements du registraire de la cour de l'Echiquier seront de $2,400 par année.—Honorable M. Fitzpatrick.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Les appointements de régistraire de la cour d'Echiquier sont de $2,000. Mais depuis sa nomination il a reçu des augmentations annuelles de $25 et $50. Il en résulte, comme le constateront les honorables députés, que le budget cette année contient un crédit qui porte ses appointements à $2,375. J'ai cru qu'il valait mieux fixer ses appointements une fois pour toutes, au chiffre auquel on avait l'intention de porter ses appointements, au lieu de revenir presque chaque année demander une augmentation de crédit.

L'honorable M. HAGGART : Est-il avocat ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Qui est-ce ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. Audette. Il est entré à la cour lorsqu'elle a été formée, et il y est depuis ce temps-là. Je crois que je peux dire sans crainte qu'il a rempli ses fonctions à la grande satisfaction de la cour.

Résolutions rapportées.

PENSIONS A LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme en comité sur le Bill (n° 40) Acte des pensions des officiers de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.—(Très honorable sir Wilfrid Laurier).

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Lorsque ce bill est venu devant le comité une première fois, les articles 7 et 5 ont été réservés. L'article 5 dit que si un officier est forcé de quitter le service avant une époque à laquelle il pourrait lui être accordé une pension, à cause de quelque blessure grave, reçue sans qu'il y ait eu de sa faute et dans l'exercice de ses fonctions, le Gouverneur en conseil pourra lui accorder une gratification n'excédant pas trois mois de solde pour chaque deux années de service. L'article 8 dit que le Gouverneur en conseil pourra accorder une pension à la veuve et aux enfants de tout officier qui, ayant terminé ses vingt ans de service, recevait une pension lors de son décès. On a suggéré dans le temps que relativement aux veuves des officiers qui avaient reçu des blessures graves avant la période des vingt ans, il serait obligatoire pour le gouvernement d'allouer une pension. C'est ce que fait virtuellement le bill. La

lettre dit : " pourra " au lieu de " devra ". La raison pour laquelle nous avons employé le mot " pourra ", c'est qu'il pourrait y avoir des raisons qui empêchassent d'accorder une pension. Mais dans chaque cas où ces raisons n'existent pas, on s'attend que la veuve aura droit à la pension. Quant à l'article 5, il dit :

5. Si un officier est forcé, par suite de quelque infirmité physique ou mentale, de quitter le service avant l'époque à laquelle il pourrait lui être accordé une pension, le Gouverneur en conseil pourra lui allouer une gratification n'excédant pas un mois de solde pour chaque année de son service ; et si cet officier est ainsi obligé de quitter le service avant cette époque à cause de quelque blessure grave, reçue sans qu'il y ait eu de sa faute, dans l'exercice de ses fonctions, le Gouverneur en conseil pourra lui accorder une gratification n'excédant pas trois mois de solde pour chaque deux années de service.

On a dit, je crois que c'est l'honorable député de Toronto, qu'il y avait une distinction odieuse. Le bill décrétait que si un homme avait passé vingt ans au service, qu'alors il pourrait se retirer avec sa pension. Il peut être comparativement en bonne santé, mais ayant servi son pays pendant vingt ans, il avait droit à sa pension. On s'est dit, si un officier, après vingt ans de service et jouissant d'une bonne santé, a encore droit à sa pension, pourquoi ne ferions-nous pas la même chose pour un officier blessé au service du pays avant d'y avoir passé vingt ans. Eh bien, ce bill pourvoit à une pension à ceux qui ont servi leur pays pendant de longues périodes. Nous avons intention de faire contribuer les officiers à un fonds et l'on s'attend à ce que ce fonds ainsi créé subsiste par ses propres moyens. Mais il pourrait y avoir des cas où un homme n'aurait pas servi vingt ans; il peut avoir servi seulement pendant dix-neuf ans, et il peut arriver qu'il soit blessé dans l'accomplissement de ses fonctions; alors on pourrait demander : Allez-vous renvoyer cet homme et ne rien faire pour lui? Pourquoi ne pas assurer son sort? La raison pour laquelle nous ne pouvons assurer ainsi son sort, c'est que la loi est destinée à accorder des pensions pour de longs services seulement. Mais je peux dire au comité que ceux qui ont servi le pays et ont reçu des blessures, ne sont pas abandonnés. Depuis 1885, nous avons toujours pourvu à des cas de cette nature. Nous avons dans ces cas appliqué la loi qui régit la milice; nous avons introduit dans ce bill une disposition exactement semblable à celle qu'on trouve dans l'Acte de la Milice.

En 1885, on a adopté sous l'autorité de l'Acte de la milice un arrêté ministériel pourvoyant à des pensions pour les officiers qui ont été blessés dans la rébellion de cette année-là. En 1886, on a adopté un arrêté ministériel tout semblable, appliquant les mêmes règles et les mêmes taux de pension pour les officiers que la gendarmerie

Sir WILFRID LAURIER.

à cheval qui avaient été blessés durant cette rébellion. L'arrêté du conseil se lit comme suit :

Le 19 mai 1886, le conseil des ministres a rendu un décret réglant que les cavaliers de la gendarmerie à cheval et les volontaires de Prince-Albert et que les familles de ceux qui ont été tués durant les troubles dans le Nord-Oust, recevront une compensation de la même manière et suivant la même échelle de gratifications et de pensions que celles prescrites pour la milice active par l'arrêté du conseil du 8 juillet 1885.

Comme corollaire de cet arrêté il y en a un autre. Nous avons chaque année, y compris celle-ci, demandé un crédit destiné à couvrir tous les cas de blessures, dans la gendarmerie à cheval, au cours de son service. Si les membres du comité veulent bien regarder au budget de cette année, page 37, item 108, il y verront un crédit de $2,510.03 pour payer les pensions résultant de la rébellion du Nord-Ouest de 1885. Ils trouveront aussi dans le même item, des crédits de $109.50 et $182.50 pour des veuves et des enfants de membres de la gendarmerie à cheval tués dans l'accomplissement de leur devoir.

Aussi à la page 70, item 242, il y a un crédit de $2,000, comme compensation à des membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, pour blessures reçues dans l'accomplissement de leur devoir. A présent, sous ces trois chefs, nous avons payé des pensions aux membres de la gendarmerie à cheval, qui ont été tués et blessés dans la rébellion de 1885. Nous payons seize pensions pour lesquelles nous demandons cette année les crédits suivants :

Major Moore, perte d'une jambe, pension, $800 ; gendarme Newitt, coup de feu dans la jambe, $91.25 ; madame A. Anderson, fils tué, $91.25 ; R. Middleton, fils tué, $91.25 ; madame A. Smith, fils tué, $91.25 ; gendarme Pembrun, perte d'un bras, $109.50 ; P. W. H. Smart, père tué, $109.50 ; maréchal des logis Ward, coup de feu à travers les poumons, $328.50 ; maréchal des logis Fury, coup de feu dans la poitrine, $219 ; maréchal des logis McRae, coup de feu dans la jambe, $164.25 ; gendarme Pocock, amputation partielle du pied, $83.25 ; gendarme Loasby, coup de feu dans le corps, $83.95 ; gendarme surnuméraire Harpur, rhumatisme, $219 ; madame Burke, mari tué, $136.88.

Puis nous avons dans le budget les pensions de Madame Grundy et de Madame Colebrooke, noms inoubliés de deux héros qui ont perdu la vie pendant la rébellion, et dont les veuves reçoivent des pensions de $109 et $182. Puis nous servons un certain nombre de pensions à des hommes qui n'ont été ni tués ni blessés, mais qui ont été rendus invalides. Dans ces circonstances, je crois que nous ferions mieux de laisser la loi telle qu'elle est, parce qu'elle n'a causé aucun tort jusqu'à présent, et qu'on trouve que dans chaque cas le parlement, sur la recommandation du gouvernement, a fourni des secours de la manière prévue dans cet article. C'est une reproduction de la loi relative aux pensions pour la milice.

M. MONK : Quant aux articles 8 et 9, je voudrais attirer l'attention du gouvernement sur le fait qu'avec ces deux articles, comme on doit les lire, même si le postulant ne tombe pas dans la catégorie des exceptions prévues par l'article 9, il reste encore absolument facultatif au gouvernement de lui accorder une pension. Après avoir terminé ses vingt ans de services, tel que prévu par l'article 8, et s'il est inscrit sur la liste des pensionnaires et meurt, la veuve n'a aucun droit à aucune pension ni les enfants à aucune compensation de commisération, si le gouvernement n'est pas disposé à l'accorder. Quant aux exceptions prévues dans l'article 9, il y a beaucoup d'incertitude et aux termes de l'article 8, la veuve et les enfants dépendent encore de la bonne volonté du gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami fait erreur, car il n'y a aucune intention d'interpréter la loi d'une manière aussi stricte. Ce bill est calqué exactement sur un bill semblable présenté à la dernière session, et discuté longuement, établissant des pensions pour la milice. Nous l'avons pris verbatim, et il ne serait pas convenable, je crois, lorsque ces deux bills sont destinés à servir le même objet, qu'il y eût une variante dans les termes, même si la critique de l'honorable monsieur était bien fondée. Mon honorable ami sait que le mot " pourra " est bien souvent interprété par les tribunaux comme signifiant " devra." C'est l'intention ici.

Je ne dis pas que si j'avais moi-même préparé ce bill, je n'aurais pas consenti à l'amender de la manière suggérée par mon honorable ami. Mais trouvant un bill exactement semblable, s'appliquant à une autre division du service, la milice, nous avons cru convenable de n'en pas changer la rédaction, mais de le prendre tel qu'il est, parce qu'il était bien entendu que sous l'article 8 la veuve d'un officier, a droit à une pension pourvu qu'elle ne tombe pas dans les exceptions mentionnées dans l'article 9.

M. MONK : La loi ne dit pas cela.

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien, je crois que nous ferions bien de le laisser tel quel.

M. OSLER : Une pension accordée dans les cas que vient de citer le très honorable monsieur serait-elle à peu près semblable à une pension obtenue de la manière ordinaire en vertu de l'Acte des pensions, ou bien serait-elle plus forte ou plus petite ?

Le PREMIER MINISTRE : La pension de veuve sortant de ce fonds serait beaucoup plus élevée qu'aucune pension qui serait accordée de la manière ordinaire.

M. SPROULE : Je remarque dans le paragraphe (c) que si un officier se marie après sa mise à la retraite il n'a pas droit à une pension tandis que le paragraphe (e) dit :

(e) Dans le cas d'un officier qui se sera marié après le premier jour de juillet mil neuf cent deux, s'il avait plus de vingt-cinq ans de plus que sa femme.

C'est une très étrange disposition.

M. BRODER : Pendant que nous sommes à discuter cette question, je voudrais parler d'une affaire que ce bill ne couvre pas, mais je crois qu'on devrait y pourvoir.

Il y a des cas de volontaires du Sud-africain qui ont été blessés en service commandé. J'ai un cas dans mon propre comté, celui du troupier aveugle Mulloy. Il me semble que le gouvernement devrait avoir égard à un cas de ce genre, et j'ai compris, l'an dernier, par une réponse à une question que j'ai posée, que le très honorable chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) avait dit qu'il prendrait la chose en considération.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BRODER : Je mentionne cela ici parce que je crois qu'un cas de ce genre ne devrait pas passer inaperçu.

Le PREMIER MINISTRE: Je rappellerai à mon honorable ami (M. Broder) que dans la dépêche du 19 octobre 1899, à la suite de laquelle on a autorisé la levée de contingents, le gouvernement britannique s'était chargé de voir aux pensions, et je n'ai aucun doute qu'aussitôt après la guerre, qui se terminera, je l'espère, dans quelques jours maintenant, le gouvernement britannique s'occupera de cette affaire, et il sera temps alors pour le gouvernement fédéral de décider quelle sera son attitude. Je ne suis pas prêt à dire moi-même aujourd'hui, que l'affaire ne sera pas étudiée.

M. BRODER : Le cavalier Mulloy reçoit aujourd'hui très peu de chose, 65 cents par jour, je crois.

Le PREMIER MINISTRE : Le cavalier Mulloy reçoit une contribution sur le fonds patriotique.

M. McCARTHY : Je demanderais au comité de reconsidérer l'article 17 du bill, parce que je crois qu'il y a une certaine ambiguité dans les mots employés, et qu'elle ne met pas à effet l'intention évidente des articles précédents. Vous remarquerez en lisant le paragraphe (b) qu'on le fait s'appliquer :

(b) A tout officier formant maintenant partie de ce corps qui, dans les six mois de l'entrée en vigueur du présent acte, optera pour les dispositions de cet acte au lieu de celles de l'Acte des pensions du service civil ou de l'Acte de retraite du service civil.

Il y a dans la troupe des officiers qui ne sont soumis ni à l'acte des pensions du service civil, ni à l'acte de retraite du service civil. Ils n'ont donc rien à abandonner pour être compris dans cet acte. Je crois que l'article doit être modifié de manière à démontrer clairement qu'il y a intention de comprendre ces officiers. Je propose donc :

Que les mots " au lieu de celles de l'Acte des pensions du service civil ou de l'Acte de retraite du service civil " dans l'article 17 soient retran-

chés, et qu'on insère comme paragraphe (b) de l'article 17, ce qui suit :

(b) A tout officier formant maintenant partie du corps qui n'est pas soumis aux dispositions de l'acte des pensions du service civil ou de l'Acte de retraite du service civil. Et que le paragraphe portant aujourd'hui la lettre (b) porte la lettre (c) qu'on insère après le mot " qui " dans la première ligne du paragraphe suivants : " tombe sous le coup des dispositions de l'Acte des pensions du service civil ou de l'Acte de retraite du service civil, et qui "—

L'effet, comme vous voyez, est qu'il s'applique à tout officier qui fait aujourd'hui partie du corps ou qui à l'avenir pourra y entrer, et il s'appliquera également de manière à ce que tout officier qui reçoit actuellement une pension en vertu de l'acte des pensions du service civil ou de l'acte de retraite du service civil, doive, dans les six mois, décider s'il continuera à jouir des dispositions de l'un ou de l'autre de ces actes, ou s'il tombera sous le présent acte. Il devra donc s'appliquer à tous les officiers et c'est l'intention évidente de l'acte qu'il en soit ainsi. Dans l'état actuel il y a un doute et ceci fait disparaître tout doute possible à cet égard.

Le PREMIER MINISTRE : L'article se lirait alors comme suit :

17. Le présent acte s'appliquera au lieu de l'Acte des pensions du service civil ou de l'Acte de retraite du service civil,—

(a) à tout officier nommé à l'avenir dans le corps de police ;

(b) à tout officier formant maintenant partie de ce corps qui, dans les six mois de l'entrée en vigueur du présent acte, optera pour les dispositions de cet acte au lieu de celles de l'Acte des pensions du service civil ou de l'Acte de retraite du service civil.

Modification adoptée.

Bill rapporté.

SUBSIDES—GUERRE SUD-AFRICAINE—CONDITIONS DE PAIX.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : M. l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire appeler votre attention sur certains faits qui se rapportent à la motion dont j'ai donné avis hier. J'ai cru opportun d'en modifier légèrement la phraséologie, mais le fond en reste le même. Avant d'en entamer la discussion, mieux vaudrait peut-être la lire afin que la Chambre prenne connaissance des points essentiels sur lesquels elle porte. La voici :

Cette Chambre est d'avis que la suprématie britannique devrait être maintenue et fermement établie dans le Sud-africain, objet pour lequel le Canada a cordialement contribué en hommes et en argent. Considérant les effets produits par la politique de magnanimité et de clémence inaugurée lors de la cession du Canada et à la cessation de la guerre civile aux Etats-Unis, et se basant sur d'autres raisons, cette Chambre est aussi d'avis que dans l'intérêt de la paix et de la tranquillité, de l'harmonie et de l'homogénéité de l'empire à l'avenir, il est à propos d'offrir à l'ennemi valeureux qui tient actuellement tête aux forces anglaises la plus large politique de magnanimité et de clémence comme condition de paix et d'acceptation de la domination britannique : et en soumettant humblement cette opinion avec le ferme espoir qu'elle pourra aider à amener un règlement favorable et honorable des hostilités et des difficultés dans le Sud-africain, cette Chambre fait appel au jugement éclairé de Sa Gracieuse Majesté le Roi.

M. l'Orateur, je soumets la question à la Chambre sous cette forme et à l'heure actuelle parce que je n'aurai pas d'autre occasion de le faire au cours de la présente session. Ce n'est pas une motion de défiance que je propose ; elle n'a aucune signification politique, étant absolument étrangère à la politique du parti au pouvoir et à celle de l'opposition. On remarquera que la motion porte expressément sur l'acceptation et le maintien de la domination britannique en Afrique australe ; elle ne renferme aucune expression de sentiments boerophiles ; elle ne favorise en aucune façon ni la reconnaissance de l'indépendance des Boers ni l'établissement de nul état de choses autre que celui qui devra découler de la suprématie anglaise dans le Sud-Africain. A ma demande, ma motion recevra l'appui d'un collègue qui, dans mon opinion, représente aussi parfaitement que qui que ce soit en cette Chambre l'élément canadien-français. Je présente la motion en ma qualité de représentant anglais, et j'ai prié mon honorable ami de l'appuyer parce qu'il fait partie de la députation canadienne-française. Il me fait plaisir, M. l'Orateur, de dire que cet honorable député (M. Bourassa) reconnaît aujourd'hui qu'il convient, qu'il est à souhaiter que la suprématie anglaise soit maintenue en Afrique australe et que l'on devrait inviter le peuple qui, là-bas, tient tête aux armes britanniques, à se soumettre à l'autorité anglaise. C'est tout ce qu'on peut exiger. Tel est le point de départ pour le règlement de cette question à l'avantage de toutes les parties de l'empire, et la présente motion porte uniquement sur la nature de l'arrangement que l'on espère voir se conclure entre les belligérants du Sud-africain, arrangement qui sera suivi de l'établissement incontesté et définitif de la suprématie anglaise dans cette partie du monde.

La motion, M. l'Orateur, n'est qu'une humble expression d'opinion de la part de cette Chambre. Il est permis d'affirmer qu'on ne manquera pas, en certains quartiers, de considérer la présentation d'une pareille motion comme une action impertinente.

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. CHARLTON : Certains députés crient: " Ecoutez, écoutez."

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. CHARLTON : La motion porte que cette opinion est humblement soumise avec le ferme espoir qu'elle pourra aider à amener un règlement. La Chambre des communes du Canada n'a-t-elle pas le droit de formuler une opinion au sujet d'une question de la plus haute importance pour l'empire—d'une question qui nous a coûté des millions de dollars ; d'une question qui nous a déterminé à envoyer des milliers de nos fils combattre en Afrique australe ? N'avons-nous pas le droit, M. l'Orateur, d'exprimer humblement notre opinion sur les meilleurs moyens à prendre pour assurer la pacification du Sud-africain—

Quelques VOIX : Non.

M. CHARLTON : Je dis oui.

Quelques VOIX : Non.

M. CHARLTON : Supposons que mes honorables amis de la gauche réussissent à faire prévaloir leur politique relative à la défense de l'empire ; supposons que le Canada soit appelé chaque année à verser dix pour cent des droits qu'il perçoit à un fonds commun affecté à la défense de l'empire, oserait-on prétendre que nous n'aurions pas le droit d'élever la voix lorsque viendrait le moment de dépenser cet argent ; qu'on ne permettrait même pas au Canada d'exprimer son humble opinion au sujet de l'emploi des sommes qu'il aurait ainsi contribuées ?

Une VOIX : Le cas est différent.

M. CHARLTON : L'état de choses est aujourd'hui exactement ce qu'il serait dans de pareille circonstances. Bien qu'aucune loi ne nous oblige à contribuer certaines sommes à la dépense de l'empire, nous ne l'avons pas moins fait de notre plein gré. Nos volontaires sont allés se battre en Afrique ; nous avons fourni de notre argent ; en notre qualité de citoyens d'une partie intégrante de ce vaste empire, nous ne saurions nous désintéresser de cette question. J'affirme qu'en notre qualité de membres de ce parlement, qu'à notre titre de représentants de six millons de sujets britanniques, nous avons droit d'exprimer humblement et respectueusement notre opinion, et cette motion ne demande pas que l'on fasse autre chose.

Il se peut, M. l'Orateur, que la motion soit inutile, mais on ne saurait ni révoquer en doute ni condamner les sentiments qui ont présidé à son éclosion ; elle n'a peut-être pas grand poids, mais, d'un autre côté, elle est peut-être susceptible de provoquer des résultats extrêmement avantageux : elle pourra peut-être faciliter au gouvernement impérial la tâche de régler cette question en établissant qu'une des grandes colonies de l'empire n'est pas en proie aux sentiments de haine qui semblent prévaloir dans les colonies du Cap et du Natal ; elle aura peut-être pour effet de contre-balancer les efforts que font les colons du Sud-africain à l'effet d'obtenir le châtiment des rebelles du Cap.

Si la motion a cet effet, elle aura eu sa raison d'être, en contrebalançant une influence auprès du gouvernement britannique. Quoi qu'il en soit, la motion est en termes respectueux, elle n'est qu'une expression d'opinion, et si elle ne fait aucun bien, je crois qu'elle ne saurait faire de mal. Sans aucun doute, cette motion va m'attirer maintes critiques et maintes condamnations, mais cela m'est absolument indifférent, pourvu que je puisse me rendre le témoignage d'avoir bien fait. Ce dont j'ai souci c'est de savoir si ce que je fais est judicieux, si la chose est bonne, si je devrais la faire ou ne pas la faire. Quant à la façon dont mes concitoyens l'envisageront, c'est une question de moindre importance. Je suis fermement convaincu qu'en ceci j'ai été animé par un désir sincère de faire du bien à mon pays, d'offrir au réglement d'une regrettable lutte une influence salutaire. Le motif, au moins, qui a dicté cette résolution, est un bon motif. Mon attitude passée à l'égard de cette question, fera voir l'absurdité qu'il y aurait à me croire animé des sentiments d'un partisan des Boers. La Chambre se souviendra de l'attitude que j'ai prise sur cette question, de la défense que j'ai prise de l'action des autorités canadiennes et de la politique du gouvernement impérial en cette guerre. La Chambre se souviendra que jamais je n'ai voulu un moment endurer l'idée de sacrifier un pouce du territoire sud-africain, ou de baisser le moindrement le niveau de l'étendard britannique. J'ai toujours affirmé que la suprématie britannique doit être maintenue dans le Sud-africain. C'est l'attitude que je prends encore aujourd'hui, et la question pour moi maintenant et de savoir quelle est la meilleure voie à prendre pour arriver à un règlement qui mettra les choses en Afrique sur une base de justice, d'humanité et de stabilité.

Or, M. l'Orateur, personne n'oserait nier que le Canada soit loyal envers l'empire. L'expression de l'humble opinion que comporte la motion, si la Chambre juge à propos de la sanctionner, ne sera pas regardée en Angleterre comme une marque de déloyauté. On l'y regardera au contraire comme une preuve d'un désir sincère de la part du Canada d'aider, s'il est possible, au règlement d'une question qu'il est à désirer de voir régler. Le Canada est loyal envers l'empire, et a prouvé sa loyauté. Personne, en ce pays ou dans le monde entier, ne saurait douter que la loyauté canadienne soit à l'épreuve, qu'on puisse compter sur elle et qu'elle soit enracinée dans les cœurs.

Quels pouvaient être les intérêts du Canada dans cette lutte ? Nous vivons ici sur un continent dont nous possédons les deux cinquièmes, avec nos vastes ressources, avec nos destinées à accomplir, avec notre propre nationalité à fonder, avec nos intérêts dont le soin demande tous nos efforts, avec assez

à faire pour occuper tout nos labeurs et toutes nos ressources. Qu'avions-nous à voir au point de vue de nos propres intérêts dans la lutte qui se poursuit dans le Sud-Africain. Avec les 3,000 milles qui nous séparent de la mère patrie, avec les 7,000 milles d'océan qui sont entre nous et la scène du conflit, avec un commerce sud-africain tout simplement insignifiant, eussions-nous été mus par des considérations matérielles on intéressées, nous n'aurions jamais dépensé un dollar dans cette lutte et nous n'aurions jamais envoyé un homme sur le théâtre de cette guerre. Mais nous avons envoyé des hommes et voté de l'argent, parce que nous voulions maintenir l'intégrité de l'empire britannique ; parce que nous voulions maintenir le prestige de l'Angleterre ; parce que nous voulions aider cette contrée, qui nous fournit un marché, cette contrée à laquelle nous sommes attachés par des liens de race et par nos institutions politiques—non pas pour des considérations d'intérêt, mais purement en offrant au bien-être de l'empire en toute liberté et sans arrière-pensée, sans attente de récompense pour les sacrifices faits. Le Canada est aujourd'hui dans cette situation qu'il a fait ces sacrifices, qu'il a prouvé par sa conduite sa parfaite loyauté, et qu'il désire—comme il est naturel—voir cette lutte qui dure depuis trois ans se terminer par une paix honorable ; et le Canada, animé de ce désir, peut oser exprimer aux autorités impériales une humble et respectueuse opinion sur ce qu'il croit y avoir aujourd'hui de mieux à faire.

Il est absurde, M. l'Orateur, de prétendre que cette expression d'opinion pourrait être considérée en Angleterre ou ailleurs comme une impertinence. Il est hors de question que l'autorité britannique doit prévaloir ; c'est une condition absolue. Il ne peut être question d'aucune proposition de paix basée sur l'indépendance des Boers, ou sur rien autre chose que l'absolue souveraineté de la Grande-Bretagne sur tout le Sud-africain—l'Etat libre d'Orange, le Transvaal, la colonie du Cap, le Natal, la Rhodésie, et sur toute cette magnifique contrée. L'autorité et la souveraneté britanniques doivent prédominer. Cette Chambre ne s'est peut-être pas rendu compte de l'importance de cette contrée, de cette grande région de 1,500,000 milles carrés aujourd'hui en possession de la Grande-Bretagne, avec les vastes possibilités qu'elle offre pour le déplacement des frontières, avec des ressources qui dépassent presque les rêves les plus enthousiastes.

Il y a quelques jours on enterrait Cecil Rhodes sur la colline de Matoppa, avec des cérémonies imposantes. Sa tombe domine cette vaste région que son génie et son énergie ont assurée à sa patrie, une région de possibilités inouïes, une région que jamais l'Angleterre n'aurait pu abandonner et pour la conservation de laquelle elle aurait fait de grands efforts. Il eût été heureux peut-être que le génie et l'expérience de Cécil

Rhodes eussent pu exercer plus d'influnce sur les décisions des commandants et des autorités britanniques dans l'Afrique du Sud. Mais cette lutte tire à sa fin. Elle a été sérieuse, bien au delà de toute attente. Elle fera époque dans l'hictoire. Elle a démontré les ressources, le crédit, la persévérance, l'indomptable résolution des citoyens britanniques. Nous ne pouvons peut-être pas nous rendre compte des obstacles qu'il y a eus à surmonter. Avec une simple ligne de communication de la colonie du Cap jusqu'à 1,500 milles dans le nord, exposée sur presque tous les points à être interrompue ; avec la nécessité de transporter sur cette ligne encombrée les effets militaires et la subsistance d'une grande armée; avec un ennemi audacieux et rusé, familier avec la contrée ; l'assujétissement des Boers a été une lourde tâche. Je le répète, cette lutte a été grande, et la Grande-Bretagne a tiré de cette lutte, sur les conditions de la guerre moderne, des enseignements qui lui vaudront tout l'argent qu'il lui a fallu dépenser.

Et nous arrivons en ce moment au point où cette guerre est à peu près terminée, où elle est réduite à une résistance de guérillas. Nous en venons à examiner quelles ont été les causes de cette guerre, et quelle différence il y aura à établir entre les belligérents d'une partie du Sud-africain et les belligérents d'une autre partie. Y aura-t-il une règle différente à appliquer à l'habitant de l'Etat d'Orange, à l'homme du Transvaal et à l'Afrikander de la Colonie du Cap? L'un sera-t-il un rebelle à mettre dans les chaîne ou à pendre, et l'autre un belligérent honorable auquel l'on pardonnera et que l'on traitera avec les égards que dictent les règles de la guerre entre nations civilisées?

La grande cause des hostilités dans le Sud-africain a été la détermination chez les Hollandais de toute la région depuis Capetown jusqu'au Transvaal, de faire du Sud-africain une contrée hollandaise. Pendant des années avant le commencement des hostilités, les Afrikanders préparaient leurs plans, accumulaient des ressources, érigeaient des fortifications et se préparaient pour cette guerre, dans laquelle ils se sont engagés de propos délibéré. Ils avaient une intention nettement arrêtée, et c'était de chasser les Anglais du Sud-africain; et quand ils ont trouvé que la Grande-Bretagne transportait des troupes dans le pays et menaçait le succès de ce plan, ils précipitèrent les hostilités en envahissant le territoire britannique. Je prétends que tous les belligérents du Sud-africain devraient être traités également, qu'il ne devrait pas être fait de distinction entre les Hollandais de la Colonie du Cap et les Boers du Transvaal ou les Hollandais de l'Etat Libre d'Orange. Ils appartiennent tous à la même nationalité. Tous étaient animés de la même intention et ont combattu pour le même objet. Nous avions devant nous, non pas le Hollandais du Transvaal et le Hollandais de l'Etat Li-

bre d'Orange seulement, mais tout l'élément afrikander du Sud-africain depuis Capetown jusqu'au Zambèze.

M. BRODER : Les habitants de l'Etat d'Orange n'avaient aucun grief.

M. CHARLTON : Non ; mais ayant le même objet en vue, ils ont fait cause commune avec les autres pour fonder un empire hollandais en Afrique. Le Boer est un ennemi plein de bravoure. Il a combattu pour sa race, pour ses idées. Il a mis sa vie en jeu, et il a perdu la partie. Les observateurs judicieux savaient dès l'origine qu'il ne pouvait y avoir qu'un résultat ou l'autre. Ou l'Afrikander devait l'emporter ou l'Anglais ; le Sud-africain serait ou hollandais ou britannique. C'était inévitablement l'un ou l'autre qui devait arriver. Et ce qui est arrivé, c'est que l'Afrikander a été poussé au pied du mur, que les troupes britanniques l'ont emporté et que la lutte est à peu près finie. Une question se pose maintenant pour les autorités impériales : Comment mettre fin à cette guerre, qui a dégénéré en meurtre et en rapine ; comment mettre fin à ces hostilités devenues inutiles ? C'est une question de temps que la fin de ces souffrances inutiles. C'est une question de temps que le retour de la prospérité et de la paix dans le Sud-africain. Comment arriver à la paix? On peut y arriver en prolongeant la lutte jusqu'à ce que la cause boer ait été vaincue et anéantie. Mais cela prendra du temps, et quand on y sera arrivé, on aura semé une semence d'amertume et de haîne dans le cœur de tous les Boers au sud du Zambèze. Mais on peut y arriver d'une autre façon. On peut y arriver en montrant de la générosité et de la magnanimité. C'est ainsi qu'on pourra hâter la paix, non seulement hâter la paix, mais la faire reposer sur des bases sures et solides, et laisser cette population contente que la lutte soit finie. D'un autre côté, la sévérité retardera la paix et laissera une haîne éternelle couver dans tous les cœurs boers de la contrée.

Les autorités impériales ont aujourd'hui à faire face à la question de la reconstruction africaine. L'état de choses qui existait auparavant ne saurait être perpétué. Il ne saurait jamais plus y avoir de Transvaal avec une ombre de suzeraineté britannique. Il ne saurait plus y avoir d'Etat Libre d'Orange. Il ne peut plus y avoir division d'autorité dans le Sud-africain. Toute la contrée doit être dorénavant sous le même drapeau et la même couronne. Elle doit faire partie intégrante du même grand empire. Cela est inéluctable. Comment va s'accomplir cette reconstruction ? Non pas par l'exercice de la vengeance, non pas par l'exercice d'une rigueur extrême, non pas en poussant un noble ennemi tombé jusqu'aux dernières conséquences de la défaite. Mais si jamais on fonde la reconstruction sur des bases durables, ce sera par le moyen de l'assimilation. L'assimilation de l'Afrikander, c'est là qu'est l'espoir du Sud-africain ; et sans elle on ne saurait compter sur une paix durable ou sur le succès dans la formation d'une confédération sud-africaine.

Nous offrons ici l'exemple de l'application d'un principe particulièrement anglo-saxon : le principe fédératif, en premier lieu adopté par les Etats américains après la révolution de 1787, ensuite par le Canada, en 1867, et depuis par l'Australie. Ce principe est sur le point d'avoir encore son application dans le Sud-africain. Il y aura là la colonie du Natal, celle du Cap, celle de l'Etat d'Orange, celle du Transvaal, celle de la Rhodésie, et d'autres au nord, dans cette magnifique vallée du Zambèze, au delà de laquelle les possessions britanniques s'étendent jusqu'à la grande mer intérieure de Tanganyika. Cette reconstruction africaine s'accomplira. Elle fondera dans le Sud-africain un empire sous les lois et l'influence britanniques, et conforme au génie des lois et des institutions britanniques. Peut-il y avoir de doute que la magnanimité accomplira ce résultat, que la clémence et la générosité auront une influence favorable sur la population de ces colonies et tendront à cimenter en des liens d'un intérêt commun leurs institutions et leurs lois ? Je crois que cela ne saurait faire de doute, et une des raisons pour lesquelles je présente cette motion, c'est que je crois que le gouvernement impérial est probablement embarrassé en ce moment par les demandes des colons anglais du Cap et de Natal, qui refusent de regarder les Hollandais en armes contre l'autorité britannique dans la colnie du Cap autrement que comme des rebelles, et qui demandent le plein châtiment de ces gens. Je ne crois pas qu'il serait de bonne politique d'adopter de pareilles mesures. Je ne crois pas qu'il serait bon de faire de distinction entre les rebelles de Cape-Town et les belligérents de l'Etat d'Orange ou le combattant du Transvaal. Je crois que si l'on fait pareille distinction, cela ne fera que retarder le règlement et le rendre moins satisfaisant et moins durable. L'existence de ces sentiments font sans doute obstacle au règlement. L'existence de ces sentiments est un embarras pour les autorités impériales, et pour cette raison, je crois que l'expression d'une respectueuse et humble opinion de la part des représentants de cette grande colonie du Canada, aurait un poids sérieux auprès des autorités britanniques et serait bien accueillie. C'est pourquoi j'ai osé présenter cette motion, et en le faisant, je crois agir dans l'intérêt de mon pays et de l'humanité, et de façon à faciliter le règlement des choses dans le Sud-africain et hâter par là la réalisation des vœux de tous. Plusieurs milliers de Boers sont en captivité. Les uns sont aux Bermudes, d'autres à Sainte-Hélène, d'autres encore à Ceylan, des milliers et des milliers de ces hommes seront un jour ou l'autre rendus à leur pays, et il est de la plus haute importance que ces hommes ne reviennent pas la haine et la vengeance au cœur en raison d'une rigueur trop

absolue de la part de leurs conquérants, mais plutôt avec la joie et la gratitude dans l'âme pour la miséricorde, pour la générosité avec lesquelles on les aura traités, pour la restauration de leurs privilèges, pour l'expression d'un désir de les voir revenir à leur pays natal et de devenir de bons citoyens, prêts à obéir à ceux qui leur auront témoigné la magnanimité dont il est sage, je crois, de faire preuve en cette circonstance.

Le Boer apportera, M. l'Orateur, un magnifique élément dans la fusion des races dans le Sud-africain. C'est une noble race que celle qui a tenu Alva en échec dans les Pays-Bas, celle qui a fourni à Angleterre le prince d'Orange, celle qui a la foi sublime du puritain et sait souffrir comme lui ; c'est dans la composition d'un peuple un élément que les autorités britanniques seront sages de cultiver. Il vaut la peine qu'elles fassent de cet élément un élément loyal, attaché aux institutions anglaises, se rendant compte qu'on l'a traité avec générosité, avec magnanimité et qu'il peut mettre sa foi dans la drapeau auquel il appartient. Ce que veut la Grande-Bretagne, je crois, ce n'est pas la vengeance—cela serait contraire au caractère britannique. La Grande-Bretagne fait face à son ennemi, le terrasse, et puis ensuite le traite généreusement. La Grande-Bretagne ne demande pas de vengeance ; mais elle veut un peuple uni dans le Sud-Africain, la restauration de la liberté et la création dans cette région d'un pays qui dans son histoire et son progrès fera la gloire des institutions anglaises et du gouvernement anglais. L'Angleterre ne demande pas de vengeance, elle ne veut pas de hordes de mendiants, de terres ravagées et désertes, de fugitifs harcelant la contrée; elle veut une terre prospère ; elle veut que ces gens retournent aux conditions normales et reviennent dans leurs foyers y employer leur énergie et leur travail à l'avancement de l'Etat. Et pour cela, M. l'Orateur, la merci, l'amnistie et la paix, ces troix anges, sont prêts à donner leurs services pour la consommation de ce que tout vrai citoyen du Canada doit désirer.

Mais, M. l'Orateur, quand je sollicite la miséricorde et la magnanimité, on peut me demander : existe-t-il quelque parallèle, existe-t-il quelque cas semblable, existe-t-il quelque précédent ? Je réponds : Oui. Et chacun est un brillant et glorieux exemple du succès d'un pareille politique. En 1759, le Canada passait d'un puissance à une autre. Jusque-là, le couteau à scalper, le tomahawk et la torche avaient promené leur œuvre sauvage de Penobscot au fort Duquesne. Pendant des générations, les colons anglais et les colons français s'étaient fait une guerre sans merci, et la haine de part et d'autre était intense et profonde. On avait eu le massacre de l'armée de Braddock à Monongahéla ; on avait eu la bataille de Carillon et le revers qu'y avaient subi les armes britanniques ; on avait eu le cri de guerre et l'incursion sauvages ; on avait eu tout le long de la frontière pendant des années d'amères et de terrible hostilités. Et quand, enfin, Wolfe prit Québec, et que le traité de Paris céda le Canada à la Grande-Bretagne, on permit aux Français de ce pays de garder leurs lois, leur religion, leur langue, leurs institutions sociales et ecclésiastiques. Et cette politique large et libérale envers ces soixante mille Canadiens dans l'Amérique britannique a eu des résultats pour lesquels nous ne saurions avoir trop de reconnaissance.

M. SPROULE : L'action de l'Angleterre en ce cas n'est-elle pas la meilleure garantie qu'elle se conduira généreusement envers son ennemi vaincu, même en l'absence de résolutions adoptées au dehors ?

M. CHARLTON : Il se peut. Mais s'ensuit-il qu'il soit mal de conseiller l'adoption d'une politique qui, d'après l'honorable monsieur, est celle que suivra l'Angleterre ? Y a-t-il mal à exprimer ici l'humble opinion que la politique que va, d'après lui, adopter l'Angleterre, aura notre approbation ? Je ne le crois pas. Comme je l'ai dit dès le commencement de mon discours, l'expression de notre désir ne saurait faire de mal, si elle n'est pas nécessaire ; et il se peut qu'elle fasse du bien.

Cet exemple historique, dont je viens de parler, nous enseigne que pareille politique a eu pour résultat d'attacher fermement toute une race aux institutions britanniques. Treize ans après le traité de Paris, la révolution américaine éclata, et des agitateurs américains tentèrent d'entraîner avec eux les colons français. Mais ils n'y réusssirent pas. Ces Français ont été fidèles aux institutions britanniques à cette époque, ils ont été fidèles aux institutions britanniques depuis, et ils sont fidèles aux institutions britanniques aujourd'hui. Leur histoire offre un brillant exemple des résultats qu'on peut attendre d'une politique de générosité et de magnanimité dans le traitement d'un ennemi vaincu. Un autre exemple nous en est fourni dans l'histoire des Treize colonies. Il y avait là une colonie hollandaise appelée Nouvelle-Amsterdam. Cette colonie fut conquise et rebaptisée du nom de la Nouvelle-York, et les colons hollandais incorporés à l'élément anglo-saxon. On les traita avec générosité ; on leur assura leurs droits et leurs privilèges, y compris leur langue, s'ils jugeaient à propos de s'en servir. Aujourd'hui ils forment un des plus loyaux éléments du pays. Ils ont donné un président à la République : Van Buren ; ils ont leur représentant dans le Sénat des Etats-Unis : famille de propriétaires de chemins de fer : les Vanderbilts. Leur histoire fournit un exemple de l'àpropos et de l'avantage qu'il y a de traiter avec générosité un ennemi vaincu. Et les Etats-Unis eux-mêmes en offrent un exemple encore plus remarquable dans l'état de choses qui a suivi leur grande guerre civile. Cette guerre avait été poursuivie avec une énergie

sans relâche et sans remords. C'était une guerre de géants. Le Nord et le Sud étaient en armes l'un contre l'autre sur une question de principe, et les hostilités entre les deux sections du pays étaient des plus cruelles. Les batailles qui marquaient cette guerre étaient des plus sanglantes de l'histoire. Dans nulle grande bataille européenne, le nombre des morts n'a été aussi grand, en proportion du nombre des combattants, que dans les grandes batailles de cette terrible guerre. On a vu Chancellorsville, avec ses dix-sept mille morts ; on a vu Vicksburgh ; on a vu Chicamaugha ; on a vu Missionary-Ridge ; on a vu la furieuse bataille des Sept jours dans les marais. Luttes gigantesques. Pertes de vies énormes. Le Sud était parsemé de fosses. Le sol était trempé de sang. La guerre avait été poursuivie sans relâche, avec haîne et animosité, jusqu'à la dernière cartouche. Enfin, à Appomatox, Lee se rendit à Grant. Les Sudistes étaient épuisés. On les traita avec la plus grande générosité. Le soldat du Nord se priva de son déjeûner pour le donner au confédéré mourant de faim. Et à l'armée du Sud se dispersant Grant disait : " Prenez les chevaux, vous en aurez besoin pour mettre en terre les semences du printemps ; prenez tout ce que vous pourrez utiliser, tout ce qui pourra vous être utile, à titre de propriété privée ; je prendrai à titre de propriété publique ce qui ne pourra pas vous servir." Et ces hommes se dispersèrent avec les meilleurs sentiments envers leurs vainqueurs. Et n'eût été le malheureux assassinat de Lincoln, la reconstruction du Sud eût été prompte et complète. Il s'éleva un grand cri de vengeance contre le chef des Sudistes, Jefferson-Davis ; mais celui-ci ne fut jamais autrement puni que par quelque temps d'emprisonnement.

Il n'y eut pas de confiscation des biens des rebelles ; on ne les priva pas de leurs droits de citoyens ; il n'y eut pas de vengeance d'exercée contre les chefs ; mais il y eut de la magnanimité, de la générosité dans la façon dont le vainqueur traita le vaincu ; et il en est résulté une nation reconstituée, et les deux sections belligérantes combattant depuis sous le même drapeau dans les guerres de la nation. Cette guerre civile des Etats-Unis, qui a dépassé les bornes d'une rébellion et est devenue une des grandes guerres de l'histoire, est un type de celle qui vient d'avoir lieu dans le Sud-afrcain, où le principe en jeu était la possession du pays par un peuple ou par l'autre, où le prix de la victoire était la possession du Sud-africain par le Boer ou par l'Anglais. Or, qu'il en soit dans le Sud-africain comme il en a été dans les Etats-Unis ; que la générosité et la magnanimité exercées alors soient exercées aujourd'hui.

Jusqu'à présent, M. l'Orateur, les Hollandais du Sud-africain ont mis des entraves à notre progrès. Nous n'avons pas eu de sympathie pour les Boers. Si nous pouvons de quelque manière attacher à nos intérêts cet élément de la population africaine ; si nous pouvons en faire des citoyens loyaux aux institutions britanniques, si nous pouvons tirer parti de leur énergie, de leur courage et de leur vigueur pour l'avancement de la cause britannique dans le Sud-africain, eh bien, toute la moitié méridionale du continent est à nos pieds. A quoi s'étendront nos possessions dans le Sud-africain, est une question de grande importance pour l'avenir. Nous avons dans le nord, depuis Alexandria et Khartoum jusqu'à l'Uganda et Victoria-Nyanza, un territoire qui traverse 36 degrés de latitude jusque dans le cœur du continent. Nous avons dans le sud, un territoire qui s'étend de Cape-Town vers le nord jusqu'au Zambèze et au delà de la vallée de ce grand fleuve et de la grande mer intérieure de Tanganyika ; et nous pouvons grandement agrandir cet empire—inutile de dire dans quelle direction. Il est d'une importance énorme pour les institutions et les intérêts britanniques que l'élément boer, l'élément hollandais du Sud-africain, devienne un élément ami et loyal de la population de cette région. Et, M. l'Orateur, nous pouvons avec avantage nous priver de satisfaire des sentiments de vengeance, nous pouvons être généreux et magnanimes ; nous pouvons dire à ces gens : " Rendez vos armes ; reprenez votre allégeance ; et aussitôt qu'on pourra le faire avec sécurité nous vous donnerons les droits et privilèges de tout sujet britannique et le droit de représentation dans les organisations coloniales que nous allons fonder ici ; nous établirons dans le Sud-africain une confédération de provinces autonomes et un grand gouvernement central comme au Canada, attaché au gouvernement de la Grande-Bretagne.

M. l'Orateur, assez de sang ! assez de souffrances ! La coupe est pleine, et j'imagine que personne au Canada n'en veut davantage. Nous pouvons attendre qu'un jour le Sud-africain, comme le Canada, sera un grand Etat où deux races se donneront la main, comme ici, pour avancer les intérêts, reculer les frontières et augmenter le pouvoir de l'empire. M. l'Orateur, la miséricorde, la magnanimité, l'amnistie, tels sont les instruments avec lesquels on peut amener un pareil résultat. En présentant cette motion, M. l'Orateur, je me suis efforcé de présenter à la Chambre les considérations qui, suivant moi, peuvent nous donner une raison d'exprimer une humble opinion sur l'à-propos d'adopter la politique en question, que je crois être le véritable moyen de régler nos difficultés dns le Sud-africain d'une façon désirable et sur une base durable.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Je désire ajouter quelques mots à ce que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a dit à l'appui de cette motion. Je n'ai pas besoin de dire que je ne suis pas absolument d'accord avec toutes les opinions exprimées par l'honorable député, non plus qu'avec certaines parties de la motion même qu'il a mise entre vos mains. Les

professeurs de logique de cette Chambre ne manqueront pas de trouver soulagement et plaisir dans une déclaration comme celle-ci. Mais, M. le Speaker, n'ayant pas d'autre objet en vue que de remplir mon devoir de représentant du peuple canadien et mon devoir de citoyen britannique, chaque fois que je vois un adversaire se rapprocher de moi, je suis prêt à le rencontrer à mi-chemin. Pour ce qui est de la suprématie britannique au Sud-africain, dès le commencement de cette malheureuse guerre, j'ai déclaré nettement que je crois cette suprématie nécessaire. Sans doute l'esprit de guerre qui règne dans cette Chambre de même que dans le pays peut avoir fait perdre de vue aux honorables messieurs l'attitude que j'ai prise à cette époque. Mais l'attitude que j'ai prise alors, l'attitude que j'ai toujours prise et l'attitude que je prends aujourd'hui, c'est que le seul moyen d'établir la suprématie de la Grande-Bretagne au Sud-africain est d'adhérer aux meilleures traditions britanniques : le respect des minorités et la générosité envers l'ennemi vaincu. Quant au droit que peut avoir ce parlement d'offrir une expression d'opinion au gouvernement britannique, je crois qu'il ne saurait y avoir de doute là-dessus. J'ai été étonné d'entendre certains députés accueillir par des railleries l'assertion de l'honorable député de Norfolk-nord que nous avons le droit d'exprimer notre opinion sur cette question. Il est étrange qu'en face du développement de ce qui s'appelle le nouvel impérialisme, en face de tant de professions de fraternité de la part des adhérents de la nouvelle politique, ils soient toujours disposés à prendre une attitude de dépendance, ils soient disposés à donner le sang et l'argent du pays, sans oser exprimer une simple opinion sur l'issue d'une guerre qu'ils ont contribué à prolonger.

Dès l'origine de la question, j'ai prétendu que nous n'avions aucune affaire à intervenir en Afrique. Mais du moment que nous sommes intervenus, volontairement ou non, du moment que ce parlement a fait payer un sou au peuple canadien pour la poursuite de cette guerre, nous avons acquis le droit d'exprimer notre opinion sur ses résultats. Ah ! si l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) proposait une motion condamnant l'attitude prise par le gouvernement britannique—cela, sans doute ne blesserait guère mes sentiments,—mais cela pourrait engager une majorité des membres de cette Chambre à dire que le parlement aurait tort de rien faire en ce moment qui pût embarrasser le gouvernement britannique. Mais, M. le Speaker, nous ne sommes pas appelés à être plus loyaux que le roi d'Angleterre, nous ne sommes pas tenus d'être plus attachés aux institutions britanniques que le parlement et le gouvernement de la Grande-Bretagne. C'est aujourd'hui un fait bien connu que le gouvernement britannique, que le peuple britannique cherchent la paix dans le Sud-africain et la désirent tout autant que leurs adversaires.

Nous n'avons pas encore le texte du discours prononcé, lundi de la semaine dernière, par le Chancelier de l'Echiquier ; mais que lisons-nous dans les dépêches de la presse associée ?

Sir Michael Hicks-Beach est rarement dramatique ; mais hier, quand il a déclaré que le gouvernement avait l'intention de remonter les fermes des Boers comme celles des colons anglais,sa voix s'est élevée au diapason de l'éloquence. En faisant l'éloge de la bravoure des Boers et en exprimant l'opinion que plus tard Boers etAnglais se lieraient d'amité, il a eu un mouvement qui lui a conquis la Chambre, et les applaudissements qui éclatèrent, surtout du côté de l'opposition, empêchèrent l'orateur de continuer son discours pendant quelques instants.

Quand le député de Nordfolk-nord a exprimé des sentiments semblables, il s'est aussi produit quelques interruptions ; mais elles indiquaient que ce puissant courant de générosité qui passe actuellement par le parlement anglais et qui anime les masses populaires en Angleterre, n'a malheureusement pas encore atteint cette Chambre. Quelles que puissent être nos divergences d'opinions sur cette question, quel que puisse être notre avis sur la justice ou l'injustice de cette guerre, sur les causes qui l'ont provoquée et sur la façon dont elle a été conduite, par le passé, il me semble que nous devrions aujourd'hui oublier tous ces différends et nous empresser d'aider le gouvernement et le peuple anglais à mettre fin à cette malheureuse guerre.

On a dit dans la presse et peut-être affirmera-t-on ici qu'on adoptant cette motion, la Chambre créerait des embarras au gouvernement anglais, aiderait les ennemis de l'Angleterre et empêcherait par là même le succès des négociations entamées pour mettre fin à la guerre. Or, voyons ce qu'a dit sir Michael Hicks Beach, en plein parlement, au nom du gouvernement anglais :

Quand la guerre sera terminée, il y aura de grandes dépenses à faire pour venir en aide aux deux colonies, pour les coloniser et pour remonter les fermes. Quand une paix durable aura été établie, le parlement, je l'espère, se montrera généreux et prêtera de l'argent pour équiper les fermes non seulement de ceux qui ont combattu pour l'Angleterre, mais en outre les terres de ceux qui nous ont combattus loyalement et dont nous espérons maintenant gagner l'amitié ; et en outre pour la construction de chemins de fer et autres entreprises devant servir au développement ds deux états.

Ainsi, il est permis au Chancelier de l'Echiquier de déclarer que le peuple anglais est prêt à se taxer et à faire des emprunts, afin de rendre leurs terres aux Boers et de pourvoir les fermes de bestiaux ; et cela, après même que le gouvernement anglais eût déclaré, il y a deux mois, qu'il saisirait ces terres et les vendrait afin de payer les frais des camps de concentration. Or, puisque le gou-

vernement anglais a décidé de modifier de fond en comble sa politique, n'est-il pas permis au parlement canadien d'affirmer que le gouvernement anglais doit s'inspirer d'une pensée de clémence et de générosité dans sa conduite envers les Boers après la guerre.

Le député de Grey-est (M. Sproule) a interrompu le député de Norfo...-nord pour lui demander : " Est-ce que l'exemple donné par l'Angleterre en 1763 n'est pas une garantie qu'elle s'inspirera de la même générosité dans les circonstances actuelles?" Il n'y a pas de parité entre les deux situations. En 1763, deux grandes puissances se combattaient sur ce continent. Depuis plusieurs siècles, elles se faisaient la guerre en Europe ; et l'on semble oublier ici que l'Angleterre, bien que victorieuse sur le sol de l'Amérique, avait été vaincue en Europe au cours de la guerre de sept ans ; on oublie que le trait de 1763 n'a été qu'un compromis entre la France et l'Angleterre, et qu'en retour de quelques avantages accordés à la France en Europe, l'Angleterre obtint, à titre de compensation, la cession du Canada, tout en donnant la garantie que les droits des colons français seraient respectés. L'honorable député a semblé supposer un état de choses qui n'existe réellement pas aujourd'hui ; mais peu importe, du reste. Le ton de la presse anglaise offre un tel contraste avec celui de la presse canadienne que je n'hésite à déclarer que, pour mon propre compte, si j'étais Boer, je confierais bien plus volontiers le soin de ma cause aux hommes d'Etat anglais qu'à certains politiciens des colonies. Du reste, M. le Speaker, il ne s'agit pas seulement ici d'une lutte entre Anglais et Boers. Le combat est engagé entre les Boers, les habitants du Cap, ou plutôt les loyalistes de la Colonie du Cap, comme on les appelle, et le pouvoir souverain de la Grande-Bretagne. Que le gouvernement et le parlement anglais soient disposés à se montrer généreux à l'endroit d'un ennemi vaincu, la chose ne saurait faire doute ; mais, d'un autre côté, il y a, au Natal et dans la colonie du Cap, certaines gens qui voulant leur livre de chair, n'ayant que le souci de leurs propres intérêts, n'hésiteraient pas à sacrifier la paix de l'empire à des considérations égoïstes et à la satisfaction de leurs désirs de vengeance. Pour s'en convaincre, il suffit de lire ce qui se publie dans la presse anglaise. Cette résolution ne tend nullement à embarrasser le gouvernement anglais ou à lui dicter sa conduite, mais à l'aider dans l'application du projet qu'il se propose de mettre à exécution, et à lui prêter main forte contre les exigences outrées des loyalistes intransigeants de la Colonie du Cap. Il y a, en Afrique-sud, des milliers d'Anglais aux yeux desquels cette guerre est un des événements le plus déplorables de l'histoire de l'Angleterre et de l'Afrique sud, et ils verraient d'un bon œil qu'on coopérât avec eux pour obtenir de l'Angleterre qu'elle se montrât généreuse à l'égard des vaincus.

La conduite tenue par l'Angleterre en 1763, je l'admets, nous donne dans une certaine mesure, la garantie qu'elle tiendra une ligne de conduite marquée au coin de la générosité. Mais, à d'autres époques de l'histoire de l'Angleterre il a éclaté d'autres rébellions qui démontrent que les fonctionnaires anglais ne sont pas toujours animés d'aussi généreuses dispositions.

L'histoire de la rébellion de la Jamaïque atteste que le gouverneur anglais, après avoir informé les autorités britanniques que la révolte était finie et tout danger d'un nouveau soulèvement passé, fit pendre ou fouetter plus d'une centaine d'individus. Aujourd'hui, je le sais, le gouvernement anglais tient une toute autre conduite ; mais malheureusement, bien des faits nous prouvent qu'au sein de la population loyaliste de l'Afrique-sud, il se rencontre un groupe de gens qui, loin de vouloir qu'on applique la politique actuelle du gouvernement anglais, ou celle de sir Michael Hicks Beach, de M. John Morley et des esprits dirigeants de l'opinion publique en Angleterre, voudraient qu'on marchât sur les brisées du gouverneur Eyre, de la Jamaïque. Le gouvernement anglais, j'en suis sûr, ne cèdera pas à une semblable pression ; mais au moins conviendrait-il de lui prêter main-forte, en provoquant au sein des colonies et surtout de la part du parlement canadien une expression d'opinion qui l'armerait à la résistance contre pareille tentation.

C'est dans un esprit de conciliation que j'ai consenti à prêter mon appui au motionnaire. Quant à la justice ou l'injustice de cette guerre, et quant à la conduite du gouvernement anglais, avant et durant cette guerre, les opinions que j'ai toujours soutenues jusqu'ici, en toute sincérité et franchise, n'ont pas varié d'une ligne. Mais quand j'ai compris qu'un député, faisant partie de la majorité de langue anglaise en cette Chambre, était prêt à coopérer avec moi en présentant une motion de la nature de celle que nous discutons en ce moment, j'ai cru devoir mettre de côté pour le moment nombre d'opinions que je professe sur cette question, dans l'espoir que la Chambre accueillerait cette motion dans un esprit de conciliation, de paix et d'harmonie.

Encore un mot. J'ai à peine besoin de dire que je suis loin d'admirer la politique du gouvernement anglais sur toute cette question, et surtout celle de M. Chamberlain. Les députés de la gauche nourrissent sans doute beaucoup d'admiration et d'estime pour M. Chamberlain et sa politique. Au cours des deux années passées, avant, pendant et après les dernières élections générales, quelle a été l'attitude de M. Chamberlain ? La voici en peu de mots : c'est que, dans toute sa ligne de conduite, le gouvernement anglais a consulté non seulement les désirs du peuple anglais, mais qu'il a tenu compte des vœux de toutes les populations de l'empire. Le principal argument qu'il a invoqué, contre nos adversaires politiques,

les libéraux, est celui-ci : c'est que, l'opinion publique, dans les colonies, étant absolument favorable à sa politique, il n'avait que faire de se ranger à l'avis d'une poignée d'Anglais et d'Ecossais, à l'encontre des vœux de tout l'empire. Voilà ce qu'il a répété, à temps et à contre-temps, et en plein parlement, et à la tribune populaire. Ainsi, de l'avis du secrétaire d'Etat aux colonies, l'opinion des colonies pèse d'un grand poids dans la balance.

Quelle est aujourd'hui l'opinion du gouvernement anglais au sujet de la question débattue en ce moment ? Il y a quelques semaines à peine, presque tous les membres du cabinet répétaient à l'envi que la paix n'était possible qu'à un seul prix : c'est que les Boers se rendissent sans conditions. Or, aujourd'hui, voilà que les journaux à la dévotion du cabinet, les partisans du gouvernement et les ministres eux-mêmes, déclarent carrément que, dans les négociations de paix, il faut s'inspirer d'une pensée de miséricorde et de générosité. Mais, me dira-t-on, que les Boers mettent bas les armes, et alors le parlement canadien sera en lieu d'intervenir et de déclarer qu'il faut les traiter avec mansuétude. A cela je réponds que si le gouvernement anglais, qui est parfaitement au courant de la situation dans la colonie du Cap, et si les autorités civiles et militaires, qui savent à quoi s'en tenir sur leur propre situation et celle de l'ennemi, persistaient à dire que la paix n'est possible que du moment que les Boers se rendront sans conditions, alors je comprendrais que ce parlement ne devrait intervenir et exprimer son avis que lorsque l'ennemi se serait rendu. Or, bien que les hostilités durent encore, voilà qu'on nous annonce que le gouvernement anglais consentira probablement à user de clémence et de générosité à l'endroit des Boers ; et en pareilles circonstances, l'adoption d'une résolution par le parlement canadien serait d'un grand secours au gouvernement anglais. Est-ce à dire que nous voulions nous interposer entre le gouvernement anglais et ses ennemis, ou intervenir entre le gouvernement et le peuple anglais? Nullement ; mais cette résolution comporte qu'ayant appris que le gouvernement anglais est prêt à user de clémence et de générosité, dans le règlement de cette question, nous, les représentants du peuple canadien, qui avons fait des sacrifices d'hommes et d'argent pour le maintien de la puissance britannique, sommes disposés à aider le gouvernement anglais à appliquer sa politique de clémence et de générosité à l'égard de ses ennemis. Je dois faire ici une observation—et si j'invoque le témoignage du premier ministre sur ce point, il admettra, je crois, que j'ai raison—c'est que la masse des Canadiens-français sont opposés à cette guerre. Ils l'ont toujours eue en horreur, et ils la détestent encore ; mais ils n'en sont pas moins prêts à déclarer, de concert avec leurs concitoyens de langue anglaise, que la politique qui a assuré le règne de la paix et de la concorde au Canada est la seule qui puisse asseoir sur des bases stables la bonne entente, la paix, la concorde et l'harmonie en Afrique-sud.

M. BOURASSA.

Je prétends que les Canadiens-français ont, de droit, voix au chapitre sur cette question. Nous sommes ici la preuve vivante que cette politique de conciliation est la seule qui puisse faire accepter les institutions britanniques par un peuple étranger. Et ce ne fut pas là l'œuvre d'une année ni même de cinquante ans. Il nous a fallu combattre contre les gouvernements anglais, lutter contre les gouverneurs anglais et contre les autorités civiles et militaires anglaises, afin de leur arracher les droits dont nous jouissons aujourd'hui. La paix n'a pas toujours régné dans notre existence. Cette liberté dont nous jouissons n'a pas toujours été un don libre et spontané des autorités anglaises. Souvent il nous a fallu combattre pour ces libertés, et si certaines causes extérieures n'avaient conspiré en notre faveur, souvent nous aurions perdu le fruit de nos conquêtes. Mais, somme toute, pourquoi sommes-nous satisfaits du régime actuel? Pourquoi, d'année en année, devenons-nous partisans de plus en plus fidèles et dévoués des institutions anglaises ? C'est que nous avons constaté que ces institutions anglaises sont excellentes ; c'est que ces institutions assurent le règne de la paix, de la conciliation, du progrès et de la prospérité. Voilà pourquoi j'affirme que le parlement canadien, plus que toute autre assemblée délibérante dans l'empire britannique, a droit d'exprimer son opinion, à cette période de la guerre. Je le répète, il ne s'agit nullement ici de nous immiscer dans les affaires du gouvernement anglais, mais, au contraire, de lui prêter main-forte dans l'œuvre de conciliation qu'il a entreprise et de coopérer avec lui à l'application de cette politique généreuse que tout Anglais bien pensant veut lui voir appliquer.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Pour ma part, je ne doute nullement que le motionnaire et celui qui a appuyé la motion n'aient obéi à d'excellents mobiles. Les honorables députés, je n'en doute point, sont absolument sincères en exprimant le vœu que la paix soit rétablie à brève échéance en Afrique-sud et que les Boers soient traités avec la plus grande générosité possible. Tout bien considéré, je ne regrette pas ce débat. En même temps, j'exprime le vœu ardent que mon honorable ami (M. Charlton) n'insistera pas davantage sur sa motion et que le débat n'ira pas plus loin. Le député de Labelle (M. Bourassa) qui a appuyé la motion, nous a dit qu'il n'approuve pas de tout point le discours prononcé par le motionnaire (M. Charlton). Connaissant les opinions que professe depuis longtemps l'honorable député (M. Bourassa) je ne suis nullement surpris du fait.

Il a ajouté qu'il trouve matière à critique dans la motion qu'il appuie. Son attitude à cet égard, je l'avoue, ne laisse pas que de me surprendre. Mais je m'abstiens de toute récrimination à ce sujet. Mon honorable ami a jugé bon d'entrer en compromis avec lui-même ; ce dont je ne saurais le blâmer—en ne poussant pas jusqu'à leur extrême limite les opinions qu'il professe sur la question. La politique de conciliation et de compromis, il le comprend, est un moyen de gouvernement, et bien qu'on puisse légitimement soutenir ses propres opinions, il est bon aussi de se rappeler que d'autres ont des convictions qui leur sont chères. Mon honorable ami le comprend, c'est dans un pays comme le nôtre, où vivent ensemble des populations de race différente, qu'il est urgent et indispensable d'appliquer cette politique de conciliation et de compromis, si nous tenons à faire du peuple canadien une nation. C'est ce principe, que l'honorable député veut emprunter au Canada pour l'appliquer à l'Afrique-sud, et en cela j'abonde dans son sens.

Je puis affirmer sans hésitation que j'approuve entièrement la teneur de la résolution. Cette résolution dit que deux principes doivent présider au règlement de la question sud-africaine. D'abord, vient le principe de la suprématie de l'Angleterre. J'ai entendu avec plaisir mon honorable ami (M. Bourassa) affirmer que les intérêts de l'Angleterre comme ceux de la civilisation demandent que la suprématie anglaise soit reconnue en Afrique-sud. Il y a deux races en Afrique-sud ; la race anglaise et la race hollandaise, toutes deux également fières et à certains égards également fortes et si entremêlées que ni l'une ni l'autre ne saurait établir un gouvernement parfaitement homogène. Hollandais et Anglais sont là en présence, au Cap, dans le Natal, dans l'Etat Libre d'Orange, au Transvaal, en Rhodésie. Ce sont des voisins qui se rencontrent sans cesse dans toutes les transactions ordinaires de la vie. On ne saurait les séparer. Il faut qu'ils soient gouvernés par la même autorité. Cette autorité sera-t-elle anglaise ou hollandaise ? La résolution affirme que ce sera celle de l'Angleterre ; et nous abondons tous dans ce sens, car c'est précisément la civilisation anglaise qui donnera au Transvaal ce qui a manqué jusqu'ici—l'égalité de droits pour tous, Hollandais et Anglais. Obtenir cette égalité de droits qui n'existait pas au Transvaal, voilà quelle a été la cause de la guerre. Les Outlanders avaient longtemps cherché à l'obtenir, mais sans succès. La résolution affirme que l'autorité qui règnera en Afrique-sud sera celle de l'Angleterre ; et d'après l'histoire de tous les pays où a été établie la civilisation anglaise, nous savons que, si la suprématie de l'Angleterre triomphe en Afrique-sud, la liberté y règnera, pour les Anglais comme pour les Hollandais.

Le deuxième principe affirmé dans la résolution comporte que les Anglais victorieux doivent traiter avec la plus grande générosité leurs ennemis vaincus, les Hollandais. A mon avis, M. l'Orateur, il n'est pas besoin de résolution pour assurer aux Boers vaincus ce traitement généreux. La bravoure chez un soldat ennemi commande toujours le respect de l'adversaire, et cela suffit pour nous prouver que les Anglais traiteront généreusement les Boers. Il y a quelques jours à peine, sur les bords de la rivière Hart, on avait confié une position a quelques soldats dont la plupart, je suis fier de le dire, étaient Canadiens. Pendant la plus grande partie de la journée, ils dûrent subir l'assaut d'un ennemi, au moins huit fois supérieur en nombre. Chaque assaut fut repoussé, mais après chaque assaut les rangs de cette poignée de braves s'éclaircissaient ; et enfin il ne leur restait plus un seul homme qui n'eût été tué ou blessé. Enfin, quand la position eût été enlevée, il restait encore un homme debout, fier et menaçant—son nom est Bruce Carruthers, encore un Canadien. D'après toutes les règles de la guerre, il aurait pu être tué ; mais des rangs ennemis, il s'éleva une clameur, un cri de sympathie : " Ne le tuez pas ; c'est un trop brave homme, il faut qu'il vive ". M. l'Orateur, voilà l'enseignement qui se dégage de la guerre ; et aujourd'hui les Anglais victorieux en Afrique-sud, feront preuve de la même générosité. Eux aussi s'écrieront sans doute : " Il faut que les Hollandais vivent ; ils l'ont mérité par leur bravoure sur le champ de bataille ". Voilà, M. l'Orateur, la situation où se trouvent en Afrique-sud ceux qui s'occupent, non seulement des opérations militaires, mais encore des négociations pacifiques.

Quant au droit de ce parlement d'intervenir dans cette question et d'affirmer la résolution en discussion, je n'hésite pas à dire qu'à mon avis, il est incontestable. Le parlement canadien, aujourd'hui, est souverain. C'est un parlement souverain, au sein de l'empire britannique. Jadis, le parlement du Canada affirma cette autorité et réclama non seulement le privilège, mais le droit d'intervenir dans les questions qui pourraient intéresser une partie quelconque de l'empire dont nous formons partie.

Il y aura bientôt vingt ans que le parlement du Canada adopta une résolution demandant à l'Angleterre d'accorder à l'Irlande un gouvernement autonome. Nous n'avions pas d'intérêt direct dans cette question ; or, pourquoi le parlement a-t-il demandé, à deux reprises différentes, d'accorder à l'Irlande un gouvernement autonome ? C'est parce que, à notre avis, le Canada avait intérêt à ce que l'on redressât les griefs de l'Irlande. Il y a deux ans à peine le parlement adoptait une résolution demandant au gouvernement anglais de modifier le serment du couronnement. Et pourquoi cela ? Parce que cette question, à notre avis, intéressait les droits et privilèges et la conscience d'un grand nombre de sujets de Sa Majesté. Il y a trois ans à peine, ce par-

lement adoptait une résolution exprimant sa sympathie pour les Outlanders du Transvaal. Nous déclarâmes alors que nous approuvions de grand cœur les efforts tentés par le gouvernement anglais pour redresser les griefs dont se plaignaient les Outlanders. Pour le coup, nous avons bien le droit d'adopter aujourd'hui une résolution comme celle présentée par le député de Norfolk et appuyée par le député de Labelle.

Cependant tout en déclarant, sans hésitation, que nous avons d'emblée le droit d'adopter pareille résolution et d'exprimer notre avis sur les conditions de la paix, je me demande, et je demande au député de Norfolk, ainsi qu'au député de Labelle, s'il est bien opportun, bien judicieux, bien sage de présenter une motion semblable en ce moment ? Voilà la question qui se pose, et je n'hésite pas à dire qu'à mon avis cette motion n'est pas marquée au coin de la sagesse. Je vais plus loin et je dirai au député de Labelle que si j'étais convaincu comme il l'est, que l'adoption de cette motion aiderait le gouvernement anglais à se montrer clément et à accorder une amnistie, je n'hésiterais pas un instant à y donner mon adhésion. Mais la situation actuelle est bien différente. A mon avis, et je me fais fort de le prouver à la Chambre, en intervenant aujourd'hui, nous pourrions créer des obstacles à l'établissement de cette paix que nous désirons tous voir règner en Afrique-sud. Comme le savent et le député de Norfolk et surtout le député de Labelle, lui qui a suivi de si près tous ces événements, il se poursuit en ce moment des négociations pacifiques, et ces jours derniers, lord Kitchener et lord Milner ont rencontré les héros de la guerre du côté des Boers, le général De Wet, le général Delarey et le général Botha, tous trois des types de bravoure militaire. Ils ont conféré à huis-clos et bien qu'il n'y ait pas encore des nouvelles officielles, nous sommes en lieu de croire que les conditions de la paix ont été arrêtées.

Les délégués boers, on le sait, sont retournés vers les commandos en campagne, afin de leur soumettre les conditions de paix discutées au cours de la conférence. De quelle nature sont ces conditions de paix, nous ne le savons pas encore ; mais, au moment même où ces conditions sont soumises aux commandos boers, serait-il sage d'intervenir et de réveiller peut-être chez eux des espoirs qui pourraient ne pas cadrer avec les stipulations déjà consenties et empêcher ces négociations d'aboutir au résultat tant désiré? Le député de Norfolk me dira peut-être que pareille éventualité n'est guère probable. Le député de Labelle pourrait peut-être rétorquer que ce n'est pas l'Afrique-sud mais l'Angleterre que cette résolution veut atteindre ; or, en ces temps de communications rapides, où les nouvelles voyagent sur les ailes de la foudre, s'il nous arrivait d'adopter pareille résolution, elle serait immédiatement transmise en Afrique-sud, et il est fort probable que cela engagerait les Boers à rompre les négociations pacifiques dans le but d'obtenir des conditions plus favorables. Nous ignorons encore la nature précise des conclusions auxquelles on s'est arrêté, mais faisons une hypothèse, qui n'a absolument rien d'exagéré. Le député de Norfolk nous a parlé, il y a un instant, de la guerre civile qui a ensanglanté les Etats-Unis. Eh bien! disons-le à la louange du peuple américain, jamais vainqueur n'a traité son ennemi vaincu avec plus de générosité que ne l'ont fait les Américains du nord à l'endroit des sudistes. Jamais nation n'a consigné dans ses annales d'exploit plus glorieux que celui qui fut alors écrit sur cette page de l'histoire des Etats-Unis. Mon honorable ami, qui a suivi de si près ces événements, sait sans doute mieux que moi qu'à l'issue de cette guerre, on n'accorda pas l'amnistie à tous ceux qui avaient pris part à la lutte. Disons-le à la gloire éternelle du peuple américain : il n'a pas été versé une seule goutte de sang sur l'échafaud ; on n'a pas puni un seul homme pour avoir pris part à la guerre, et Jefferson Davis, lui-même, après quelques années de détention, fut remis en liberté. Or, mon honorable ami le sait, après Appomatox, dont il nous a fait une description si éloquente, l'amnistie accordée par le général Grant et plus tard par le général Sherman, ne s'étendit pas à tous ceux qui avaient pris part à la guerre, mais seulement à ceux qui avaient mis bas les armes après la capitulation.

Un certain nombre de citoyens furent alors privés de leurs droits civils ; mais au fur et à mesure que la paix s'affermit dans le pays et que les dangers disparurent, on brisa toutes ces entraves, toutes ces incapacités et finalement l'amnistie générale fut proclamée. Supposons qu'en ce moment, Kitchener et les généraux boers soient tombés d'accord sur certaines conditions et entre autres sur une amnistie s'étendant à la grande masse des belligérants, mais qui en exclurait certains individus. Dans cette hypothèse, si la résolution de mon honorable ami était adoptée et transmise par voie télégraphique en Afrique-sud, est-ce que les Boers ne pourraient pas s'écrier: "Tenez, voilà que le gouvernement canadien se prononce en notre faveur ; demandons-donc des conditions plus favorables." Mon honorable ami pense-t-il qu'en pareilles circonstances, sa résolution serait de nature à servir la cause de la paix. Mieux vaut pour le moment abandonner le soin de régler cette question aux braves capitaines qui sont chargés de cette mission, lord Kitchener d'une part, et les généraux DeLarey et DeWet, de l'autre côté ; et, pour mon propre compte, c'est mon intime conviction que les conditions stipulées par ces braves militaires s'imposeront à l'approbation de tout sujet britannique, dans n'importe quelle partie du monde. Lorsque ces négociations pacifiques auront abouti à un heureux résultat, et que le pays jouira

des avantages de la paix, s'il est constaté que les stipulations arrêtées ne sont pas aussi généreuses qu'elles devraient être, de l'avis du député de Norfolk et du député de Labelle, ou même à mon propre avis, le parlement canadien n'aura pas, pour cela, renoncé au droit de faire des représentations au gouvernement impérial. Il ne sera pas trop tard pour le faire ; au contraire, car c'est alors que nous pourrons utilement faire entendre notre voix. Mais en ce moment, où les négociations pacifiques se poursuivent, infailliblement nous pourrions courir le risque de tout compromettre en voulant tout gagner. Voilà l'avis que je soumets à la Chambre et à mon honorable ami, le député de Norfolk, et s'il m'est permis de lui exprimer un désir, c'est que, me faisant ici, comme je le crois, l'interprète de la pensée commune de la Chambre, il serait plus sage de sa part de ne pas insister davantage et de consentir à retirer sa motion.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je regrette vivement que l'absence du chef de l'opposition m'impose le devoir de faire quelques observations sur la résolution à l'étude; mais, avouons-le, les paroles tombées des lèvres du leader de la Chambre me facilitent singulièrement cette tâche. Dès le début, cette résolution m'a semblé inopportune, pour me servir d'un euphémisme, car j'allais dire qu'elle est déplacée.

Voici, en quelques mots, la situation : après une lutte acharnée et fort prolongée, les deux nations ennemies ont entamé des négociations pacifiques. Que ces négociations aient abouti à une entente, c'est dont je suis convaincu, bien qu'il soit impossible de dire de quelle nature sont ces négociations. De fait, il est fort peu probable que le gouvernement impérial ait été informé de ces détails. En pareilles circonstances, je crois me faire ici l'interprète de mes collègues de l'opposition, en affirmant hautement—abstraction faite des droits et prérogatives du parlement, que je serais le premier à revendiquer—qu'il serait regrettable que nous prissions une attitude de nature à entraver ces négociations. Pareille intervention, de notre part, pourrait provoquer un résultat tout opposé à celui que préconise cette résolution à laquelle, du reste, si je ne me trompe, fort peu de députés refuseraient de se rallier. Cette intervention intempestive pourrait compromettre non seulement l'œuvre humanitaire à laquelle le gouvernement impérial consacre actuellement ses efforts, mais encore les avantages que les Boers ont tant à cœur d'obtenir. L'honorable député, qui a proposé cette résolution, s'est longuement étendu sur son opportunité et son objectif, comme c'est du reste son droit, mais à ce moment critique d'une guerre déplorable, la voix du politicien, à mon avis, devrait être muette—et je n'entends nullement le mot " politicien " dans un sens dérogatoire ici—et il faudrait abandonner ce soin aux belligérants qui sont en ce moment à délibérer, afin d'obtenir le résultat tant désiré de tous : la fin de cette terrible lutte.

A mon avis, ce parlement, revêtu qu'il est des droits souverains, est en lieu de délibérer et de faire entendre sa voix sur cette question. Cependant ,en matière de si haute importance, si l'on tient compte des principes de droit constitutionnel en vigueur ici, le parlement fédéral, tout comme le parlement impérial, ferait acte de sagesse en adhérant à la règle qu'il a observée ces années dernières, règle portant que la négociation de tout traité est du ressort de l'exécutif. Le parlement, comme vient de l'observer le leader de la Chambre, s'est sans doute réservé le droit de critiquer les dispositifs du traité, quand il aura été négocié. Il importe d'autant plus d'observer la règle précitée que, pour le moment, nous n'avons pas par devers nous les renseignements qui nous mettraient en mesure de nous former une opinion.

En prêtant l'oreille aux observations du député de Norfolk et à la harangue du député de Labelle, une pensée m'a frappé : Au moment même où ces hommes d'Etat, ces héros de la guerre sont en train de délibérer sur le champ même des opérations militaires en Afrique-sud, et à négocier la paix, comme elle doit paraître digne de pité et vulgaire toute cette discussion à laquelle nous nous livrons ici, dans l'impuissance où nous sommes de nous former une conception claire et précise de tous les faits, d'importance majeure, qui doivent faire le fond de ces négociations. Que n'imitons-nous l'attitude du parlement britannique, cette grande assemblée délibérante, modèle de la nôtre ! C'est un fait digne de remarque que le parlement anglais n'a pas encore abordé l'étude de cette question, mais s'est abstenu, comme il convient à mon avis, de délibérer une question qui, à ce moment critique de la guerre, ne saurait être réglée que sur le champ de bataille même. Et ce n'est pas sans un vif sentiment d'admiration que j'ai remarqué que ces grands hommes d'Etat anglais, appelés à tout instant à se prononcer sur toutes les questions d'intérêt public qui s'offrent à leurs délibérations dans ce pays de liberté, se sont soigneusement abstenus d'exprimer leur avis sur la grave question qui nous occupe. En pareilles circonstances, et en présence de cette grave situation, je ne songerais pas même à relever certaines contradictions qui m'ont frappé, tant dans le discours du député de Norfolk-nord que dans la harangue de mon jeune ami, l'éloquent député de Labelle. Dieu me garde de prolonger cette discussion intempestive, en commettant l'indiscrétion de relever des contradictions que j'aurais passées sous silence, en d'autres circonstances. J'ajouterai que, parmi tous les désagréments inséparables de la vie publique, il est consolant de noter qu'en matière de telle gravité il règne une si grande harmonie dans cette Chambre. S'il m'était

permis d'ajouter un mot aux observations du premier ministre, je dirais que, si le parlement adoptait pareille résolution et exprimait une opinion revêtue de sa haute sanction, non seulement nous pourrions par là porter grave préjudice à la cause de la mère patrie, si vaillamment défendue sur le sol sud-africain par nos propres compatriotes, ainsi qu'à la cause des Boers eux-mêmes, cause digne de toutes nos sympathies, sinon dans la mesure même indiquée par le député de Labelle, au moins dans celle que méritent le courage et la valeur ; mais nous pourrions par là compromettre gravement le succès de la mission du premier ministre en Angleterre à l'occasion des fêtes du couronnement de Sa Majesté, noble mission, s'il en fût jamais, et à laquelle nous sommes tous vivement intéressés, puisque c'est à titre de représentant du Canada tout entier qu'il doit assister à ces imposantes cérémonies. Quelles que puissent être nos divergences d'opinion sur les grandes questions d'intérêt public dans ce pays, je dois avouer que, pour mon propre compte, je regretterais qu'en matière de si haute importance, l'on pût susciter des embarras au premier ministre, dans l'accomplissement d'une mission que, dans plus d'un sens, il doit remplir au nom des deux partis dans cette Chambre. A mon avis, il est regrettable que le député de Norfolk-nord se soit avisé de saisir la Chambre de cette motion, et je regrette que le député de Labelle l'ait appuyée. Mon jeune ami, le député de Labelle, est sans doute doué de talents admirables, mais il n'est pas intéressé à cette question au même degré que d'autres le sont. Qu'il me permette de lui rappeler le jour où les amis et les partisans de Macduff lui apportèrent la déchirante nouvelle de la mort de sa femme et de ses enfants. Les partisans qui l'entouraient cherchent à lui inspirer le désir bien légitime de se venger de cet horrible outrage. Quand Malcolm le presse de se venger, on se rappelle la réponse de Macduff : "Il n'a point d'enfants." M. l'Orateur, dans ma pensée et dans mon cœur domine le souvenir de ceux qui sont plus intimement intéressés à cette question que je ne le suis peut-être moi-même. J'en ai la conviction, M. l'Orateur, plus d'un père de famille, plus d'une mère, au pays, éprouveront en silence un sentiment de profonde reconnaissance pour ceux qui, en souvenir des êtres si chers tombés sur les chmps de bataille de l'Afrique-sud, se rangent à l'avis exprimé par quelques-uns d'entre nous et demandent que ce débat n'aille pas plus loin.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Si je prends la parole—

Des VOIX : Inutile ! Retirez la motion !

M. SPROULE :—c'est qu'on cherche, depuis quelques années, à introduire ici un principe qui ne saurait aboutir à aucun résultat utile : c'est de vouloir, en toute occasion, donner des conseils à la mère patrie. Passe encore, si la mère patrie avait besoin de conseils. Voilà pourquoi je proteste aujourd'hui contre cette pratique et contre la résolution à l'étude.

Je puis dire, en passant, qu'à mon avis toute la teneure de cette résolution et des discours de ceux qui l'ont appuyée est une négation implicite des sentiments d'humanité et de générosité de la nation anglaise et de son amour de la justice. Croyons-nous consciencieusement et aveuglément que cette nation est animée de sentiments humains et généreux et du désir de rendre justice, alors la présente résolution est inutile. Je la repousse aussi parce que je la crois inopportune. Le temps est mal choisi de susciter un tel débat dans cette Chambre au moment même où, comme cela est admis, sont entamées des négociations qui, nous l'espérons sincèrement, se termineront par une paix bien accueillie de tous. Je crois que cette résolution est inutile car l'Angleterre, toute son histoire en fait foi, s'est toujours montrée généreuse envers ses ennemis vaincus. Cette générosité caractérise la race anglo-saxonne ; l'histoire de la domination anglaise dans tout l'univers est là pour le prouver. L'Angleterre s'est toujours montrée des plus libérales, des plus humaines et des plus généreuses envers ceux qu'elle avait vaincus.

Cependant, nous ne pouvons faire autrement que de penser combien il est nécessaire d'établir une paix stable dans le Sud-africain ; car trois fois déjà l'Angleterre a été aux prises avec ses colonies sud-africaines et il est indispensable d'établir une paix durable afin que les droits des sujets anglais dans ce pays-là ne soient plus jamais mis en péril. Ne fut-ce que pour cette raison, je derais qu'il est inutile que nous intervenions à l'heure actuelle en adoptant cette résolution. Si je combats celle-ci, c'est parce que je la crois déplacée et inopportune et que je considère qu'elle porte atteinte aux prérogatives du gouvernement anglais.

Je ne crois pas que nos services passés, notre générosité et le concours que nous avons prêté à l'Angleterre sur une terre lointaine, justifient le parlement canadien d'adopter une résolution comportant un conseil adressé aux autorités impériales. Je m'oppose aussi à l'adoption de cette motion parce que je la crois de mauvais goût. Il est déplacé, à mon avis, d'invoquer en sa faveur les services que nous avons rendus. Nous avons cru faire ce qui était juste et accomplir notre devoir ; il n'y a donc pas lieu de mettre ces services de l'avant pour justifier l'adoption de cette résolution. Celle-ci est inconsidérée. Lorsqu'un jour nous avons exprimé notre opinion sur l'économie interne de l'empire anglais, on nous a rappelé que la Reine prendrait l'avis des conseillers que la constitution lui donnait ; autrement dit, elle ne croyait pas qu'il appartenait au parlement canadien de donner des

conseils à la mère patrie dans des questions qui la concernaient uniquement. Comme ceux qui ont pris la parole avant moi, je crois que ce droit nous appartient, mais je pense qu'il ne serait pas sage dans le moment d'offrir nos conseils. Nous sommes réunis ici pour nous occuper des affaires du pays et non pour régler la question sud-africaine.

Fermement convaincu que nous devrions nous mêler de nos affaires et que nous entrons sur un terrain dangereux, en voulant conseiller le parlement impérial dans les circonstances les plus ordinaires, je m'en tiens à ce que j'ai dit et je crois que la présente motion devrait être retirée.

M. CHARLTON : Inutile, en vérité, de répéter tous les arguments que j'ai invoqués en faveur de ma résolution.

M. HUGHES (Victoria) : J'espère que l'honorable député n'entend pas mettre fin au débat, car j'ai l'intention de prendre la parole sur la question dont la Chambre est saisie.

M. CHARLTON : J'avoue qu'à la demande du premier ministre, j'étais sur le point de retirer ma motion. Mais je profiterai de l'occasion pour déclarer que la décision que je prends n'est pas un indice d'un changement d'opinion de ma part relativement à l'opportunité de ma proposition. Je ne retire rien de ce que j'ai avancé ; que le pays juge des faits et des arguments que j'ai soumis. Néanmoins, je comprends que le leader du gouvernement a droit de me demander dans cette circonstance d'adopter une certaine ligne de conduite ; il n'est pas responsable que de ses propres opinions, mais il l'est aussi des opinions du gouvernement. Sans admettre que mon attitude soit inconvenante, et prenant note de l'aveu du premier ministre qui a déclaré qu'il était content que le débat ait été soulevé et qu'il approuvait le principe de la résolution, je me rends cependant au désir qu'il a exprimé sur l'inopportunité de celle-ci et du consentement de la Chambre et de l'honorable député qui m'a appuyé, à la demande du gouvernement, je retirerai ma résolution.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : M. Charlton, appuyé par M. Bourassa, propose qu'il lui soit permis de retirer sa motion.

M. MONET : Cela m'empêchera-t-il de me prononcer sur cette motion ?

Le PREMIER MINISTRE : Cela n'empêchera personne de se prononcer.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses délibératons à huit heures.

BILLS D'INTERET PARTICULIER.

En comité.

Bill (n° 107) concernant la Compagnie de canal Montréal, Ottawa et baie Georgienne —M. Belcourt.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de la baie de Quinté—M. Harty.

Bill (n° 9) concernant la Compagnie United Gold Fields of British Columbia (à responsabilité limitée).—M. Galliher.

Bill (n° 54) intitulé : Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Terminal d'Essex.—M. Cowan.

Bill (n° 65) intitulé : Acte constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Yukon-Pacifique.—M. McCreary.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 123) intitulé : Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Oriental du Canada.—M. Fraser.

SUBSIDES-GUERRE DU SUD-AFRICAIN—CONDITIONS DE PAIX.

La Chambre reprend le débat sur la motion du ministre des Finances demandant que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides, et sur l'amendement de M. Charlton.

M. D. MONET (Laprairie-Napierville) : Je désire me livrer pendant quelques instants à des commentaires sur le discours prononcé par le représentant de Grey-est (M. Sproule). Celui-ci a reconnu le droit incontestable qu'a le parlement de se prononcer sur la question d'importance primordiale soulevée par la motion, mais il a prétendu que cette dernière était inopportune, partageant en cela l'opinion exprimée par le leader de la Chambre et par le premier lieutenant de son propre chef, l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk).

Puisqu'il en est ainsi, le représentant de Grey-sud ne m'accusera pas de manquer aux règles de la courtoisie, si, au lieu de réfuter son discours point par pont, je lui demande de prendre pour lui les critques que je me propose de faire au sujet du discours du chef du parti conservateur dans la province de Québec.

En commençant son discours, le représentant de Jacques-Cartier nous a dit qu'il regrettait beaucoup l'absence de son leader qui l'obligeait à se faire l'écho des sentiments de l'opposition relativement à la question dont la Chambre était saisie. Je crois que le député de Jacques-Cartier a eu sujet de regretter l'absence de son chef. Je crois qu'il eut mieux valu pour lui que son chef eut été présent et eut assumé la responsabilité de l'atti-

tude que lui-même a jugé à propos de prendre. Que faut-il conclure du discours du représentant de Jacques-Cartier? Il faut en conclure que le chef du parti conservateur de la province de Québec refuse d'adresser au parlement anglais une humble requête en faveur des malheureuses victimes de cette guerre téméraire du Sud-africain et d'implorer merci pour eux, à la demande d'un député de langue anglaise, de l'honorable représentant de Norfolk-nord (M. Charlton). Cette conduite du premier lieutenant du leader du parti conservateur ne sera pas vue d'un bon œil par les conservateurs de la province de Québec.

Ensuite, l'honorable représentant de Jacques-Cartier, sans blâmer ouvertement le député de Labelle d'avoir fait cause commune avec le représentant de Norfolk-nord, a laissé courir un sourire ironique sur ses lèvres lorsqu'il a mentionné ce fait ; il était facile de voir qu'un semblable spectacle l'amusait. Pourtant, si le député de Norfolk-nord a embrassé l'opinion exprimée par le représentant de Labelle au sujet de la question sud-africaine, ce n'est pas la seule conversion qui ait eu lieu dans cette Chambre.

Le député de Jacques-Cartier lui-même, le bras droit du chef du parti conservateur, s'est converti à la cause défendue par le représentant de Labelle. Lors de l'élection partielle qui eut lieu pendant les vacances dans le comté de Laval—le représentant de ce collège électoral est le voisin du député de Jacques-Cartier et je le mets au défi de nier la déclaration que je vais faire—n'est-il pas vrai que le député de Jacques-Cartier, à titre de leader du parti conservateur dans la province de Québec, a déclaré qu'il blâmait le gouvernement d'avoir permis à l'Angleterre d'enrôler dans ce pays des soldats pour les envoyer sur le théâtre de la guerre? Telle a été l'attitude du député de Jacques-Cartier lors de l'élection partielle de Laval, et je lui demande ainsi qu'au représentant de Laval de me dire si jamais le député de Labelle s'est avancé plus loin dans cette voie? Le député de Jacques-Cartier a suivi la même ligne de conduite lors de l'élection partielle dans la division Saint-Jacques de Montréal, alors que M. Bergeron, un ancien chef conservateur, était candidat. Il a déclaré dans cette circonstance qu'il aurait appuyé la motion dont le représentant de Labelle avait saisi la Chambre, si elle avait été autre chose qu'une motion académique, car il approuvait entièrement l'opinion exprimée par le représentant de Labelle. Ainsi, puisque l'honorable député de Jacques-Cartier a cru bon de railler le représentant de Labelle d'avoir fait cause commune avec le député de Norfolk-nord, je crois qu'il est permis à tout député de cette Chambre d'en faire autant à son égard, parce que lui-même a imité la conduite du représentant de Norfolk-nord. Mais pourquoi en a-t-il agi ainsi? Loin de moi l'idée de vouloir reprocher au député de Jacques-Cartier la conduite qu'il a tenue. En agissant comme il l'a fait, en changeant complètement d'attitude sur la question sud-africaine, il avait conscience d'exprimer le sentiment de la population de Québec. L'honorable représentant de Norfolk-nord a, il est vrai, quelque peu modifié son opinion sur la guerre du Sud-africain ou plutôt sur le caractère des habitants du Transvaal et de la République d'Orange. J'ai bonne souvenance que, lorsque la Chambre eut à débattre pour la première fois la question du conflit sud-africain, le représentant de Norfolk-nord a invoqué comme l'un des premiers motifs de faire cette guerre, le droit incontesté qu'avait l'Angleterre d'imposer les institutions anglaises à cette population ignorante et mi-barbare du Transvaal. Aujourd'hui, je suis heureux de constater que le représentant de Norfolk-nord, que je félicite de son attitude, croit que cette race de braves peuplant le Transvaal a droit d'être mieux traitée qu'il ne le croyait autrefois.

Parlant de la résolution qui nous est soumise, l'honorable député de Jacques-Cartier a avoué que ce parlement avait droit d'exprimer son opinion, mais il a prétendu que la résolution était des plus inopportunes. Le député de Jacques-Cartier, ou même l'honorable leader du gouvernement, ont-ils donné une seule raison pour établir qu'elle l'était, en effet ? Il me semble, au contraire, que cette résolution est très opportune. Dans quelles circonstances nous est-elle soumise ? Nous savons parfaitement qu'à l'heure présente on se demande, en Angleterre : Comment allons-nous traiter les Boers ? Nous savons aussi qu'aucune décision n'a encore été prise. Nous connaissons peu les conditions de paix qui seront offertes. Je dis donc que, si jamais le parlement canadien a eu droit d'exprimer son opinion sur ce sujet, c'est bien aujourd'hui. Ceux qui prétendent que la présente motion est inopportune feraient bien de nous dire à quelle époque il sera à propos de l'adopter. Quand sera-t-il opportun de demander au parlement anglais d'accorder tel ou tel traitement aux Boers du Transvaal et de la république d'Orange ?

Une VOIX : Jamais !

M. MONET : Jamais, dit un honorable député. Il ne partage donc pas l'opinion de son chef, le représentant de Jacques-Cartier, qui a déclaré ouvertement qu'il approuvait la teneur même de la résolution. Quand sera-t-il opportun d'exprimer notre sentiment sur cette question ? Après la conclusion de la paix ? Je prétends qu'il ne sera plus temps alors de rien dire, car une décision aura été prise et il ne nous servirait de rien de nous prononcer. L'attitude du leader du gouvernement et du chef de l'opposition me remet en mémoire la conduite d'un avocat qui, appelé à plaider une cause devant un tribunal, ne voulait pas desserrer les dents. Au juge qui lui disait : Eh bien, plaidez votre cause avant que je prononce mon arrêt, l'avocat répondit : Non, il n'est pas temps de plaider

la cause ; mais quand le jugement aura été rendu, je vous ferai connaître mon opinion. Il me semble qu'il ne sera jamais temps de donner notre avis, si nous écoutons ceux qui prétendent que la présente résolution est inopportune. Si nous devons nous prononcer, il est indubitable qu'il est temps de le faire. On n'a pas donné de raisons plausibles ; au contraire, on peut en invoquer d'excellentes à l'appui de son opportunité.

Examinons ce qui s'est passé avant le commencement des hostilités. Quelques mois avant la déclaration de guerre, à une époque où on ne faisait que parler de la possibilité d'un conflit, l'honorable leader du gouvernement se leva dans cette Chambre, le 31 juillet, et, profitant de l'assentiment tacite de la députation entière, proposa une résolution sans en avoir donné avis au préalable. La première partie se lisait comme suit :

Résolu: Que cette Chambre a vu avec peine les complications qui ont surgi dans la république du Transvaal, dont Sa Majesté est la suzeraine, par suite du refus d'accorder aux sujets de Sa Majesté actuellement établis dans ce pays une participation égale dans son gouvernement.

Viennent ensuite les conclusions :

Que cette Chambre, représentant un peuple qui a pleinement réussi——

Remarquez bien, M. l'Orateur, que le fait même invoqué à l'appui de la résolution que je cite, s'offre de nouveau à notre examen.

—qui a pleinement réussi, en concédant des droits politiques égaux aux divers éléments de sa population, à faire disparaître les causes d'antagonisme et à faire accepter avec satisfaction par tous son système actuel de gouvernement, désire exprimer sa sympathie pour les efforts tentés par les autorités impériales en vue d'obtenir en faveur des sujets de Sa Majesté établis dans le Transvaal, la même mesure de justice et de reconnaissance politique qui sera nécessaire pour assurer la pleine jouissance de liberté et de droits égaux.

Le 1er juillet 1899, la Chambre a jugé à propos d'adopter une résolution exprimant sa sympathie pour les efforts tentés par les autorités impériales en vue d'obtenir pour les Outlanders du Transvaal, qui étaient encore désignés sous le nom de sujets anglais——

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MONET :——les privilèges auxquels ils avaient droit. Un député en arrière de moi crie : " Ecoutez ! écoutez ! " et à vrai dire on peut prétendre que cette résolution exprimait uniquement notre sympathie pour les efforts tentés par les autorités anglaises afin d'obtenir des droits égaux en faveur des sujets anglais, tandis qu'aujourd'hui nous demandons aux mêmes autorités de faire preuve d'une certaine mesure de clémence envers les Boers. Pourtant, je rappellerai à la députation qu'au point de vue anglais, les Boers sont devenus des sujets britanniques depuis la proclamation de lord Roberts et qu'en demandant au parlement anglais d'accorder aux Boers les conditions les plus favorables, nous ne demandons pour eux que les droits égaux que par notre première résolution, nous cherchions à obtenir en faveur des Outlanders. Par conséquent, si quelques mois avant la déclaration de la guerre, nous pouvions à juste titre faire ce que nous avons fait, pourquoi ne pourrions-nous pas maintenant, avant la conclusion de la paix, dire sur quelle base nous aimerions voir la paix établie entre l'Angleterre et le Transvaal.

Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup à ajouter. Il me semble que cette Chambre a toujours reconnu que le parlement canadien peut offrir aux autorités anglaises des conseils même dans des affaires qui ne nous intéressent qu'indirectement. C'est ce que nous avons fait en plusieurs circonstances en faveur de l'autonomie de l'Irlande et je dirai à ceux qui combattent la présente résolution parce qu'ils la considèrent inopportune et qu'ils croient que nous pouvons nous fier à la magnanimité du peuple anglais : Ne pouvions-nous pas faire la même objection à ceux qui demandaient à la Chambre d'adopter des résolutions en faveur de l'autonomie de l'Irlande ? N'aurait-on pas pu nous dire alors que nous pouvions compter sur la générosité du peuple anglais et des voix, je me prononcerais en faveur de cette le peuple irlandais ?

Le droit d'exprimer notre opinion est un droit qu'aucun membre de cette Chambre ne saurait mettre en doute ; surtout dans la présente circonstance, vu le concours que le Canada a prêté à l'Angleterre—concours qui a été une lourde charge pour le Canada. Abstraction faite de toute autre considération, cela nous donne le droit incontestable d'adresser aux autorités impériales la supplique contenue dans la résolution dont la Chambre est saisie. A vrai dire, le proposeur de cette résolution l'ayant retirée, nul résultat pratique ne peut découler du présent débat ; néanmoins je crois qu'il est de mon devoir d'exprimer mon sentiment sur la question et si l'honorable gentleman voulait demander que sa motion soit mise aux voix, je me pronocerais en faveur de cette dernière.

M. SAM. HUGHES (Victoria) : Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre les excellents discours du proposeur de la motion (M. Charlton) et de l'honorable leader du gouvernement, non plus que les autres discours qui ont été prononcés dans cette circonstance. Néanmoins, j'ai la motion devant moi et elle parle d'elle-même. Le premier paragraphe dit que la suprématie anglaise devrait être maintenue et fermement établie dans le Sud-Africain. Je suppose que notre digne ami (M. Charlton) aurait dû intervertir les termes et parler d'abord d'établir puis de maintenir la suprématie anglaise. La résolution dit :

Cette Chambre est d'avis que la suprématie britannique devrait être maintenue et fermement établie dans le Sud-africain.

Présentement, la suprématie britannique n'y est pas fermement établie et il faut l'établir fermement puis la maintenir sans tenir compte des conséquences.

Je ne partage aucunement les sentiments exprimés dans la deuxième partie de la résolution :

Que dans l'intérêt de la paix et de la tranquillité, de l'harmonie et de l'homogénéité de l'empire à l'avenir, il est à propos d'offrir à tous ceux qui portent les armes contre l'autorité britannique au Cap, au Natal, dans l'état d'Orange, dans le Transvaal et dans toutes les autres possessions britanniques dans le Sud-africain, une amnistie générale comme condition de paix et d'acceptation de la domination anglaise.

Je ne partage aucunement ce sentiment. On dit—je ne me rappelle plus où—que le chemin de l'enfer est pavé de bonnes intentions. Je ne blâme pas les sentiments qui animent mon excellent ami qui a proposé la présente résolution, l'honorable représentant de Norfolk-nord ; cependant il est incontestable que c'est de la sentimentalité semblable qui a empêché de mettre fin plus tôt à la guerre. Nous avons dans la Grande Bretagne des Anglais dont les sympathies étaient acquises aux Boers. Chaque fois que les troupes anglaises éprouvaient un désastre, aucun cri de pitié ne s'échappait de leur poitrine. Mais, à la moindre victoire des Boers, ils jubilaient ; obligeait-on l'ennemi à abandonner ses terres et à se réfugier dans les camps de concentration et cette sentimentalité déplacée— j'emploie ce mot intentionnellement—éclatait chez les partisans des Boers et non seulement chez ces derniers, mais parmi un groupe nombreux de personnes sentimentales. C'est ce qui a porté les Boers à croire que quelque complication pourrait surgir en Europe, que quelque nation pourrait intervenir avant la fin de la guerre et détourner l'attention de la Grande-Bretagne, et qu'alors l'indépendance leur serait garantie. Selon moi, depuis le commencement des hostilités l'Angleterre n'a eu qu'une ligne de conduite à suivre. Comme l'a dit l'honorable leader de la Chambre, avec une éloquence à laquelle personne dans ce Dominion ne saurait atteindre, les Boers s'en sont rapportés au sort des armes et doivent en subir les conséquences. Cette guerre ne peut avoir qu'une issue ; l'Angleterre la mènera à bonne fin et le peuple boer devra faire sa soumission complète. Quand il sera subjugué, il sera temps de lui tendre une main secourable, et de le traiter comme l'Angleterre a traité la population de toutes ses autres colonies, de fournir aux vaincus toutes les chances de devenir de véritables citoyens anglais.

Notre excellent ami, le représentant de Norfolk-nord, devait avoir un but en proposant cette motion. Pourtant, je ne puis comprendre quel a été son dessein. Voulait-il hâter la conclusion de la paix ? Je puis lui assurer que si ses paroles avaient été entendues dans les camps boers, elles auraient encouragé la résistance des Boers et contribué à prolonger la guerre. Il ne cherchait pas évidemment à adoucir le sort des Boers, car c'eût été reconnaître tacitement que la Grande-Bretagne, dans le passé, n'a pas bien traité les nations qu'elle avait vaincues. Or, c'est en vain qu'on feuilleterait l'histoire pour en trouver la preuve. La Grande-Bretagne s'est toujours montrée clémente et généreuse envers ses ennemis vaincus. Cependant, il est périlleux de faire preuve de magnanimité et de générosité envers une nation qui n'a pas mis bas les armes. Même lorsqu'elle est vaincue il faut craindre qu'on prenne pour de la faiblesse ces sentiments de générosité. A mainte et mainte reprise les Boers se sont moqués de la bonté de cœur et des sentiments de pitié dont lord Roberts et d'autres généraux anglais ont fait preuve sur le champ de bataille ; leur grandeur d'âme a passé pour de la pusillanimité et ils ont été tournés en ridicule. Il n'y a qu'une manière de se conduire envers un ennemi—le subjuguer, puis le traiter avec bonté. Il en est ainsi des Boers, il n'y a qu'une ligne de conduite à tenir à leur égard—les subjuger d'abord, puis faire preuve de grandeur d'âme et de clémence.

D'aucuns croient que notre excellent ami désire faire parler de lui. Je n'en voudrais rien croire, car l'honorable député a toujours été connu dans cette Chambre et dans le pays pour son désir de donner le ton dans toutes ces questions de sentiment qui ne veulent rien dire, so on les envisage au point de vue des avantages qu'en peuvent retirer les intéressés. Et le malheur veut que, lorsque tout est fini, de son propre aveu, nous ne sachions jamais quelle est vraiment son opinion.

Il y en a d'assez désobligeants pour dire que nous sommes en présence d'un coup monté de concert par le représentant de Norfolk-nord et l'honorable chef du gouvernement. Je n'en crois rien. Je suis convaincu que cela n'est pas. Peut-être le chef du gouvernement a-t-il été consulté avant que cette motion fut présentée. Il aurait dû l'être. Mais, s'il avait répondu alors à notre digne ami comme il lui a répondu aujourd'hui, s'il lui avait dit qu'il ne pouvait pas approuver sa motion, quelle était inopportune, et qu'il désirait la lui voir retirer, est-ce qu'un partisan loyal comme le député de Norfolk-nord, qui pendant vingt ans environ a toujours suivi les chefs de son parti dans toutes leurs évolutions et leurs volte-face, n'aurait pas consenti à retirer sa résolution, plutôt que de faire perdre le temps de la Chambre et de la soumettre au pays ? Je suis convaincu qu'il l'aurait retirée. Je ne repousse pas cette résolution parce qu'elle est inopportune ou déplacée, ni pour quelque autre motif semblable. Je m'y oppose par principe et je vais vous en donner la raison.

Je m'occupe d'abord des habitants de l'Etat libre et du Transvaal. L'honorable

M. HUGHES (Victoria).

monsieur ne les mentionne pas, mais il parle de "ceux qui portent les armes." Je suis avec lui, autant que sa résolution a trait à ceux qui habitaient l'Etat libre ou le Transvaal, avant la guerre. Bien plus, je dirai que si on s'était bien conduit envers eux, ceux-ci auraient déposé les armes il y a près de deux ans. Il est notoire que le général DeWet a offert de mettre bas les armes avec 18,000 de ses partisans.

Quand l'Etat libre fut annexé par cette proclamation couchée en un si beau langage par certains jeunes scribes—je veux que la Chambre comprenne bien que je n'étais pas du nombre—on mit comme condition que ceux qui mettraient bas les armes, pourraient retourner sur leurs terres et jouir de leurs droits civils. Rien à dire à cela, mais tout le trouble vient d'une autre phrase, d'une proposition négative, portant que ceux qui ne se désarmeraient pas, seraient traités, une fois pris, non comme des prisonniers de guerre, mais comme des rebelles. Cette clause ne pouvait pas s'appliquer à la moitié des habitants de l'Etat libre sous les armes, cependant, je prétends que tout bon Anglais a dû la blâmer. De Wet conduisit son armée au loin dans les montagnes de la partie orientale de l'Etat libre et permit au général Roberts de marcher sur Pretoria sans rencontrer d'obstacles. Il est notoire qu'il y avait de l'animisité entre les habitants de l'Etat libre et ceux du Transvaal. Ces derniers abandonnèrent leur capitale, refusant de la défendre. Aussitôt que DeWet eût vent de cette nouvelle, il fit savoir au général anglais—le général Rundle, si je ne me trompe—qu'il était prêt à mettre bas les armes prétextant que puisque les Transvaaliens n'avaient pas défendu leur capitale, il croyait, à titre d'habitant de l'Etat libre, que la guerre devait finir dans l'intérêt des deux races et de l'avenir du Sud-africain. Il mit comme condition, condition qui, je le crois, sera accordée maintenant et qui aurait dû l'être alors par un général magnanime, que, lui et les siens originaires de l'Etat libre, ne seraient pas traités comme des rebelles mais comme des prisonniers de guerre. Les plus hautes autorités militaires dans le Sud-africain refusèrent de consentir à sa demande ; et comme si ont avait voulu le forcer à se rendre, sa propriété fut détruite, ses vignes et son foyer furent saccagés. On rapporte que le général DeWet prêta serment de tirer vengeance de cette conduite des Anglais, en versant leur sang et faisant gaspiller leur or, et il me semble avoir mis sa menace à exécution. Je crois qu'aujourd'hui on accorde aux habitants de l'Etat libre et du Transvaal, les mêmes conditions qu'avait demandées le général DeWet, et on a raison, selon moi, puisque ce sont des habitants de ces deux pays. Je ne leur ai jamais nié le droit de nous combattre et de nous vaincre dans toutes les rencontres, mais je ne leur reconnais pas le droit de nous refuser dans leurs républiques l'exercice des privilèges inhérents à la qualité de sujet anglais.

Mais il est une autre question sur laquelle le représentant de Norfolk-nord a beaucoup insisté ; je parle des rebelles coloniaux. Or, mon honorable ami a lu l'histoire, comme tout membre intelligent de la Chambre. Bien des révolutions ont été excusables. Personne de nos jours et personne à cette époque-là n'a révoqué en doute le droit qu'avaient Hampden et Cromwell de se rebeller. Nul partisan du gouvernement responsable n'a jamais nié la légitimité de la révolution de 1688 ; je n'ai jamais rencontré personne qui doutât de la légitimité de la guerre de l'indépendance des Etats-Unis au point de vue des colonies. Elle a fait reconnaître le principe que le paiement des impôts donne droit d'être représenté. Quand les tyrans et les despotes entreprennent de gouverner un peuple et d'en exiger des impôts, sans lui accorder voix au chapitre, ils s'exposent à une révolution. Lors de la guerre civile aux Etats-Unis le Sud croyait avoir droit de se révolter pour défendre leur système d'esclavage depuis longtemps établi. Mais ce système ne cadrait pas avec les grands principes de la liberté anglaise et américaine ; aussi la cause du Sud passa pour une cause injuste aux yeux de l'univers, bien qu'elle semblât juste à d'autres. Mais je demanderai à l'honorable député de Simcoe-nord s'il peut——

Une VOIX : De Norfolk-nord.

M. HUGHES (Victoria) : Les deux honorables députés de Simcoe-nord (M. McCarthy) et de Norfolk-nord (M. Charlton) sont si intimement liés aux questions d'importance secondaire qui se présentent dans cette Chambre, que je parle de l'un quand je veux parler de l'autre. Je demanderai à l'honorable représentant de Norfolk-nord de m'indiquer un seul mobile de se révolter que pouvait avoir aucun Boer des colonies anglaises du Sud-africain. Il ne l'a pas fait et il n'y a personne dans cette Chambre qui puisse le faire. Qui peut dire qu'un Boer anglais du Sud-africain avait plus sujet de se révolter qu'un citoyen de la ville d'Ottawa n'a raison de piller une banque ou d'occire son voisin? Personne. Le seul fait qu'ils sont de la même race et de la même origine n'est pas une raison. Des milliers de loyaux Boers se sont battus pour la Grande-Bretagne contre ceux de leur propre race. Les annales de l'histoire démontrent que les grandes perturbations n'ont pas toujours réuni sous le même drapeau les individus d'une même race. Remontons à l'époque où leurs ancêtres combattaient pour les libertés de l'Europe, ou les anciens Bataves, les Hollandais comme on les appelle aujourd'hui, prenaient les armes pour défendre leur liberté contre la tyrannie de l'Espagne et de l'Autriche. Les hommes d'une même race combattaient-ils ensemble? Aucunement. Les uns se battaient contre les tyrans de leur

propre race, seulement ils étaient alliés aux hommes libres de toutes les nationalités. En France, dans le pays des Huguenots, dont les descendants se distinguent de nos jours dans le Sud-africain, quand ces braves revendiquaient leur liberté les armes à la main, aux jours de Coligny, de Colbert et de ce grand héros dont la statue occupe une place d'honneur dans la vieille citadelle de Québec, Samuel de Champlain, quand, dis-je, ils combattaient pour la liberté en Europe, quels sont ceux qu'on voyait à leurs côtés? Les hommes libres d'Angleterre, et dans chaque bataille livrée par les Huguenot et les Hollandais, ils eurent le concours des hommes libres de la Grande-Bretagne. Et si, aujourd'hui, ils se battaient pour une cause juste, en Afrique, ils verraient de nouveau à leurs côtés les hommes libres d'Angleterre. Des milliers de loyaux Boers ont pris les armes en faveur de la Grande-Bretagne.

Or, quelle est la situation? L'Angleterre a, à maintes reprises, sauvé le peuple boer des attaques des indigènes ; elle l'a établi sur des terres ; elle lui a donné la liberté et l'a couvert de sa protection. Il n'y avait une seule ferme qui fut visitée régulièrement par la gendarmerie à cheval du Cap qui faisait régner partout la paix et le bon ordre. Les Boers du Sud-africain ne payaient aucun droit de douane ou d'accise. Je n'ai jamais entendu déclarer ouvertement ou laisser entendre que les Anglo-boers du Sud-africain avaient quelque grief et je n'ai jamais rencontré un seul d'entre eux qui prétendît avoir sujet de se plaindre. Leur seule excuse a été d'avoir prêté l'oreille à des appels aux préjugés. Il y a eu un peu trop de ces appels aux préjugés, non seulement dans le Sud-africain, mais au Canada. Nous n'avons que faire en ce pays des préjugés de race ou de croyance. Nous voulons que, là-bas comme ici, la population invoque ses droits et laisse de côté les considérations d'origine et de croyance. Examinez les griefs des Boers. L'oligarchie de Kruger et de Steyn, disent-ils, nous a promis la libération de nos dettes, les fermes des loyaux sujets anglais et boers, des actions dans les mines du Rand et dans les autres grandes entreprises minières du Sud-africain. Voilà les excuses invoquées aujourd'hui par les Boers rebelles, par les sujets anglais de ces colonies qui ont pris les armes dans le Sud-africain. Ce sont là leurs seules excuses et pourtant l'honorable député de Simcoe-nord—de Norfolk-nord plutôt—a le courage de se lever dans la Chambre et de demander l'amnistie pour ces gens-là! Je veux lui faire observer que ces Boers rebelles n'ont rien ou presque rien perdu.

Je pourrais mentionner les noms d'une foule de ceux qui ont conduit sur leurs vastes propriétés ces pauvres ouvriers blancs et les familles de ces derniers, et qui les ont forcés de combattre, souvent à contre-cœur, les soldats anglais. Pourtant, chaque fois que la situation devenait périlleuse, ils se retiraient sur leurs propres fermes ; aussitôt que les troupes britanniques faisaient leur apparition, ces traîtres s'abouchaient avec celles-ci auxquelles ils servaient d'espions, de conseillers, d'interprètes, tout cela pour échapper à la punition que méritait leur trahison. A ce propos, on me permettra de citer un fait, celui d'un homme très riche du nom de Duplessis. Ce personnage venait des bords du Vaal, près de Kimberley. Il amena un certain nombre de ces pauvres Boers travailler pour lui, un samedi, sous le prétexte de faire construire des étables pour ses bœufs, ses moutons et ses chèvres. Ces malheureux prirent outils et matériaux pour accomplir ce travail. Le lundi matin, Duplessis, qui est magistrat d'une circonscription territoriale boer, donna l'ordre à ces pauvres diables de marcher à la rencontre de l'ennemi. Plusieurs de ces infortunés furent tués ; les autres restèrent prisonniers des Anglais. Je me rappelle parfaitement ce qui est arrivé à l'un de ces prisonniers, du nom de Van Duren. Il passa en cour martiale sous l'accusation d'être un rebelle ; on le condamna à deux ans d'emprisonnement dans le Sud-africain, pour avoir pris les armes contre le gouvernement anglais. Mais l'individu qui avait trompé cet homme, qui lui avait commandé, qui l'avait même forcé de combattre, fut laissé en liberté ; on se contenta de le priver, pour une période de cinq ans, de l'exercice de ses droits civils, tout cela parce qu'il était riche. C'est là le châtiment infligé au principal instigateur de la révolte dans tout un district ; pendant ce temps, ceux qu'il a forcés de combattre les Anglais, reposent sous terre, ou cassent de la pierre dans le Sud-africain, sans espoir de voir finir leurs tourments avant plusieurs années. Ils ont, pourtant, pris les armes malgré eux. Ce sont les gens du calibre de ce Duplessis que l'honorable député voudrait voir en liberté. Les chefs de la révolte n'ont rien perdu. Les Boers ne se sont pas attaqués à leur propriété, à leurs bestiaux. Ils s'emparent toujours des troupeaux des sujets fidèles à la Grande-Bretagne. J'affirme que ces derniers auraient retiré au moins dix fois plus de bénéfices, au point de vue des dollars et cents, s'ils s'étaient ralliés aux troupes boers dès le commencement des hostilités. Les rebelles sont mieux traités que les sujets fidèles. On arrache de leurs foyers les Boers et les Anglais loyaux à la Grande-Bretagne. Il faut à ces infortunés s'échapper au milieu des plus grands périls, abandonner leurs propriétés, leurs femmes et leurs enfants à la merci des Boers. Je suis heureux de pouvoir dire que, dans la plupart des cas, on a assez bien traité ces malheureux, mais c'est toujours l'emprisonnement pour ces derniers. Ils ne peuvent communiquer avec leurs amis, toucher à l'un de leurs animaux ; ils sont véritablement prisonniers sur leurs propres fermes.

On s'est emparé de leurs biens, mais on a refusé de faire justice à leurs réclamations,

tandis qu'on a payé, jusqu'au dernier sou, le montant des dommages qu'ont souffert les loyalistes boers de la part des révoltés au cours de cette guerre. Voici un fait qui à mon sens est le plus scandaleux qu'on puisse citer ; une de ces cours de compensation fut saisie de la réclamation d'un monsieur et de son épouse. Ces derniers avaient établi le bien fondé de leur demande, mais l'officier anglais qui présidait ce tribunal, refusa de reconnaître la justice de cette réclamation, sous le prétexte que la femme aurait dû demeurer sur la ferme de son mari, pour protéger celle-ci contre les Boers, et prendre soin des bestiaux. Cette femme, une jeune anglaise âgée de 23 ou 24 ans, avait un enfant en très bas âge. Elle s'informa de ce qu'était devenu ce bras droit si puissant de la Grande-Bretagne qui avait établi les droits des sujets britanniques. Elle comptait sur le soldat anglais pour la protéger, mais quand ce dernier lui a manqué, on a voulu qu'elle protégeât sa propriété contre les Boers. Son mari et tous ses parents combattaient pour l'Angleterre ; elle fut forcée d'abandonner la ferme et d'aller se réfugier dans l'armée anglaise. C'est là la manière dont on a traité les loyalistes anglais du Sud-africain. Par loyalistes, j'entends les sujets anglais et les Boers fidèles, car, je suis très heureux de le dire, il y a nombre de Boers qui, depuis le commencement de la guerre jusqu'à ce jour, sont restés loyaux à la couronne britannique.

Il est une autre catégorie que celle des rebelles ; celle-là ne devrait pas jouir des avantages de la résolution qu'on vient de présenter ; c'est celle des mercenaires, des soldats de fortune, des aventuriers de toute sorte, qui ont grossi les rangs des Boers pour combattre l'Angleterre. Si la motion de l'honorable représentant de Norfolk-nord était adoptée, si l'on en reconnaissait le principe, ce serait recompenser la révolte, et cela ne saurait exister. Si les Boers ont eu raison de se révolter, je parle au point de vue de la justice et de l'équité, traitons les avec libéralité quand la guerre sera finie ; tant que l'honorable député n'aura signalé un seul sujet de plainte de la part des rebelles contre le gouvernement britannique, j'affirmerai qu'il n'a aucune excuse pour un député de soumettre à la Chambre une résolution semblable. On doit faire comprendre à ces individus qu'ils risquent beaucoup en prenant les armes, en détruisant la propriété de leurs voisins, en mettant ceux-ci à mort, en leur volant leurs bestiaux.

L'honorable gentleman qui a parlé avant moi, s'est inquiété du règlement qu'on devra opérer à la fin de cette guerre. Il ne saurait y avoir qu'un seul règlement pour le gouvernement anglais. J'ose espérer qu'on l'effectuera suivant les véritables principes britanniques. Nous accorderons aux Boers les droits et les libertés dont jouissent les sujets britanniques, droits et libertés qui ont fait la Grande-Bretagne si puissante ; nous leur donnerons sa langue, sa littérature et son histoire. Si ces constitutions qui ont rendu l'Angleterre si grande qu'elle fait envie aux autres nations de l'univers, ne satisfont pas le peuple de l'Afrique australe, que la guerre se poursuive jusqu'à ce que nous ayons mis à la raison cette population entêtée. Quant à moi je traiterai les Boers avec justice. Les habitants de l'Etat Libre d'Orange et du Transvaal qui déposent les armes, devraient être traités avec libéralité, jamais je ne leur demanderais de se rendre comme rebelles.

Mais à l'égard des coloniaux révoltés je n'ai aucune sympathie, et c'est bien là aussi le sentiment de tous ceux qui connaissent les faits qui se sont produits.

Cette motion n'est pas autre chose que de la sentimalité déplacée et l'histoire nous enseigne que ces expressions d'opinions, dans de telles occasions, causent toujours plus de mal que de bien. Il sera temps de se montrer magnanimes quand ceux à qui nous avons affaire se montreront eux-mêmes magnanimes, donneront des preuves de repentir, et des garanties qu'ils ne profiteront pas de la première occasion pour se soulever et chercher à déchirer le glorieux drapeau que j'ai vu flotter ce matin au sommet de la tour du parlement. En revenant sur le convoi, ce matin, j'ai aperçu ce drapeau presque en lambeaux et je me suis demandé ce qui se passait ici. En arrivant, j'ai constaté que l'honorable député de Norfolk-nord avait prononcé un discours en faveur d'une amnistie pour les rebelles de l'Afrique-sud, qui, après s'être révoltés, ont assassiné leurs voisins, ont détruit leurs propriétés et chassé leurs femmes et leurs enfants ; et alors je n'ai pu m'empêcher de songer que le vent qui souffle au sommet de la tour ressemble un peu à celui qui s'est fait sentir à l'intérieur du parlement.

M. FRANK OLIVER : M. l'Orateur, je comprends la difficulté de traiter un sujet d'importance impériale dans le parlement canadien, mais ce n'est pas pour cette raison que je combats la motion de l'honorable député (M. Charlton). Si le premier venu parmi les Canadiens est admis à donner sa vie pour la défense de l'empire, le premier venu d'entre nous doit être admis aussi à donner son avis quand il s'agit de maintenir ou de détruire le prestige de ce même empire. Je considère que le parlement peut parfaitement discuter la question de la guerre sud-africaine, mais absolument parce que le Canada y a contribué en hommes et en argent. Le pays a le droit d'être fier de sa contribution en hommes, mais je doute que nous puissions nous vanter de notre contribution en argent.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. OLIVER : Je ne suis pas certain, non plus, que nous puissions nous vanter de la manière dont nous avons traité ceux qui ont été blessés dans cette guerre et les familles de ceux qui sont morts sur le champ de bataille. Quoi qu'il en soit, je considère que

je manquerais à mon devoir, si je me contentais de voter en silence sur une question au sujet de laquelle je professe des opinions très arrêtées. Pour moi, la question du prestige de l'empire concerne toutes les possessions britanniques et tous les citoyens de ces possessions. Le maintien de l'empire est aussi essentiel à la paix et au bonheur du Canada, qu'à la paix et à la prospérité du comté d'York, en Angleterre. Tant que le Canada fera partie de l'empire, sa sécurité dépendra de la force de l'empire. Tout ce qui est de nature à affaiblir l'empire, affaiblit le Canada, le met en danger et affecte ses citoyens. C'est cette conviction qui a porté nos jeunes gens à s'offrir par milliers pour aller combattre en Afrique, et c'est ce sentiment qui doit nous animer dans la discussion d'une question comme celle-ci.

Je ne suis pas opposé à ce que nous donnions des conseils au gouvernement impérial, et je ne crains pas de lui en donner, mais je m'oppose à la nature du conseil qu'on veut lui donner en cette occasion. Je m'oppose surtout au motif qui me parait avoir inspiré ce conseil. Si je comprends bien, cette motion, s'autorisant des hommes que nous avons fournis et de l'argent que nous avons dépensé, demande que les rebelles de la colonie du Cap soient amnistiés ; elle demande l'amnistie pour ceux qui ont ajouté le meurtre et le pillage à la trahison, pour ceux qui sont mis hors la loi, dans tous les pays civilisés, pour ceux à qui les lois de tous les pays refusent la vie, la liberté et l'exercice des droits civils.

M. BOURASSA : Est-ce parce qu'ils ont remis Methuen en liberté ?

M. OLIVER : Je ne sache pas que ce soit les rebelles du Cap qui aient remis Methuen en liberté. Je ne sache pas non plus que le général Delarey soit un rebelle du Cap, mais j'ai appris que certains rebelles du Cap qui ont été fait prisonniers ont été pendus comme le veut la loi de tous les pays, et que d'autres méritent le même sort. Quand ce parlement ou des membres de ce parlement demandent au gouvernement anglais de violer la loi des nations, ils nuisent au prestige de l'empire et violent le sentiment de la justice et de la loyauté. Ils jettent du discrédit sur l'empire dans l'esprit des autres nations et je considère qu'il est indigne de nous de donner de pareils conseils. Ce n'est ni plus ni moins que conseiller la trahison.

Quelques VOIX : Très bien !

D'autres VOIX : Oh ! oh !

M. OLIVER : Je répète que ce n'est ni plus ni moins que conseiller la trahison.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. OLIVER : Une semblable démarche est indigne d'un citoyen loyal, pour ne rien dire d'un loyal représentant d'une loyale colonie de l'empire. Il ne faut pas qu'il y ait d'erreur sur ce point. Nous ne pouvons pas être en même temps pour et contre l'empire. Si nous ne sommes pas pour nous sommes contre, et si nous ne voulons pas que le droit des gens serve à protéger le prestige et la dignité de l'empire, de même que les biens et la sécurité de ses loyaux sujets, alors nous sommes contre l'empire. Cette motion, M. l'Orateur, vient bien mal à propos. Elle recommande la clémence pour des rebelles—pour des belligérants, si l'on veut—à une nation dont la clémence envers ses ennemis durant toute la guerre en a fait la risée de ces mêmes ennemis et de leurs partisans dans tous les pays du monde. Je dis que cette motion vient bien mal à propos.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. OLIVER : Oui, l'Angleterre a été la risée des autres peuples parce qu'elle s'est montrée trop clémente ; parce qu'elle a accepté la parole d'hommes qui ne savent pas ce que c'est que l'honneur ; d'hommes qui, après avoir déposé les armes, ont été remis en liberté et ont su reconnaître cet acte de clémence en tirant dans le dos des soldats anglais.

On a mauvaise grâce à recommander la clémence à une nation qui est allée au delà des limites permises dans la générosité dont elle a fait preuve envers ses ennemis. A titre de membre de cette Chambre, je ne crains pas de dire que ce qu'il faudrait dans le moment, ce n'est pas plus, mais moins de clémence, afin que le monde sache que ce n'est pas un métier profitable que d'être traître à l'Angleterre ; qu'on n'a rien à gagner à détruire et à brûler les propriétés des loyaux sujets de l'empire. Il est beau de voir tant de compassion régner dans cette Chambre. Moi aussi je suis pour la clémence, mais mes sympathies vont de préférence à ceux qui sont loyaux à l'empire et non à ceux qui le combattent. Quels sont ceux qui ont le plus souffert dans cette guerre, les Anglais ou les Boers ? Il est pénible de l'avouer, mais il est incontestable que les Anglais ont beaucoup plus perdu en hommes et en argent que les Boers, jusqu'à présent. Et c'est au nom de la compassion que je demande que l'on prenne tous les moyens pour mettre fin à la guerre. Mais elle ne sera jamais terminée tant que nos ennemis seront sous l'impression qu'ils peuvent avec impunité parcourir le pays un fusil sur l'épaule. Si les Boers sont ainsi, il n'y a qu'un moyen d'obtenir la paix, c'est de leur faire une guerre sans merci. Il n'y a qu'un moyen d'établir solidement l'empire dans le Sud-africain et d'assurer la sécurité de nos sujets, qu'ils soient Anglais, Boers ou Nègres, c'est de poursuivre la guerre sans trêve ni merci, afin que l'on sache, d'un océan à l'autre, qu'il n'y a rien à gagner à se révolter, à provoquer des soulèvements d'année en année. Que les Boers sachent que c'est un jeu dangereux et on aura fait un grand pas vers la conclusion de la paix.

Depuis le commencement de cette guerre, chaque fois que l'Angleterre a fait mine de

se relâcher de sa sévérité, qu'est-il arrivé ? N'a-t-on pas chanté sur tous les tons, dans les capitales d'Europe, dans toutes les villes des Etats-Unis et peut-être au Canada, que l'Angleterre faiblissait, que c'était la crainte ou l'impuissance qui la faisait agir ? Chaque acte de clémence a été une faute, en ce sens qu'il encourageait la résistance. Et depuis une semaine ou deux, parce que le rebelle Kruitzinger n'a pas été mis à mort, comme il l'avait richement mérité, on a dit partout que l'Angleterre avait eu peur. Dans ces circonstances, je dis que si les honorables députés qui ont proposé et appuyé cette motion sont loyaux à l'empire——

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas le droit de soupçonner la loyauté de ses collègues.

M. OLIVER : Je ne soupçonne pas, je pose la question.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas le droit de mettre en doute la loyauté d'un membre de cette Chambre.

M. OLIVER : Si j'ai enfreint le règlement, M. l'Orateur, je retire cette partie de mes remarques qui a motivé votre intervention.

M. l'ORATEUR : Je dis que les règlements de la Chambre défendent d'attribuer à un député d'autres motifs que ceux qu'il donne, et il n'est pas permis non plus de dire qu'un député manque de loyauté, ou même d'exprimer un doute sur sa loyauté.

M. OLIVER : S'il ne m'est pas permis d'exprimer un doute sur la loyauté de ces deux honorables députés, je ne puis que laisser à mes collègues le soin de tirer leurs propres conclusions. Je répète qu'en toutes circonstances et en tout temps, les actes de clémence de l'Angleterre dans le Sud-africain ont été interprétés comme une preuve de faiblesse ou de lâcheté. C'est l'argument dont se sont servis les ennemis de l'Angleterre et du Canada, qui étaient aussi les ennemis de la civilisation et de la liberté dont l'empire anglais est le plus solide, sinon l'unique rempart dans le monde.

Tous les citoyens du Canada sont intéressés au maintien du prestige de l'empire. Nous avons fait notre part, ou du moins une partie de notre part, dans cette guerre et je répète qu'il est regrettable que des membres de cette Chambre aient profité de l'occasion où l'Angleterre est exposée à commettre une nouvelle faute en se montrant trop généreuse envers ses ennemis et les nôtres ; au moment où le Canada envoie encore deux mille de ses enfants combattre dans le Sud-Africain ; au moment où les soldats canadiens meurent tous les jours pour défendre l'intégrité de l'empire et l'honneur du Canada, il est regrettable, dis-je, qu'on ait choisi cette occasion pour présenter une résolution de nature à laisser soupçonner les motifs de l'Angleterre et à encourager les ennemis de l'empire, du Canada et de la liberté dans le monde.

M. KEMP : M. l'Orateur, je désire protester en aussi peu de mots que possible contre la résolution qui vient d'être présentée par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Quand je prends la parole dans cette Chambre, je ne réussis jamais à exprimer mes sentiments à mon entière satisfaction, mais aujourd'hui plus que jamais les mots me manquent pour dire ce que je ressens. Non seulement le moment est mal choisi pour présenter une semblable résolution, mais si elle était adoptée comme l'expression du sentiment de cette Chambre, elle serait de nature à causer des embarras au gouvernement anglais dans les négociations pendantes pour le rétablissement de la poix. Elles seraient aussi de nature à gêner le premier ministre dans les négociations avec les hommes d'Etat anglais, quand il ira à Londres, au mois de juin prochain.

Mais il y a plus, M. l'Orateur ; cette résolution est blessante pour la nation anglaise et pour les Anglais du monde entier. Elle vient bien mal à propos en ce jour où tout bon Anglais célèbre la fête de Saint-Georges, son patron. Ces questions ne servent qu'à faire perdre le temps de la Chambre. Deux ou trois députés avaient à peine pris la parole que le député de Norfolk-nord cherchait à retirer sa résolution. Mais la question était trop grave pour être traitée de cette manière. En l'entendant parler, je me disais qu'il est malheureux que l'Angleterre n'ait pas songé à retenir ses services pour l'envoyer en Afrique remplacer des hommes comme lord Milner et lord Kitchener, dans le règlement de cette question.

J'ai suivi avec intérêt les transformations politiques de l'honorable député de Norfolk-nord. Je l'ai vu passer de la protection au libre-échange, puis du libre-échange à la protection ; je l'ai entendu prêcher une politique dont le résultat aurait été l'annexion du Canada aux Etats-Unis, puis demander l'envoi d'un régiment anglais à Québec, bien qu'une garnison ne soit pas plus nécessaire à Québec qu'à Toronto. Il nous avait déjà donné le spectacle de nombreuses métamorphoses, mais aucune n'égale celle qu'il vient d'accomplir aujourd'hui. Il faut croire qu'il a fait la paix avec l'honorable député de Labelle, car sans cela ce dernier n'aurait pas prêté son concours à celui qui faisait la proposition saugrenue, à la veille des élections, d'envoyer un régiment à Québec. Il faut que l'honorable député de Norfolk-nord ait fait amende honorable pour s'assurer l'appui de l'honorable député de Labelle sur cette seconde résolution.

Il nous a parlé des millions de dollars que nous avons dépensés pour envoyer des soldats en Afrique. Or, nous avons dépensé à peine deux millions de dollars et c'est certainement très peu, si l'on songe aux avantages que nous a toujours valus la protection de l'Angleterre. Quel mérite ou quel honneur revient au gouvernement de la noble conduite du lieutenant Carruthers et cet autre héros, le soldat Evans, qui est

mort si courageusement sur le veldt et qui voyant son sang couler et la vie s'en aller, brisa son fusil pour l'empêcher de tomber aux mains de l'ennemi. Et le soldat Milligan qui vivait ici, avec sa femme et ses enfants, dans l'aisance et le bonheur, et qui est allé combattre en Afrique pour le drapeau anglais.

Ces soldats n'ont pas été envoyés par le gouvernement, aux frais des contribuables, et il n'en peut réclamer d'autre mérite que celui qui revient à tous les citoyens du pays qui a produit de tels hommes. L'honorable député (M. Charlton) a admis que le but des Boers était de chasser les Anglais de l'Afrique-sud pour en faire une république boer, et cela ne l'a pas empêché de présenter cette résolution. Comprend-on qu'il fasse une semblable proposition, quand il admet que ce sont les Boers qui ont déclaré la guerre. Personne ne doute de la générosité de l'Angleterre. Tous ceux qui ont pris la parole ont fait l'éloge de sa générosité envers ses ennemis vaincus. Pourquoi alors supposer qu'elle n'agirait pas de même envers les Boers ? Retourne-t-elle vers la barbarie ? Pour ma part, je ne vois pas l'ombre d'un motif pour supposer que l'Angleterre ne traitera pas les Boers avec toute la considération possible. Voudrait-on d'un autre règlement comme celui de Majuba, ou comme celui qui a accompagné l'évacuation de Khartoum ? Il nous a fallu refaire tout le travail, dépenser de nouveaux millions et sacrifier des milliers de vies, dans ces deux occasions, et nous ne voulons pas de répétition des faiblesses qui ont caractérisé l'administration de M. Gladstone. Ceux qui ont appuyé cette résolution ne nous ont guère parlé des parents des 25,000 hommes morts sur le veldt, ni du milliard de dollars que la Grande-Bretagne a dépensé pour défendre son territoire. Je pense, comme l'orateur qui m'a précédé, qu'il conviendrait de s'occuper un peu plus de ce côté de la question.

Il ne nous appartient pas, à nous qui jouissons des bienfaits de la paix, d'intervenir dans cette affaire ; nous pouvons sans crainte nous en rapporter aux hommes d'Etat et aux soldats anglais du soin de régler cette difficulté, puisque ce sont eux qui ont supporté le poids de la guerre. Il n'y a pas que les enfants du peuple qui ont risqué leur vie dans cette guerre, il y a aussi les descendants de la noblesse. De toutes les classes de la société on les a vu offrir leur vie pour leur patrie, et c'est à leurs représentants que nous devons nous en rapporter du soin de rendre justice à l'ennemi. Je répète que je considère cette motion comme fort déplacée. Elle recommande une politique dangereuse et il est regrettable que cette question ait été soulevée dans la Chambre des communes du Canada. Je voudrais la voir remplacée par une autre qui rencontrera, j'espère, l'approbation de toute la députation et que j'ai rédigée dans les quelques minutes que j'ai eu à ma disposition pendant la suspension de la séance. Elle se lit comme suit :

Que ce parlement regrette que M. Kruger, les présidents et généraux des colonies d'Orange et du Transvaal qui commandent encore les débris de la brave armée des Boers, n'aient pas jugé à propos de cesser les hostilites dont ils ont pri l'initiative contre l'empire britannique par l'invasion et l'annexion du territoire anglais. Que nous leur signalons avec orgueuil la grande liberté et les nombreux privilèges dont jouit la population de ce pays, ainsi que celle des autres parties de l'empire, sous l'égide des institutions britanniques, sans exception de race, de croyances ou de nationalités ; et nous rendant compte de la magnanimité dont l'Angleterre a fait preuve envers ses ennemis vaincus, dans le passé, nous avons entière confiance que les conditions les plus généreuses seront accordées aux Boers par les hommes d'Etat et les chefs militaires de la Grande-Bretagne.

Voilà une résolution qui, je l'espère, sera appuyée par presque tous les membres de cette Chambre.

M. ROBINSON : J'avais compris que l'honorable député de Norfolk-nord avait consenti, avant la suspension de la séance, à retirer sa motion, et, à l'exemple de l'honorable député de Toronto (M. Kemp) j'en avais rédigé une autre dont voici la teneur :

Cette Chambre considère qu'il n'est pas opportun de donner des conseils ou de faire des recommandations au peuple anglais relativement à ses devoirs envers les Boers du Sud-africain, sachant que la magnanimité et la générosité dont le gouvernement anglais a fait preuve en toute occasion, ne manqueront pas d'être exercées dans la présente occasion.

Je crois que cela satisfera tout le monde. D'après ce que j'ai vu aujourd'hui, je suis convaincu que personne ici ne voudrait dire un mot propre à nuire aux négociations pendantes entre l'Angleterre et les Boers et je considère que la résolution de l'honorable député de Norfolk-nord aurait cet effet. Si elle était adoptée, elle ferait croire aux Boers qu'une grande partie de la nation canadienne sympathise avec eux. Je suis convaincu que très peu de Canadiens accordent leur sympathie aux Boers, si ce n'est cette sympathie toute naturelle qu'on éprouve d'ordinaire pour les vaincus. L'Angleterre s'est toujours montrée magnanime envers ses adversaires et pas un pays au monde n'a été aussi généreux qu'elle l'a été, pendant la présente guerre, envers les Boers. Ne donne-t-elle pas l'instruction aux enfants de ses ennemis? N'est-ce pas elle qui nourrit les veuves et les orphelins dans le veldt? Ne fait-elle pas tout en son pouvoir pour se concilier cette population? Pour ma part, je dis qu'elle fait tout cela très généreusement, et si nous allions aujourd'hui exprimer de la sympathie pour les Boers, non seulement nous encouragerions ces derniers, mais nous ferions aussi plaisir à beaucoup de nations européennes, toujours prêtes à se réjouir des embarras de l'Angleterre.

M. KEMP.

Pendant toute la durée de la guerre, ces nations ont fait voir que leurs sympathies étaient avec les Boers et elles auraient été trop heureuses de les aider, si elles avaient cru pouvoir le faire. Cela ne fait pas l'ombre d'un doute. Mais elles savent que tous les Anglo-Saxons sont unis, que le vieux lion a encore toutes ses dents et que sa progéniture est prête à voler à son secours. Ces nations savent que le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les autres possessions anglaises sont prêtes à défendre l'Angleterre, parce que nous savons que sa cause est juste et que nous ne voulons pas que l'Empire soit démembré par une poignée de Boers ou quelques mécontents au Canada. Il n'est pas à craindre que les hommes d'Etat d'Angleterre se laissent influencer par ce qui pourra être dit ici. Je crois qu'il vaudrait mieux cesser cette discussion. J'espère, M. l'Orateur, que si mon amendement est mis aux voix il sera adopté.

M. l'ORATEUR : Je dois dire à l'honorable député d'Elgin-ouest que les règlements ne permettent pas de proposer un sous-amendement à un amendement à une motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. ROBINSON : Dans ce cas, vous auriez dû m'avertir plus tôt, car j'avais la parole.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) Texte : M. l'Orateur, après les éloquents discours prononcés cette après-midi par l'honorable chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier), et par le lieutenant du chef de l'opposition, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), discours qui, suivant moi, exprimaient l'opinion unanime de la Chambre en faveur d'une heureuse conclusion de la paix, je n'aurais certainement pas pris la parole. Mais l'honorable député de Victoria-ouest (M. Hughes) et l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) ont assurément par leurs discours, donné une autre tournure à ce débat, et fait croire qu'un grand nombre parmi nous ne sont pas favorables à la paix, ne désirent pas voir la fin de cette malheureuse guerre entre deux nations qui ont gagné l'admiration de tout l'univers. Je crois opportun dans ces circonstances de faire entendre des paroles de protestation contre ce que ces deux députés ont avancé.

L'honorable député de Victoria a parlé de révolution, de révoltés. Savez-vous, M. l'Orateur, quand les révoltés ont tort ? C'est lorsqu'ils sont battus. S'ils triomphent, ah ! c'est bien différent, l'histoire dit alors qu'ils avaient raison. En 1837, nous avons eu une révolte au Canada. Les Canadiens du Haut comme ceux du Bas-Canada, se sont soulevés contre une mauvaise administration, mais non pas contre l'Angleterre. Est-ce qu'aujourd'hui l'opinion générale ne proclame pas que ces révoltés avaient raison, qu'ils avaient des griefs sérieux ? Ce qui s'est passé dans ce pays, dans la province de Québec, démontre qu'on a toujours tort d'être cruel, que la cruauté ne manque jamais de soulever les populations. L'ombre de Delorimier et de ses compagnons plane encore dans les souvenirs de ses compatriotes. Si Colborne s'était montré magnanime comme il aurait dû l'être, n'aurait-il pas mieux assuré la paix, la bonne harmonie entre les divers éléments de notre population ? Cela me paraît évident. J'admets que la société doit être maintenue intacte, mais quand on est le plus fort, on peut être généreux sans danger ni péril.

Par la résolution qui est maintenant soumise à cette Chambre, nous disons au parlement impérial—si toutefois cette résolution lui est jamais transmise—que nous sommes d'opinion que la cause des Boers est perdue, que l'Angleterre doit avoir la suprématie, mais en même temps nous ajoutons qu'elle peut se montrer généreuse et magnanime. Nous disons aussi aux vaincus qu'ils peuvent être rassurés sur l'avenir et qu'ils peuvent compter avoir comme nous une administration juste et honnête.

Lors de la révolte des colonies qui composent maintenant les Etats-Unis, des voix éloquentes se sont élevées dans le parlement impérial demandant que l'on se montrât magnanime, mais ces voix éloquentes ne furent pas entendues. Quel a été le résultat ? l'Angleterre y a perdu ses plus belles colonies en Amérique.

M. l'Orateur, si, comme je l'ai dit, ce débat avait continué sur le ton que lui a imprimé l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), cet après-midi, c'est-à-dire, avec cette modération, cette douceur qui caractérisent le véritable homme politique, je n'aurais pas pris la parole ; mais je crois devoir protester—surtout à titre de descendant de ces rebelles qui se sont autrefois sacrifiés pour la liberté politique de leurs concitoyens—je crois, dis-je, devoir protester contre la violence de langage de certains députés dans cette Chambre ce soir. Si, parmi notre population, il reste quelque animosité contre l'Angleterre, cela est dû à l'exécution de nos malheureux compatriotes. C'est là le plus grand reproche que nous faisons à l'Angleterre. Et quand j'entends un homme, un chrétien, au nom de la civilisation, venir dire ici, qu'il est du devoir d'une nation de se venger, je ne puis m'empêcher de regretter que, dans certaines parties du pays, on enseigne des principes qui ne sont pas modernes. Le monde a marché, le monde a fait des progrès. Autrefois, il n'y avait pas de merci pour le vaincu, c'était l'esclavage. Aujourd'hui, du moment que la résistance cesse, la vie de l'homme est sacrée. Aujourd'hui l'ennemi vaincu a non seulement droit à l'existence, mais il a encore droit à tout ce qui fait le bonheur de son existence : sa liberté et ses biens.

M. l'ORATEUR : La Chambre consent-elle à ce que l'honorable député (M. Charlton) retire sa motion ?

M. HUGHES (Victoria) : Je m'y oppose.

L'amendement (M. Charlton) est rejeté.

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

Arts agriculture et statistique—Recensement, $120,000.

M. TAYLOR : L'honorable ministre peut-il expliquer pourquoi le recensement coûte beaucoup plus cher que celui d'il y a dix ans. Le recensement de 1891 a coûté environ $500,000. Le ministre a déclaré que le dernier a déjà coûte $980,000 et calcule qu'il faudra encore $172,000 pour le compléter. Qu'est-ce qui a motivé de si fortes dépenses ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sans entrer dans de longs détails, je puis dire comme excuse générale que tout est aujourd'hui plus cher qu'en 1891. Tout a augmenté de prix. Il est impossible aujourd'hui de faire faire un travail quelconque par des personnes compétentes pour le même prix qu'il y a dix ans.

En 1891, il y avait beaucoup de gens à rien faire, et c'était tout le contraire en 1901 ; ce sont les ouvriers qui manquent aujourd'hui et non le travail. Il a fallu alors payer plus cher qu'en 1891. L'échelle de prix fixée en 1891 était suffisante pour attirer beaucoup de monde, tandis que, en 1901, même avec une échelle de prix plus élevée, nous avons eu de la difficulté à nous procurer le personnel nécessaire. Une autre raison, c'est qu'en 1901, l'agent recenseur devait poser beaucoup plus de questions qu'en 1891, et cela exigeait plus de temps et de travail. Les commissaires se trouvaient aussi à avoir beaucoup plus d'ouvrage. Remarquez aussi que l'an dernier on a fait le recensement dans plusieurs nouveaux territoires où il n'a pas été fait en 1891, du moins aussi complétement. Tout cela a occasionné un surcroit de dépenses en proportion, que l'excédent de population qu'on a trouvé dans ces districts. Dans ces territoires éloignés la population est clairsemée et les agents recenseurs éprouvent beaucoup de difficultés. Même dans les territoires éloignés où le recensement avait été fait en 1891, il y avait beaucoup plus de monde en 1901. Une autre raison c'est que nous avons entrepris de faire le recensement de 1901 plus rapidement, afin d'en faire connaître le résultat plus tôt. Il nous a fallu, pour cela, employer plus d'agents recenseurs. Tout cela explique pourquoi le dernier recensement a coûté plus cher que le précédent. Je m'attends à ce que les honorables députés demandent des explications et je me ferai un plaisir de les donner.

M. TAYLOR : La première excuse que donne le ministre est que les gages étaient plus élevés en 1901 qu'en 1891, mais ni le public en général, ni les industriels n'admettront que les ouvriers sont payés plus cher aujourd'hui qu'il y a dix ans. Les gages n'ont pas augmenté matériellement pendant la dernière période décennale. Je sais qu'il en est ainsi dans la ville que j'habite, et elle peut supporter la comparaison avec toutes les autres villes du pays.

Le ministre dit aussi que les territoires sont plus peuplés qu'en 1891 ; mais plus la population aurait été clairsemée, plus le recensement aurait coûté cher. Cet argument se retourne contre lui. Sous le régime conservateur il y a eu trois recensements. En 1871, il a coûté $511,000 ; en 1881, $552,000 ; et en 1891, $549,000. Or le ministre de l'Agriculture, répondant à une interpellation, le 3 mars dernier, a déclaré qu'il avait déjà dépensé $948,000. L'autre jour je lui ai posé la même question et sa réponse a été que le 3 avril il avait dépensé $948,000. L'honorable ministre peut-il nous dire ce que le recensement a coûté jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas fait faire d'autre calcul que celui que j'ai donné il y a une semaine ou deux.

M. TAYLOR : Le 3 avril, les dépenses étaient de $948,000 et le ministre calculait qu'il fallait encore $170,000, soit un total de $1,118,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Avec ce que je demande pour l'exercice prochain, le total sera de $1,050,000.

M. TAYLOR : Dans ce cas, le ministre ne demande pas assez, à en juger par ses propres calculs du 3 avril ; il lui manquera $68,000. Il lui faudra demander un nouveau crédit dans les estimations supplémentaires. Je crois qu'il faudra encore un quart de million de dollars pour compléter le recensement, à en juger par le personnel qu'il entretien dans cet édifice pour lequel il paie $6,000 par année.

M. LENNOX : L'honorable ministre peut-il dire quand il espère terminer le recensement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que le gros de l'ouvrage sera terminé au cours du prochain exercice, auquel ce crédit est affecté ; mais je ne puis pas affirmer que tous les tableaux seront prêts pour cette date.

M. FOWLER : Le ministre prétend qu'on a eu de la difficulté à trouver du monde pour faire ce recensement. Je crois plutôt que la difficulté provenait du grand nombre des aspirants.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Plusieurs de ceux à qui nous avons offert de l'emploi, ont refusé, aux prix que nous offrions.

M. FOWLER : Je suppose que le ministre n'est pas en état de donner les noms de ceux qui ont ainsi décliné ses offres ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. FOWLER : Ces gens n'étaient pas des libéraux. On n'a jamais vu un libéral refuser une place.

M. GANONG : N'est-il pas vrai que 90 pour 100 de ceux qui ont été recommandés, l'ont été par des amis politiques du gouvernement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le crois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ne pourriez-vous pas dire 100 pour 100 ?

M. OSLER : Nous avons une preuve du gaspillage qui règne dans l'administration, quand on compare le coût de ce recensement avec ce que les autres ont coûté. En 1891, il a coûté un peu moins de 11 cents par tête. C'était sous un gouvernement conservateur que nos adversaires accusaient de gaspillage et de corruption. Le premier recensement fait par un gouvernement libéral coûte plus de 20 cents par tête, soit près du double de celui de 1891. Cela prouve une incapacité flagrante et quelque chose de pire, puisque les salaires payés ne sont pas plus élevés. Il n'y a que le gaspillage et l'incapacité pour expliquer cette différence de 11 cents à 20 cents, dans le coût du recensement, et les excuses que donne le ministre sont tout à fait insuffisantes.

M. SPROULE : Les agents recenseurs sont-ils tous payés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Presque tous.

M. SPROULE : De quelle manière le ministre a-t-il réglé la question du salaire de ces agents ? Leur a-t-il accordé $3 par jour, ou tant par nom inscrit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils ont été payés d'après une échelle de prix qui a été publiée.

M. SPROULE : A la journée, ou tant par nom ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tant par nom et autres considérations en plus. L'échelle des prix a été publiée ; elle accordait 5 cents par nom, 5 cents par décès, 25 cents par ferme, et 30 cents par établissement industriel. C'est sur cette base que le dernier recensement a été fait.

M. SPROULE : Voici un écrit qui me porte à penser le contraire :

On discute beaucoup en ce moment l'utilité du Bureau du Travail. On prétend qu'il a déjà fait beaucoup pour régler les difficultés entre ouvriers et patrons et qu'il vaut amplement ce qu'il coûte au pays. Je n'ai pas l'intention de nier cette assertion. Je désire simplement appeler l'attention du Bureau sur la difficulté survenue entre le département du recensement et ses employés et demander si ce n'est pas une excellente occasion pour justifier l'intervention du Bureau du Travail. Je comprends que le département du recensement a mis à l'ouvrage environ 8,000 hommes dans tout le Canada, avec l'entente qu'ils recevraient $3 par jour de huit heures de travail, et qu'après plusieurs semaines, le département a répudié cet arrangement de $3 par jour, pour le remplacer par une échelle de prix de tant par nom, qui réduirait les salaires de moitié, environ. Les employés, me dit-on, auraient refusé cette réduction et sont virtuellement en grève. On a eu recours aux avocats, l'affaire sera portée devant les tribunaux, au grand détriment des employés qui en attendant, ne sont pas payés. Si je comprends bien la raison d'être du Bureau du Travail, c'est de régler des disputes de cette nature et de voir à ce que les employés soient traités avec justice. Sans me prononcer dans un sens ou dans l'autre, il est permis de supposer que ces employés ont de bonnes raisons d'avoir agi comme ils l'ont fait, sans quoi leurs avocats ne leur auraient pas conseiller de s'adresser aux tribunaux. Ce serait un grand triomphe pour le Bureau du Travail s'il intervenait à présent et réglait toute la question.

Le ministre dit qu'ils devaient être payés à la pièce, mais je lui ferai remarquer que les instructions données aux agents recenseurs, comportaient quelque chose comme ceci :

Une journée d'ouvrage des commissaires, agents recenseurs ou autres employés au recensement, consistera en huit heures de travail réel, et tout travail en plus sera compté comme partie d'une journée et payé sur le même pied que la journée. Dix heures de travail réel seront comptées comme une journée et un quart et douze heures, comme une journée et demie.

Si les agents devaient recevoir tant par nom, pourquoi dire ce qui constituera une journée de travail. Les instructions continuent ainsi :

24. Le ministre de l'Agriculture fera dresser un ou plusieurs tarifs d'allocations ou rétributions attribuées aux différents commissaires du recensement et agents recenseurs employés pour l'exécution du présent acte, lesquelles ne devront pas excéder en totalité pour chaque jour de service effectif et prouvé, la somme de $3 pour tout agent recenseur et celle de $4 pour tout commissaire du recensement.

Cela indique assez clairement qu'ils étaient engagés à la journée. Parlant de cette affaire, le journal "Events," dit :

L'honorable M. Scott, le ministre intérimaire de l'Agricuture, et par conséquent le directeur du recensement, a eu une entrevue avec des journalistes et il a déclaré que les agents recenseurs n'ont qu'à s'en prendre à eux-mêmes s'ils ont commis l'erreur de croire qu'ils recevraient $3 par jour, pour huit heures de travail. Il dit que les conditions du paiement leur ont été clairement expliquées au commencement.

Ce n'est pas du tout à eux-mêmes qu'ils doivent s'en prendre. Ce sont les instructions publiées par le gouvernement qui les a portés à croire cela. Comme le dit le journal "Events" si le Bureau du Travail est utile à quelque chose, le sous-ministre du Travail aurait dû intervenir pour régler cette difficulté entre le déuartement et les employés. Ces derniers n'ont pas de recours et constatent qu'on les a volé, de propos délibre. Ils ne peuvent pas poursuivre le gouvernement à moins que ce dernier n'y consente, et il ne leur reste qu'à se soumettre et à endurer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est un journal que l'honorable député a cité.

M. SPROULE : J'ai cité vos propres instructions et non un journal.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les instructions données par le ministre citaient les termes mêmes de la loi qui dit que "les agents recenseurs seront payés d'après un tarif des allocations ou rétributions dressé par le ministre et publié, mais que les dites allocations ou rétributions ne devront pas excéder en totalité, pour chaque jour de service effectif et prouvé, la somme de $3 pour tout agent recenseur et de $4 pour tout commissaire du recensement."

Ils ne devaient pas recevoir un salaire fixe, mais être payés d'après un tarif qui, en aucun cas ne permettrait à un agent recenseur de recevoir plus de $3 par jour, et un commissaire, plus de $4. Il leur était alloué $3 pour 8 heures, s'ils avaient fait assez d'ouvrage, d'après le tarif, pour recevoir $3 par jour. On comprend qu'avec un salaire fixe, par jour, rien ne les aurait stimulés à faire un travail effectif mais qu'en étant payé d'après un tarif les obligeant à faire une certaine somme d'ouvrage, ils étaient encouragés à travailler pour gagner $3 par jour. De fait, beaucoup d'agents recenseurs auraient, d'après le tarif, gagné plus de $3 par jour, mais la loi ne nous permettaient pas de leur donner plus. D'autres ne gagnaient pas $3, d'après le tarif et il n'aurait pas été juste de leur donner autant qu'aux autres.

M. SPROULE : Quels étaient les fonctions d'un commissaire?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les devoirs du commissaire, dans chaque division électorale, consiste à diriger les agents recenseurs, à surveiller leur travail, voir à ce que tout se fasse en règle, et à envoyer les rapports à Ottawa.

M. SPROULE: Comment étaient-ils payés?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils recevaient 1 cent par nom pour tous les noms enregistrés dans la division et une allocation pour les dépenses générales, tel que publié dans l'Officiel.

M. INGRAM : Lorsque les commissaires, dans certains districts avaient fait leur rapport on leur confiait un autre travail?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne connais pas de cas dans lequel un commissaire a été chargé d'un travail qu'il n'aurait pas dû faire.

M. INGRAM : Ce n'est pas une réponse. A-t-on demandé à certains commissaires de reçut instruction de faire bien d'autre chose.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE . Je crois que certains rapports étaient inexacts et qu'ils ont été renvoyés aux commissaires pour être corrigés.

M. INGRAM : Ce n'est pas le renseignement que je demande. Après que le commissaire d'Elgin-est eut fait son rapport, il reçut instruction de faire bien d'autre chose.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'ignore.

M. INGRAM : L'honorable ministre pourra-t-il se renseigner et nous dire en quoi consistait ce travail?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Avec plaisir.

M. SPROULE : L'honorable ministre peut-il indiquer le règlement en vertu duquel ils ont été payés à tant par "nom" ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les instructions premières citaient le texte de la loi et disaient qu'ils devaient être payés d'après un tarif d'allocations et de rétributions, prix fixé plus tard par un arrêté en conseil.

M. SPROULE : Il ne peut exister l'ombre d'un doute que vu les instructions reçues, les agents recenseurs ont été mis sous l'impression que leur salaire serait de $3 par jour. La teneur des instructions ne pouvait donner lieu à une autre interprétation. Ce n'est que longtemps après que le tarif des prix fut fixé, et c'est pour cette raison que les agents recenseurs furent déçus.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les instructions leur disaient bien clairement et bien distinctement qu'ils seraient payés d'après une échelle de prix déterminés et non à $3 par jour. Ces instructions ont été portées à la connaissance de tous ceux qui ont voulu entreprendre l'ouvrage.

M. HACKETT : Je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre sur un fait qui est venu à ma connaissance personnelle. Dans le district du commissaire Tweedie, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, celui qui avait été nommé agent recenseur fut trouvé incapable de remplir la fonction.

M. BENNETT : Cette raison ne fut pas trouvée suffisante pour le congédier ?

M. HACKETT : Non, il ne fut pas congédié ; mais il conclut un marché avec un autre individu qui s'engagea à faire l'ouvrage pour $20. C'est-à-dire qu'il fit faire le recensement dans ce district au moyen d'un sous-contrat. Le nom de l'agent recenseur est Martin P. Doyle, il prit comme associé un nommé Broderick, et ils firent le recensement de société.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans quel comté cela a-t-il eu lieu ?

M. HACKETT : Dans le comté de Prince, dans le district du commissaire Tweedie, dans le district n° 1. C'est Doyle qui avait été nommé et avait prêté serment d'exécuter le travail. J'aimerais à savoir si l'honora-

ble ministre a été informé de la chose, car je fais cette déclaration et j'en garantie l'exactitude sur ma réputation de membre de cette Chambre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est la première fois que j'entends parler de la chose. On n'a jamais attiré mon attention sur la question, et si les employés de mon ministère en avaient eu connaissance ils m'en auraient parlé. Si la chose a été faite, c'est en contravention aux instructions fournies et en violation du serment d'office prêté par cet agent recenseur. Je vais certainement ordonner une enquête à ce sujet.

M. HACKETT : Est-il impossible de remplacer un agent recenseur ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si un agent recenseur se retire, nous en nommons un autre pour le remplacer ; mais l'agent recenseur n'avait nullement le droit de passer son ouvrage à une autre personne sans notre permission, ou sans que cette autre personne fût nommée par nous et eût prêté le serment d'office. Il ne convient pas et on ne permettra jamais à un recenseur de passer son ouvrage à un autre sans le consentement du ministère.

M. OSLER : L'honorable ministre ne m'a pas expliqué du tout comment il se fait que le dernier recensement a coûté près du double du recensement de 1891. Il est évident que des incidents comme celui que l'on vient de mettre à jour ont dû y contribuer pour quelque chose. Si dans tous le pays les agents électoraux du gouvernement, comme on les appelle, ont obtenu ces fonctions et les ont ensuite cédées à un tiers, on a là l'explication de cette augmentation de $500,000. Si ce n'est pas là la véritable raison, l'honorable ministre devrait pouvoir nous dire pourquoi le dernier recensement a coûté plus de 20 cents par tête, tandis que celui de 1891 n'a coûté qu'environ 11 cents.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député était probablement absent de la Chambre lorsque j'ai donné des explications complètes à ce sujet. J'espère bien qu'il ne me forcera pas à revenir sur tout cela ; mais s'il y a certains détails qu'il ne comprend pas, je me ferai un plaisir de les lui expliquer. Les raisons de cette augmentation peuvent se résumer à ceci : en premier lieu, il a fallu payer les agents recenseurs beaucoup plus cher dans tout le pays en 1901 qu'en 1891 ; les salaires étant plus élevés partout, et cela a contribué pour près des deux tiers dans l'augmentation. A part cela, il nous a fallu faire le recensement du Yukon, des districts d'Athabaska et de Keewatin, qui n'étaient pas compris dans le recensement de 1891. En troisième lieu, plusieurs districts compris dans le recensement de 1891 comprenaient de vastes étendues de territoires inhabitées, pour lesquelles il n'avait pas été nécessaire de nommer d'agents recenseurs et d'encourir de dépenses ; mais en 1901 tous les coins du pays étaient plus ou moins habités, et l'on a dû encourir des dépenses considérables par suite de la dissémination de la population. En quatrième lieu, nos agents recenseurs, en 1901, avaient des tableaux beaucoup plus compliqués à remplir, un bien plus grand nombre de questions à poser, ce qui prenait beaucoup plus de temps et leur permettait de visiter un nombre bien moindre de maisons, chaque jour, qu'en 1891. En 1891, les tableaux ne contenaient que 216 questions, tandis qu'en 1901, ils en renfermaient plus de 407, soit près de trois fois plus.

M. BENNETT : L'honorable ministre voudrait-il me dire combien on a payé par nom en 1891 et combien en 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, on a payé 3 cents par tête et en 1901, 5 cents ; en 1891, 3 cents par décès, et l'année dernière, 5 cents ; en 1891, 15 cents pour chaque ferme ; et en 1901, 25 cents ; en 1891, 20 cents pour chaque établissement industriel, et en 1901, 30 cents.

M. CLARKE : Quand l'honorable ministre prétend qu'il était presque impossible de se procurer des agents recenseurs, en 1901, je lui ferai remarquer qu'il a fallu 37 agents recenseurs pour faire l'ouvrage, l'année dernière, dans le comté de Waterloo, quand 15 ont réussi à exécuter le même travail en 1891. En 1901, le rencensement a coûté dans ce district $2,821.44, et en 1891, avec 14 agents recenseurs et un commissaire, cela a coûté $1,491.36, soit près de 100 pour 100 de moins, et la population qui, en 1901, était de 25,480, était de 25,139 en 1891. Ce gouvernement économique a donc dépensé $1,400 de plus pour faire le rencensement du comté de Waterloo-sud, dont la population n'a augmenté que de 341 depuis le dernier recensement.

M. GANONG : Nous n'avons jamais eu une meilleure preuve que ce soir de la légèreté, de l'imprévoyance et de l'inexpérience de l'honorable ministre. Mais ces qualités ne sont pas les plus désirables chez un ministre faisant partie d'un gouvernement composé d'hommes d'affaires. Il est obligé de nous dire que les salaires sont bien plus élevés aujourd'hui pour chercher à expliquer ses extravagances. S'il s'était adressé à moi, dans le comté de Charlotte, je lui aurais trouvé autant de grits qu'il lui en aurait fallu pour faire le recensement de tout le Nouveau-Brunswick, et cela aux mêmes prix que ceux payés il y a dix ans passés, et de plus ils auraient fait de bien meilleurs employés que ceux qui ont été nommés. Je suis convaincu que l'on peut dire la même chose de tous les autres comtés du pays.

M. TAYLOR : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire quels sont les émoluments des employés du bureau du recensement ici?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces émoluments varient suivant la nature de l'ouvrage. Le tarif ordinaire est de $1.50 par jour, avec une augmentation quand l'ouvrage est plus important, ou quand un homme a un certain nombre d'employés sous ses ordres.

M. TAYLOR : Quels étaient les salaires payés à ces employés en 1891?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le même prix.

M. TAYLOR : Combien recevaient les commissaires en 1891 et en 1901?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les mêmes prix. Les commissaires recevaient $4 par famille en 1901, et cette année ils reçoivent 1 cent par individu ou nom enregistrés.

M. BENNETT : Combien recevait le commissaire en chef dans chaque comté?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils étaient payés suivant l'échelle des prix, ou $4 par jour pour tant de jours de service. En 1891, ils recevaient $4 par famille, et leurs dépenses. Cette année ils recevaient un cent par nom et une certaine allocation pour dépenses de voyage. Dans certains comtés ils ont reçu $100 et dans quelques endroits plus que cela.

M. BENNETT : Quel montant a été payé au commissaire pour le comté de Simcoe-est, en 1891 et 1901 respectivement?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891 il a reçu $2,304.48 et cette année $4,465.79.

M. BENNETT : Le comté de Simcoe-est est un bel exemple de l'extravagance dont ce gouvernement a fait preuve dans le dernier recensement. En 1891, ce travail n'a coûté que $2,304 et en 1901 $4,465, lorsque cette légère augmentation ne s'est produite que dans une ou deux villes en particulier. Toute la raison de cette augmentation provient des faveurs politiques dont il a fallu faire une large distribution de faveurs dans ce comté. En 1891 il n'y avait qu'un commissaire, mais en 1901, des raisons politiques ont forcé l'honorable ministre d'en nommer deux, ce qui a augmenté les dépenses d'autant. En 1891, un seul agent recenseur a suffi pour la ville de Midland, mais en 1901, vu certaines exigences politiques, l'ouvrage a été divisé entre trois agents, et ces trois personnes, qui avaient leurs affaires personnelles à surveiller, ont fait cet ouvrage après leurs heures de bureau. On a fait la même chose dans toutes les autres parties du comté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai adopté comme règle de nommer un agent recenseur pour chaque arrondissement de votation, et je crois que le nombre de ces derniers était deux fois plus considérable en 1901 qu'en 1891. J'ai eu recours à ce moyen pour que le travail s'exécute plus rapidement et parce que l'on voulait se procurer un bien plus grand nombre de renseignements. 65 agents recenseurs ont été nommés en 1901 dans le comté de Simcoe-est.

M. BENNETT : Combien y en avait-il en 1891?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : 27.

M. BENNETT : Voilà quelque chose d'extraordinaire. La population était à peu près la même et le territoire n'avait pas changé. Cependant il y avait 27 agents recenseurs en 1891 et 65 en 1901. Comme je ne me suis pas occupé de ces agents, j'ignore combien il leur a fallu de temps pour exécuter leur travail. Mais dans la ville de Midland, que j'habite, quels étaient ces agents recenseurs? Un était l'agent des messageries qui, lorsqu'il n'avait pas autre chose à faire, s'occupait du recensement. L'autre était un commis dans une épicerie, qui faisait son travail de la même manière——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quels sont les noms de ces agents?

M. BENNETT : White, Moore et Grice. Mais les noms ne font rien à la chose. Je suis à peu près certain qu'en 1891 un seul agent a fait tout l'ouvrage seul, et je suis tenu de dire qu'il était bien plus en mesure d'exécuter ce travail que les trois autres réunis. L'honorable ministre a voulu répondre à toutes ces objections en disant qu'il a nommé un agent recenseur pour chaque arrondissement de votation. Or, il y a trois arrondissements de votation, de sorte que l'on voit facilement ce qui en est.

M. TAYLOR : Combien y a-t-il d'arrondissements de votation dans le comté?

M. BENNETT : Soixante-cinq, je présume. Quant aux commissaires, on a fait comprendre au ministre que des raisons politiques exigeaient qu'il y en eut deux, et il en nomma deux. Un était le magistrat du lieu, et l'autre le greffier du conseil. Ces deux commissaires doivent avoir parcouru le même territoire plus d'une fois. Dans combien de comtés de la province a-t-on nommé deux commissaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans un grand nombre de comtés. Il me faudrait repasser la liste pour pouvoir dire quel en était le nombre exact dans Ontario. Dans certains cas particuliers, par exemple quand une proportion considérable de la population était composée de personnes parlant les deux langues courantes dans ce pays, on a cru devoir nommer deux commissaires. On a fait la même chose quand le territoire à parcourir était très étendu. En autant que je puis m'en rappeler, si deux commissaires ont été nommés dans le comté de l'honorable député, c'est parce qu'il s'y trouve une nombreuse population d'origine française.

M. BENNETT : Quant à la dernière raison invoquée, pas un seul des deux commissaires nommés dans Simcoe-est peuvent parler un seul mot de français. Quant à l'étendue du territoire, je dois dire à l'honorable ministre que malheureusement l'un de ces commissaires est un pauvre infirme, incapable de marcher, et que l'on doit transporter d'un endroit à un autre. Il ne lui était donc pas facile de faire beaucoup de chemin. Je puis expliquer à mon honorable ami les raisons qui ont nécessité ces nominations. Un des candidats à la position était appuyé par le candidat libéral à la Législative, et l'autre par le candidat défait pour les Communes. Il fallut, en conséquence, nommer les deux, et le public dut payer. Nous avons encore là un bel exemple de la manière dont le recensement a été conduit dans tout le pays. Il est évident que cette augmentation de dépenses provient des nombreuses exigences politiques que le gouvernemnt avait à satisfaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BENNETT : J'ai énoncé les faits relativement à ces deux commissaires et ils sont conformes à ce que j'ai dit.

M. McGOWAN : L'honorable ministre voudrait-il me dire combien il y a eu de commissaires de nommés pour le comté de Wellington-centre?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Un seul.

M. McGOWAN : Quel était son nom?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Thomas Harcourt.

M. LENNOX : Combien le recensement a-t-il coûté dans le comté de Simcoe-sud en 1891 et 1901 respectivement?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, $1,341.41, et en 1901, $2,794.56.

M. LENNOX : L'honorable ministre peut-il expliquer cette augmentation? Est-elle due à une augmentation dans la population ou à toute autre circonstance particulière?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis fournir d'autres raisons de cette augmentation que les raisons d'un caractère général que j'ai déjà données. Je n'ai pas les détails concernant ce comté en particulier.

M. LENNOX : Si l'honorable ministre veut bien comparer les résultats du recensement de 1891 avec ceux de 1901, il constatera que la population a plutôt diminué qu'autre chose. A part cela, rien ne justifie cette augmentation considérable. Tandis que je suis en frais de parler, j'aimerais bien à connaître ce que le recensement a coûté dans Simcoe-nord, vu que le représentant de ce comté n'est pas à son siège.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les chiffres pour Simcoe-nord sont les suivants : 1891, $1,728.62 et 1901, $2,890.05.

M. BENNETT : Quels sont les chiffres pour Bruce-ouest?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, $1,593.46, et en 1901, $2,135.36.

M. BENNETT : Existe-t-il une raison particulière pour justifier cette augmentation?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne suis pas en mesure de fournir la raison particulière de l'augmentation dans ce comté.

M. BENNETT : Je crois pouvoir l'expliquer à l'honorable ministre. Les agents recenseurs devaient connaître le chiffre du recensement antérieur, et en parcourant le comté ils se sont aperçus que la population qui était de 22,377 en 1891, était tombée à 17,925, en 1901, soit une diminution de 4,452 dans ce district de la province d'Ontario que l'on dit si prospère. En présence de ce fait, les agents recenseurs déployèrent tout le zèle possible pour découvrir où étaient allés ces 4,452 personnes, et ils durent travailler avec ardeur espérant être payés à la journée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette prétention de l'honorable député est absolument erronée, car les agents recenseurs étaient payés tant par nom et il leur fallait avoir ces noms pour être payés.

M. COCHRANE : Comment se fait-il dans ce cas qu'ils aient reçu plus d'argent que lors du recensement de 1891 ?

M. SPROULE : Y a-t-il eu deux commissaires de nommés ou un seul dans les comtés de Simcoe-nord et Grey-est ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans Grey-est il n'y avait qu'un seul commissaire.

M. LENNOX : Et dans Simcoe-nord ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Un seul.

M. LENNOX : Quels étaient leurs noms ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Archibald Currie. Dans Grey-est c'était R. D. Carruthers.

M. BENNETT : Dans Simcoe-est quels sont les montants que l'on a payés aux commissaires Storey et Tudhope ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Tudhope a reçu $264.09 et M. Storey, $301.80.

M. BENNETT : Quels montants leur ont été accordés pour louage de voitures, s'il y en a eu ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aucun.

M. FOWLER : Quelle est la population de Simcoe-est ?

M. BENNETT : 39,257.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire combien a coûté le recensement dans le comté de Grey-est en 1891 et 1901 respectivement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891 il a coûté $1,834.77 ; en 1901, $3,593.47.

M. McGOWAN : L'honorable ministre voudrait-il me dire combien cela a coûté dans Wellington-centre en 1891 et 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, $1,591.99 ; en 1901, $2,681.79.

M. COCHRANE : Combien cela a-t-il coûté dans Northumberland-est ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, $1,626.76 ; en 1901, $3,323.30.

M. VROOMAN : Combien cela a-t-il coûté dans Victoria-sud ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, $1,253.38 ; en 1901, $2,663.10.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quelle était la population totale de la province d'Ontario en 1891 et 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, 2,114,321 ; en 1901, 2,182,942.

M. TAYLOR : Maintenant, combien le recensement a-t-il coûté dans cette province en 1891 et 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, $147,142.29 ; en 1901, $281,401.18.

M. LENNOX : Y a-t-il un seul comté dans tout le pays dans lequel le recensement ait coûté meilleur marché en 1901, que lors du recensement antérieur ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le crois pas. Dans le dernier cas, l'échelle des prix payés était plus élevée et le travail plus considérable qu'en 1891.

M. LENNOX : L'honorable ministre voudrait-il nous dire pourquoi il a modifié cette échelle de prix ? A-t-il fait la chose instinctivement, ou bien si c'est après avoir essayé de se renseigner et avoir chercher à faire exécuter l'ouvrage aux anciens prix ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous savions que le travail imposé aux agents recenseurs était beaucoup plus considérable ; et nous savions aussi, pour nous en être occupés, qu'il n'était pas aussi facile de trouver des employés pour faire l'ouvrage qu'en 1891. C'est pour ces raisons que nous avons fixé les prix de manière à permettre à ces officiers du recensement de gagner $3 par jour, en travaillant consciencieusement.

M. LENNOX : Considérez-vous leur travail comme étant un travail intellectuel ou non ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Intellectuel.

M. LENNOX : L'honorable ministre croit-il que le travail intellectuel était mieux payé en 1901 qu'en 1891, règle générale?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. TAYLOR : Où le ministre a-t-il éprouvé de la difficulté à trouver des employés pour faire l'ouvrage?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis citer cas en particulier dans lequel un homme a refusé, mais je sais que la chose s'est présentée dans plusieurs cas, et que l'on nous a souvent représenté combien il était difficile de trouver quelqu'un pour faire l'ouvrage.

M. COCHRANE : Je connais quelqu'un de mon comté, qui est venu ici deux années de suite dans le but d'obtenir de l'ouvrage. Il possédait toutes les qualités voulues pour faire un bon employé, mais tous ses efforts pour obtenir une position dans le ministère de mon honorable ami furent infructueux. Pour ma part, je ne puis comprendre pourquoi le recensement dans le comté de Northumberland-est, a coûté le double en 1901, de ce qu'il a coûté en 1891. On a employé la même classe de gens, seulement c'étaient des libéraux, et tout naturellement leurs services étaient plus précieux. L'honorable ministre a peut-être voulu par ce moyen récompenser certains meneurs électoraux comme M. Preston, pour avancer les affaires de son parti.

M. BOYD : Quand les agents recenseurs du comté de Lisgar ont-ils été payés?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les comptes ont été payés à mesure qu'ils ont été reçus. Je ne puis indiquer la date même approximative de ces paiements. Ils n'ont pas tous été payés en même temps. A mesure que les comptes de chaque officier arrivent, ils sont vérifiés, acceptés, soumis à l'auditeur puis payés.

M. BOYD : En a-t-on payé quelques-uns durant le dernier mois ou les six dernières semaines?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne me rappelle pas s'il y en a eu de payés durant le cours du dernier mois ou non. Les comptes étaient contestés dans plusieurs comtés, mais je ne puis dire si la chose a eu lieu pour le comté de Lisgar. Je vais faire des recherches à ce sujet.

M. BOYD : On me dit que tous les comptes en litige dans le comté de Lisgar ont été réglés à l'amiable vers le temps des élections. J'espère que l'honorable ministre va pouvoir nous fournir ce renseignement avant que

cet item soit adopté, en même temps que les noms des agents recenseurs de ce comté dont les comptes ont été payés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis fournir les noms de ces agents immédiatement, car j'ai ce renseignement sous la main. Quant aux dates des différents paiements, je puis me les procurer et les remettre à l'honorable député s'il désire les obtenir. Maintenant, il n'y a rien de vrai dans toutes ces rumeurs de comptes réglés à l'amiable dans Lisgar, l'honorable député n'a qu'à discuter la chose avec quelques-uns de ces agents recenseurs pour constater que le plein montant de leurs comptes ne leur a pas été payé dans tous les cas à leur entière satisfaction. Il existe une foule de comptes contestés dans tout le pays, et jusqu'à présent il nous a été impossible d'en régler un bon nombre d'une manière définitive.

M. BOYD : L'honorable ministre ignore, dans ce cas, si les comptes des agents recenseurs, dans le comté de Lisgar, ont été réglés à la satisfaction de ces derniers ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis obtenir les dates des paiements si l'honorable député le désire.

M. BOYD : J'aimerais les avoir.

M. LENNOX : L'honorable ministre n'a pas encore répondu d'une manière claire à la question de l'augmentation survenue dans le prix du travail. Il ne nous a pas fourni une seule bonne raison pour pouvoir nous démontrer qu'une augmentation raisonnable a eu lieu ou non dans les émoluments de ces officiers du recensement. Si l'honorable ministre nous dit avoir constaté, après une étude sérieuse de la question, qu'à son avis la moyenne des salaires chez les gens instruits a augmenté de 10 à 15 pour 100, ou dans n'importe quelle autre proportion, nous serons alors en mesure de constater si on a conclu un arrangement convenable ou non. Autrefois, les membres de la droite prétendaient que toute législation devait chercher à faire du Canada un pays où il fut facile de vivre à bon marché, et que tout gouvernement devait s'efforcer de diminuer le coût de la subsistance et celui des gages. Or, si nous devons en croire les paroles de l'honorable ministre, le Canada est devenu un pays où il en coûte très cher pour vivre. Je voudrais savoir de l'honorable ministre si, avant de préparer ce règlement, il s'est assuré que le travail intellectuel était payé de 10 à 15 pour 100 plus cher en 1901 qu'en 1891, afin que l'on puisse constater que la conclusion à laquelle il est arrivée est conforme aux prix courants dans le pays, et en deuxième lieu, si l'augmentation qu'il a accordée était basée sur cette épreuve.

M. BENNETT : L'honorable ministre voudrait-il me dire quels étaient les agents recenseurs dans les villes d'Orillia, Gravenhurst et Penetanguishene ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai ici la liste des agents recenseurs, mais il me manque la liste indiquant les endroits où ils ont fait le recensement.

M. BENNETT : Si l'honorable ministre veut bien me permettre d'examiner cette liste, je pourrai peut-être les trouver.

M. LENNOX : En attendant, l'honorable ministre voudrait-il répondre, en autant que cela lui est possible, à la question que je lui ai posée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député veut savoir si l'on a pris les moyens de s'assurer de l'augmentation survenue dans la moyenne des salaires généralement payés au Canada. Je dois répondre immédiatement à cette question dans la négative. Il s'agit là d'une chose assez difficile à découvrir. J'ai étudié tous les rapports que j'ai pu trouver dans ce pays contenant des statistiques à ce sujet. Tant que le ministère du Travail n'a pas été établi, il n'existait aucun moyen de se renseigner sur les prix courants payés aux ouvriers et autres classes d'employés dans ce pays, mais maintenant que ce ministère existe, cette lacune se trouve comblée, et l'on pourra, à l'avenir, consulter ces statistiques. Mais rien de tout cela n'existait avant cette innovation. Je me suis donc basé pour en arriver à cette conclusion, sur le fait qu'il était généralement reconnu dans le pays que toutes les classes d'ouvriers ou d'employés recevaient des salaires plus élevés qu'à cette époque, et aussi sur le fait qu'en 1891 il y avait un grand nombre de personnes temporairement sans ouvrage, tandis qu'en 1901 c'est le contraire qui existait, chacun étant activement occupé à un genre d'affaires ou l'autre, et personne n'était disposé à renoncer à une situation permanente pour accepter un emploi temporaire, sans être convenablement rémunéré. Il est arrivé dans plus d'un cas, que des personnes à qui on a offert ces positions les ont refusées, sous prétexte que le prix offert n'était pas assez élevé.

M. INGRAM : N'est-il pas vrai que l'honorable ministre a reçu des milliers de demandes de plus qu'il n'avait de positions à accorder ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, cela n'est pas vrai.

M. INGRAM : L'honorable ministre prétend-il que le nombre des demandes n'a pas dépassé celui des positions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le crois pas.

M. INGRAM : En 1891, nous avions à Saint-Thomas, quatre agents recenseurs, et en 1901, nous en avons eu 14, et il y avait 40 candidats prêts à accepter les positions s'il eût été possible de les obtenir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas reçu cinquante demandes de toutes les parties du pays pour des positions d'agents recenseurs. Ces officiers nous étaient recommandés, et ceux qui faisaient ces recommandations ont dû, dans plusieurs cas, chercher des gens pour faire l'ouvrage.

M. LENNOX : Si je comprends bien, l'honorable ministre prétend qu'il n'existait aucun moyen de s'assurer que l'augmentation dans les prix était juste ou non, qu'il a cherché à s'en assurer, mais que cela lui a été impossible. Puisqu'il n'existait aucun moyen de s'assurer absolument qu'une augmentation dans les prix était nécessaire, il n'existait aucune raison de les augmenter. Dois-je supposer, dans ce cas, que la principale raison de l'augmentation des salaires payés à ces agents recenseurs ce soit le nombre plus élevé de questions à poser et de réponses à enregistrer ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est là une des principales raisons.

M. LENNOX : Est-ce là la principale raison ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Probablement.

M. PUTTEE : L'honorable ministre me prmettrait-il de lui demander si l'on s'occupe maintenant de savoir quels sont les salaires payés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les tableaux contiennent une colonne où l'on doit entrer le salaire que gagnent ceux qui travaillent à gages. Ces réponses seront compilées avec le reste.

M. PUTTEE : Existait-il une colonne de cette nature dans les tableaux de 1891, afin de pouvoir établir une comparaison ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BLAIN : L'honorable ministre prétend-il que le gouvernement a d'abord fixé une échelle des prix qui devraient être payés aux agents recenseurs, et qu'il a augmenté ces prix plus tard?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BLAIN : Sur quoi l'honorable ministre se base-t-il pour prétendre que certaines personnes, à qui on a offert ces positions, les ont refusées sous prétexte que le salaire payé n'était pas assez élevé?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'autres personnes ont ensuite accepté les positions.

M. VROOMAN : Les chiffres fournis par l'honorable ministre au sujet de Victoria-sud, ont avivé ma curiosité, et je voudrais avoir d'autres renseignements. En 1891, le recensement de Victoria-sud a coûté $1,253, et en 1901, il a coûté $2,663, soit plus du double. La population de ce district est moins nombreuse aujourd'hui qu'elle ne l'était en 1891. Je veux connaître le nom du commissaire en chef dans ce comté, son salaire, quel est le chiffre de la population actuelle comparé à celui de 1891, et combien d'agents rencenseurs ont été employés dans ce district en 1891 et 1901 respectivement?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le commissaire du recensement pour le comté de Victoria-sud était M. F. C. Taylor. Il a reçu en tout $299.55. En 1891 la population était de 20,455 et en 1901 de 19,953. Il y avait 17 agents recenseurs en 1891 et 39 en 1901.

M. VROOMAN : A-t-on payé quelque chose à ces agents pour loyer de voiture?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1901 ils avaient droit à $1.50 pour chaque journée de travail, et en 1891 il ne leur était rien alloué pour loyer de voiture.

M. INGRAM : J'ai demandé à l'honorable ministre s'il n'était pas vrai que l'on avait reçu des milliers de demandes pour des positions d'agents recenseurs et de commissaires de plus que le nombre de positions à remplir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces demandes ne se faisaient pas à Ottawa. Eles étaient adressées aux représentants du parti libéral dans chaque comté et non à moi.

M. INGRAM : Par conséquent, l'honorable ministre ne peut répondre à ma question ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. INGRAM : Dans ce cas, pourquoi a-t-il cherché par sa réponse à induire la Chambre en erreur?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai reçu des rapports.

M. INGRAM : Pouvez-vous prétendre maintenant qu'il n'y a pas plus de cinquante commissaires dans tout le Canada qui ont demandé des positions déjà accordées à d'autres?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai certainement pas reçu 50 demandes pour des positions d'agents recenseurs. J'ai compris qu'il y avait de nombreux candidats dans les différents comtés, et l'on m'a aussi dit qu'il était difficile de trouver des gens disposés à faire l'ouvrage pour le salaire offert.

M. INGRAM : La principale raison alléguée par l'honorable ministre pour avoir augmenté le salaire des agents recenseurs et des commissaires, c'est qu'il était difficile de trouver des hommes capables de remplir les positions. Or, dans le comté d'Elgin-est, je puis dire à l'honorable ministre qu'il a reçu plus de demandes de positions, qu'il existait de vacances. La même chose a eu lieu dans tous les comtés du pays, à l'exception peut-être de certains districts peu ha-

bités, et encore j'en doute. Je conclus que cela ne constituait pas une raison suffisante pour augmenter le salaire de ces employés.

M. RICHARDSON : Une des principales raisons alléguées par l'honorable ministre pour justifier le montant énorme qu'a coûté le dernier recensement, est la difficulté que l'on a éprouvée à se procurer des hommes possédant les qualités voulues pour agir comme agents recenseurs. Voudrait-il nous dire quels moyens il a pris pour obtenir des applications de la part d'hommes compétents, capables de remplir ces positions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons demandé à nos amis dans les différents comtés de nous fournir les noms de ceux qu'ils voulaient recommander. Une fois en possession des listes, ces candidats ont été avertis de nous transmettre des spécimens de leur écriture, sous forme d'une lettre écrite au ministère, afin de nous assurer que la personne recommandée possédait les connaissances nécessaires pour faire l'ouvrage.

M. BENNETT : J'ai eu l'avantage de prendre connaissance de la liste des agents recenseurs pour le district de Simcoe-est. Je frémis en songeant aux spécimens d'écriture que peuvent avoir envoyés quelques-uns d'entre eux. J'ai remarqué en particulier le nom d'un homme à qui le gouvernement d'Ontario a conféré la dignité qu'il accorde comme récompense à tous ses amis politiques, c'est-à-dire celle du juge de paix et qui a été sacré agent recenseur par le ministre de l'Agriculture. Ce monsieur tient à affirmer son titre, en apposant sa signature sur tous les documents imaginables et en la faisant suivre des mots sacramentels "Juge de paix" ; qu'il écrit : "Justis of Pace".

Quelques VOIX : Ah ! Ah !

M. BENNETT : Si l'honorable ministre avait plusieurs agents recenseurs comme celui-ci, il n'a pas dû leur faire subir un examen bien sévère. Je vois par la liste des officiers employés dans Simcoe-est, que l'on y a donné de l'ouvrage à la vieille bande de meneurs politiques du parti libéral. Ce ne pouvait être une question d'aptitude, du moins dans ce comté, car on retrouve parmi ces employés les greffiers de cours, les inspecteurs de licences, les huissiers et autres gens de ce calibre. Voilà quels ont été les agents recenseurs du comté de Simcoe-est. Quant à leur aptitude à remplir la position, je n'ai qu'une chose à dire à l'honorable ministre, c'est que je doute fort que ces gens aient réussi à obtenir des rapports exacts dans Simcoe-est.

Quels sont les résultats de ce recensement, pour la province d'Ontario ? L'augmentation dans cette province a été de 53,657. Dans les cités d'Ottawa, Toronto, Hamilton, London et Brantford, cette augmentation a atteint 55,900, de sorte que, dans le reste de la province la population a diminué au lieu d'aumenter. Est-il possible de supposer que dans des comtés où la population est tombée de 22,000 à 17,900—et c'est à peu près la règle générale dans toute la province —il était si difficile de se procurer des employés, que l'honorable ministre a été obligé d'augmenter le salaire offert ? Comme je viens de l'indiquer, les exigences politiques l'ont forcé à nommer deux commissaires dans le district électoral de Simcoe-est, ce qui a augmenté les dépenses d'autant. Il lui a fallu à part cela augmenter le nombre des agents recenseurs de 27 qu'il était en 1891, à 65 en 1901.

Mais je crois devoir rappeler à l'honorable ministre l'un des services que l'on voulait exiger de ces agents. D'abord, mon honorable ami ne doit pas avoir oublié la fameuse circulaire où il était dit : "En premier lieu, souvenez-vous que vous avez prêté serment de garder le secret sur toutes vos opérations; en deuxième lieu, envoyez au secrétaire du comté les noms de tous les jeunes gens qui ont près de 21 ans". Je crois que c'était pour exécuter ce travail préparatoire à la revision des listes électorales qui a eu lieu l'automne dernier, qu'un bon nombre de ces personnes ont été nommées agents recenseurs dans le comté de Simcoe-est. Je ne puis parler que de ce qui s'est passé dans mon comté, mais que les honorables députés étudient les listes électorales de leurs comtés respectifs, et ils y constateront le même état de choses—ils constateront que ces jeunes gens ont été choisis comme agents recenseurs parce qu'ils pouvaient rendre des services à leur parti, et c'est pour cette raison qu'ils ne voulaient pas faire l'ouvrage au même prix qu'en 1891, et ont exigé un salaire plus élevé.

C'est là la raison qui a forcé l'honorable ministre à augmenter le prix de 3 à 5 cents par tête, et je suis convaincu que la plus forte pression dans ce sens est venue d'Ontario. L'honorable ministre ne peut songer à faire croire à aucun homme raisonnable, que dans ces comtés d'Ontario, d'où la population semble s'éloigner comme d'un endroit infecté, il est difficile de trouver les employés nécessaires pour faire l'ouvrage. Dans Simcoe-est, ces petits cadeaux ainsi distribués, furent considérés par ceux qui en étaient les bénéficiaires comme une véritable bonne fortune. Plusieurs d'entre eux n'étaient pas riches, et l'on a simplement voulu leur venir en aide par ce moyen. L'honorable ministre n'a pas besoin d'essayer de convaincre le peuple qu'il fallait payer ces salaires excessifs aux employés du recensement, car l'on ne s'est jamais plaint que les énumérateurs n'étaient pas suffisamment rétribués en 1891. C'est simplement parce qu'ils étaient trop affamés que l'on a été obligé de leur donner des salaires aussi élevés Cet argent a servi à calmer l'appétit dévorant de ces libéraux ; voilà tout.

Les déclarations tendant à établir que le coût du travail a augmenté aussi sensiblement dans la province d'Ontario, ne peut s'appliquer au comté de Simcoe-est ; en effet, la plupart de ces recenseurs n'ont au-

cune occupation régulière, ce sont exclusivement des parasites d'un parti politique. Je puis dire que si d'autres membres de cette Chambre se donnent la peine de parcourir les listes du dénombrement de leur division électorale, ils constateront précisément ce que j'ai découvert dans le recensement de Simcoe-est. C'est le cri de famine poussé par ses amis politiques, dirigés en cela par ses partisans dans cette Chambre, qui a décidé le ministre à augmenter les appointements des recenseurs de 1901.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Il me fait peine de songer qu'il y a autant d'affamés dans Ontario. Nous ne trouvons pas ces parasites à la Nouvelle-Ecosse et particulièrement dans l'Ile du Cap-Breton, où le salaire de la main-d'œuvre a augmenté de 25, de 40 et, dans certains cas, de 50 pour 100.

M. BENNETT : A cause des primes sur le fer.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Les meilleurs ouvriers sont venus s'établir dans le district de Sydney. En ce qui concerne mon comté, je puis dire que les personnes qui ont agi comme recenseurs, avaient toutes les qualités voulues pour remplir ces fonctions ; si on examine leurs rapports, on constatera qu'elles n'ont pas été nommées parce qu'elles avaient faim, mais parce qu'elles pouvaient parfaitement remplir la mission qu'on leur confiait. C'est aussi le cas pour tous les recenseurs de l'Ile du Cap-Breton. Nous n'avons pas d'affamés chez nous, je suis heureux de le dire ; actuellement la population du Cap-Breton est prospère et gagne des salaires plus élevés de 25 à 50 pour 100, que ceux payés en 1891.

M. BENNETT : En réponse à l'honorable gentleman, je n'ai qu'à faire remarquer que si les temps sont si bons dans la division de Victoria qu'il représente ici, on doit s'étonner que la population de ce comté ait diminué d'environ 1,500 âmes, depuis dix ans.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Ces personnes se sont établies dans le comté du Cap-Breton.

M. BENNETT : Pour retirer les avantages des primes sur le fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) doit se rappeler qu'on paie des primes sur le fer dans Ontario et dans la ville de Midland, en particulier ; si ces subventions favorisent la main-d'œuvre dans la province de la Nouvelle-Ecosse, en augmentant les gages, et si, d'un autre côté, elles n'ont pas le même effet dans Ontario, il faut rechercher la cause de cette anomalie.

M. BENNETT : Je reconnais, avec le ministre des Finances, que ces primes sont à l'avantage du pays ; cependant, il y a une différence bien marquée entre l'attitude des membres de la gauche et celle de nos adversaires. La voici : au pouvoir comme dans l'opposition, nous avons toujours favorisé une politique ayant pour but d'accorder des primes sur le fer, tandis que le ministre des Finances et ses amis, alors qu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre, ont présenté une résolution déclarant que ces gratifications étaient la ruine du pays; ils ont voté dans ce sens, mais comme ils ont changé de principe, depuis qu'ils tiennent les rênes du pouvoir !

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme le dit M. Rudyard Kipling, c'est là une autre histoire. Nous ne sommes pas à discuter s'il est sage ou inopportun d'accorder des primes sur le fer. Le fait établi est celui-ci : on paie des gratifications aux industries du Cap-Breton et d'Ontario, et l'idée que ces primes sont spéciales au Cap-Breton est erronée, voilà tout.

M. SPROULE : A mon sens les primes sur le fer ne doivent pas compter dans cette augmentation du coût du travail des recenseurs, pas plus du reste que la raison invoquée par le ministre de l'Agriculture. Ce dernier prétend que les salaires ont augmenté au cours de la dernière période décennale. Il y a un moyen d'établir une comparaison. J'ai devant moi le rapport du bureau des industries d'Ontario, pour les années 1891 et 1901. Je constate que les gages des garçons de ferme, en 1891, étaient de $25.81 par mois ; en 1901, ils s'élevaient à $26.14, soit une différence de 33 cents, par mois. Assurément, cela n'est pas une augmentation digne de remarque. Je crois que l'honorable ministre sera obligé de chercher ailleurs pour découvrir une autre raison. La population d'Ontario qui a l'habitude de se servir de la main-d'œuvre, ne dira pas, comme le fait le ministre, que la différence des salaires peut compter dans cette augmentation du coût de recensement. Prenons la division électorale du Grey-est. Je trouve qu'en 1891, son dénombrement a coûté $1,324, tandis que le recensement de 1901 a occasionné une dépense de $3,500, soit plus du double, en dépit du fait—et je parle avec connaissance de cause, car j'ai eu des employés tout le temps—que les gages payés, en 1891, étaent à peu près les mêmes que ceux payés en 1901. Quand nos adversaires demandaient au peuple de les placer à la tête des affaires du pays, ils déclaraient qu'ils feraient du Canada un pays où le coût de la vie serait peu élevé ; pourtant, s'il faut en croire le ministre de l'Agriculture, la vie coûte plus cher ici. En effet, l'honorable gentleman dit carrément que par suite de l'augmentation du coût de l'existence, il nous faut payer des appointements plus élevés. Ces bons libéraux ajoutaient qu'ils allaint pratiquer la plus stricte économie, et cependant, en 1901, ils ont payé pour faire exécuter le même travail, deux fois plus que le montant que nous avions dépensé en 1891.

M. FRASER : Le comté que j'ai l'honneur de représenter, a vu sa population augmenter de 1,200 âmes, au cours de la dernière période de dix ans. L'honorable député de Grey-est doit se rappeler que la question du coût de la vie doit toujours être prise en considération, quand il s'agit du montant des gages. Voici un homme qui gagne, cette année, $2 par jour, tandis qu'il n'avait qu'un dollar par jour, il y a dix ans. Est-il juste de dire que, parce qu'il ne dépensait, pour vivre, que 50 cents, par jour, alors qu'il ne gagnait que $1, et qu'il dépense, à la même fin, $1, par jour, alors qu'il gagne $2, le coût de la vie a augmenté ? Dans un cas, il se trouve à épargner, par jour, 50 cents de plus que dans l'autre cas. Dans tout mon comté, à l'exception de deux districts, personne ne m'a demandé la position de recenseur. J'ai dû choisir moi-même des personnes capables et leur demander de faire le dénombrement. Guysborough se partage en deux municipalités de comté. Dans l'une, afin de bien faire exécuter ce travail, j'ai demandé au préfet d'accepter la charge de commissaire pour son district ; dans l'autre, j'ai nommé un gentleman tres distingué qui n'avait jamais sollicité cette charge. La situation peut être tout autre ailleurs, mais je crois que chacun des recenseurs de la Nouvelle-Ecosse—du comté de Guysborough, au moins—aurait gagné plus en s'occupant à toute autre chose qu'à faire le dénombrement. La rémunération, somme toute, n'a pas été si forte, et je suis convaincu que, même dans Ontario, la charge de recenseur n'a pas été une charge très lucrative. C'est aussi l'opinion de la population de la Nouvelle-Ecosse, et c'est pourquoi personne n'a ambitionné cette position. Nous avons dû chercher des recenseurs. Les deux commissaires nommés dans mon comté auraient pu gagner deux fois plus d'argent en s'occupant à toute autre chose qu'à ce recensement.

M. MATHESON : On m'a demandé de nommer des recenseurs dans mon comté, mais plusieurs des personnes que j'avais choisies ont refusé cette position. J'ai reçu très peu de demandes, une entre autres de la part d'un certain gentleman qui avait déjà présidé à deux dénombrements et qui se prétendait le seul homme capable de faire ce travail. Mais, lorsque je constatai qu'il épelait "census" avec un "s" à la place du "c", je doutai de ces capacités. Ce ne sont pas des ouvriers des champs qui ont fait ce travail, dans mon comté ; nous avons choisi des hommes connaissant bien ce genre d'ouvrage particulier. Dans nombre de cas, ceux à qui j'avais demandé de faire le dénombrement, n'ont pas voulu se rendre à mes instances, car ils prétendaient pouvoir gagner plus d'argent en se livrant à d'autres travaux. Cette besogne n'était pas considérée comme une aubaine par notre population, et il me fait peine d'entendre dire que c'est tout le contraire qui s'est produit parmi les habitants d'Ontario. Dans mon ingénuité, je croyais que cette province était bien en avant de la nôtre sous ce rapport et que ses habitants n'étaient pas assez pauvres pour considérer comme une aubaine le travail d'une semaine ou de dix jours employés à faire le recensement.

M. BENNETT : L'honorable gentleman doit tenir compte du fait que ces recenseurs avaient faim depuis dix-huit ans. Je voudrais savoir pourquoi on a jugé nécessaire de nommer deux ou trois commissaires dans Guysborough qui ne compte que 18,000 habitants.

M. FRASER : Ce comté a deux municipalités bien distinctes ; il a un littoral qui s'étend sur une longueur de 200 milles, et le département épargnait de l'argent en nommant un commissaire dans chacun de ces districts.

M. BENNETT : Que dit de tout cela l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami de Guysborough m'a recommandé certaines personnes et je me suis rendu à ses raisons.

M. BENNETT : J'accepte la déclaration de l'honorable député de Guysborough ; toutefois, il me semble plutôt étrange de constater que, si personne n'a recherché la position de recenseur, on ait nommé deux gentlemen commissaires en chef pour un comté dont la population n'est que de 18,000 âmes. On a dû éprouver de l'anxiété, dans certains quartiers, quand on a vu qu'il fallait deux fonctionnaires pour faire l'ouvrage qu'avait exécuté, en 1891, un seul commissaire. Ce sentiment devrait être d'autant plus grand qu'il s'agissait des meilleures positions, au point de vue du recensement.

M. FRASER : Les choses ne se sont pas passées ainsi, car ni l'un ni l'autre de ces deux commissaires n'a sollicité cette commission. Si l'on n'avait nommé qu'un seul commissaire, ce dernier aurait été dans l'obligation de parcourir 200 milles de littoral, ce qui aurait occasionné des frais considérables de déplacement ; c'est pour cela que le gouvernement a nommé un second commissaire, et le pays se trouve ainsi à faire une épargne de $200.

M. INGRAM : Combien le ministre a-t-il nommé de commissaires pour Elgin-ouest ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Deux.

M. INGRAM : Elgin-ouest ne mesure, en longueur, que 25 milles ; on constate immédiatement qu'on n'a pas suivi le principe mis en vigueur quand il s'est agi de Guysborough. Le ministre peut-il me dire si l'explication donnée pour excuser la nomination de deux commissaires en chef dans Guyborough, s'applique ici ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'abord, je crois qu'Elgin-ouest s'étend

sur une longueur de 40 milles ; en second lieu, je dois ajouter que cette division électorale se compose de parties de municipalités de comté et l'on a cru qu'il valait mieux nommer un commissaire dans chacune de ces divisions.

M. INGRAM : L'honorable ministre veut-il me dire ce qu'il entend par municipalités de comté ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans Ontario, il y a des comtés pour les fins municipales. La carte, au point de vue de la représentation ici, établit des divisions qui ne sont pas toujours celles des comtés au point de vue des intérêts municipaux. C'est ainsi que le comté d'Elgin se compose de certaines parties de deux différentes municipalités de comté.

M. ROBINSON (Elgin) : Combien a coûté le recensement d'Elgin-ouest, en 1891 et en 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $1,644.72, en 1891 ; $3,591.80, en 1901.

M. INGRAM : Quant à Elgin-est ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $1,715.58, en 1891 ; $3,221.57 en 1901.

M. TAYLOR : Quant à Guysborough ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $1,239.77, en 1891 ; $2,391, en1901.

M. TAYLOR : Les limites de ce comté n'ont pas été changées depuis que le gouvernement conservateur, si corrompu, a fait exécuter, en 1891, et tout aussi bien, pour $1,231, ce travail de recensement qui nous a coûté, l'an dernier, $3,301. Mon honorable ami de Simcoe a appris au ministre de l'Agriculture, il n'y a qu'un instant, que la population d'Ontario, an cours de la dernière période décennale de la population d'Ontario a augmenté de 53,000 âmes ; il a prétendu que quatre villes seulement, donnaient cette augmentation. Où cette dernière s'est-elle produite ? Il n'y a pas un village, pas un hameau, encore moins une ville dans Ontario où l'on puisse trouver quelqu'un qui se déclare satisfait de la manière dont le dénombrement s'est fait. J'ai ici le recensement de la ville où je demeure ; je constate que le recensement de 1891 mentionnait une population de 3,669 âmes, tandis que le dernier dénombrement ne compte, dans cette ville, que 3,526 habitants. Voici un certificat du greffier du comté, document extrait du rôle de cotisation qui n'indique que le nombre des chefs de famille et des enfants. Cette liste a été préparée à l'époque même où les recenseurs faisaient leur travail ; elle est faite de la même façon. Le greffier de la ville de Gananoque m'écrit ceci :

Gananoque, 17 octobre 1901.

Le rôle de cotisation de la ville de Gananoque, pour l'année courante, 1901, démontre que la population est de 3,718 âmes.

(Signé) SAMUEL McCALLUM,
Greffier de la ville.

M. FISHER.

Les recenseurs de l'honorable gentleman donnent à Gananoque une population de 3,526 habitants, soit 192 âmes de moins que le chiffre indiqué par les estimateurs de la ville, à la même époque—j'aimerais entendre l'honorable gentleman expliquer l'écart considérable qui existe dans le chiffre de la population d'Ontario. Les quatres cités mentionnées par l'honorable député de Simcoe-est donnent une augmentation de population plus considérable que celle indiquée, dans l'augmentation totale d'Ontario, par les fonctionnaires de l'honorable ministre. Ce dernier doit savoir, ce que personne n'ignore, que le recensement d'Ontario n'est pas exact ; le bureau des statistiques d'Ontario donne à cette province une augmentation de population plus considérable. Mon honorable ami a démontré, par le rapport de ce même bureau, rapport préparé par le même gentleman qu'on a mis à la tête du personnel du recensement, que les salaires payés, en 1891, étaient à 23 cents près par mois, aussi élevés que ceux accordés en 1901. Le ministre lui-même nous a dit que les fonctionnaires chargés de faire ce travail, devaient être au fait de l'ouvrage qu'ils devaient faire ; n'empêche, cependant, qu'il accorde à ceux qui font ce travail pour lequel on payait $1.50 et $2, par jour, à chaque fonctionnaire, en 1891, les mêmes appointements. Où se trouve l'augmentation ? A Ottawa, où la vie coûte plus cher qu'ailleurs, il accorde le même salaire aux recenseurs de cette cité. L'honorable ministre a conservé à la tête du personnel de ce département le même gentleman qui a présidé aux recensements de 1881 et de 1891. L'organisation était la même, mais il fallait trouver de la place pour des amis politiques. Que constatons-nous, aujourd'hui ? Le dernier dénombrement nous coûtera, quand il sera terminé, deux fois plus que le dénombrement précédent, sans compter les $6,000 que nous sommes obligés de payer, annuellement, pour le loyer d'appartements insuffisants, au personnel de ce départemnet. Qu'on se rende à ces bureaux, qu'on en examine les divisions, et je défie celui qui aura fait cette visite, de venir dire ici qu'il n'est pas honteux de payer un loyer annuel de $6,000, et de dépenser en ameublement, de $10,000 à $12,000. Voilà comment ce gouvernement économe administre les affaires du pays. Et c'est la même chose dans tous les départements. Il s'agit ici d'un travail que tout citoyen pourrait accomplir, au moins, aux mêmes appointements que ceux payés il y a dix ans. Les gages ne sont pas plus élevés maintenant, comme le démontrent les statistiques et les patrons qui ont des ouvriers sous leurs ordres. A Gananoque, dans ma manufacture, j'emploie soixante hommes qui font le même travail que celui qu'ils accomplissaient il y a dix ans. Je ne leur donne pas un salaire plus élevé, et c'est aussi le cas de tous les autres industriels.

Le MINITSRE DE L'AGRICULTURE : N'avez-vous pas un plus grand nombre d'employés ?

M. TAYLOR : Non, mais il y a une autre manufacture. Le salaire est le même. Tous les patrons savent que les gages n'ont pas augmenté. L'honorable ministre a reconnu que les appointements de ses fonctionnaires, à Ottawa, étaient ceux payés en 1891, soit $1.50 et $2.00 par jour. Comment a-t-il formé ce personnel ? On me dit que tous les partisans du gouvernement, dans cette Chambre, et que tous les candidats libéraux battus aux dernières élections avaient chacun le droit de nommer un commis dans ce personnel, et que 213 commis nous sont arrivés des 213 divisions électorales du Canada, pour encombrer cet édifice pour lequel nous payons un loyer annuel de $6,000, et où ils se trouvent entassés les uns sur les autres. Mais il fallait que chaque comté fournît son commis. Si tous les membres de la droite, si tous les candidats libéraux défaits au cours de la dernière lutte, avaient eu le droit de nommer cinq commis, chaque comté nous en aurait fourni cinq, car le bruit court qu'il s'en est présenté plus qu'on n'avait d'espace pour les contenir. Le ministre constatera que l'estimation qu'il a faite, l'autre jour, en disant qu'il faudra $170,000 pour terminer le recensement, ne sera pas suffisante, et qu'il sera encore nécessaire de dépenser $250,000 pour compléter un travail qui, en 1891, ne nous a coûté que $549,000. La ville de Kingston a fait faire son dénombrement ; on prétend que celui fait par les recenseurs du gouvernement n'a pas rendu justice à cette cité en indiquant une diminution qui n'existe pas dans le chiffre de sa population. C'est aussi le cas d'Owen-Sound, de Toronto et de presque toutes les villes d'Ontario. Dans nombre de cas, le désappointement a été si général, qu'il a fallu recommencer le recensement, ce dont le ministre a entendu parler. La véritable population d'Ontario est indiquée par le bureau des statistiques de cette province.

M. OLIVER : Le cas que je vais soumettre à l'honorable ministre de l'Agriculture est tout à fait différent de celui invoqué par les membres de la gauche. Ces derniers se plaignent de ce que l'honorable gentleman a dépensé trop d'argent ; je prétends, moi, qu'il s'est montré trop parcimonieux, sous ce rapport.

M. TAYLOR : Nous nous attendions de cela de la part des membres de la droite.

M. OLIVER : Sur ce point, je me félicite de ne pas tromper l'attente de l'honorable gentleman. Dans mon comté et, si je ne me trompe, dans les divisions électorales voisines, les plaintes nombreuses se sont élevées, parce que le département du recensement ne payait pas tout le montant dû aux fonctionnaires qui ont fait le dénombrement, le printemps dernier.

M. BRODER : Ils n'ont pas encore reçu leurs appointements?

M. OLIVER : On les a payés en partie. Ces recenseurs se plaignent de ce que le ministre s'est montré bien minutieux dans l'examen des comptes produits, et dont il a refusé le paiement complet, dans le but, je suppose, de ne pas dépasser la limite déterminée des dépenses. Dans l'argumentation que je fais maintenant, je ne m'occupe pas de considérer si les dépenses du recensement ont atteint un chiffre plus élevé que le montant payé pour le dénombrement précédent ; je veux simplement travailler à faire payer aux recenseurs le prix de leurs travaux. Je demande aux ministres de me dire où en est cette question de payer aux fonctionnaires du recensement, au Nord-Ouest, les appointements qu'ils réclament.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous réglons les comptes au fur et à mesure que les fonctionnaires nous soumettent les pièces justificatives nécessaires. Nous éprouvons beaucoup de difficultés à faire accepter ces comptes au comptable en chef qui s'en tient strictement au règlement du département. Je puis dire, d'une façon générale, que c'est là la cause de tous ces retards apportés au règlement des comptes des fonctionnaires du recensement au Nord-Ouest. Il faut ajouter, aussi, que les communications entre certaines parties des Territoires ne sont pas faciles, et que nous avons éprouvé beaucoup de difficultés à obtenir les détails de tous ces comptes. Je crois, cependant, que la plupart des fonctionnaires du recensement, dans la division électorale que représente l'honorable gentleman (M. Oliver), ont reçu leurs appointement, mais qu'il en reste encore dont les comptes sont en suspens, à cause d'objections soulevées par nos fonctionnaires et le département. Je puis affirmer à mon honorable ami que nous réglons ces camptes aussi rapidement que nous permet de le faire le personnel que nous avons à notre disposition. Je suis certain que les recenseurs qui ont pu produire les pièces justificatives nécessaires, ont reçu, depuis longtemps, le montant de leurs appointements.

M. OLIVER : Je ne veux pas prendre le temps du comité en me lançant dans une longue dissertation sur le sujet qui nous occupe ; je veux, pourtant, appeler l'attention du ministre sur le fait que l'ordre demandant des pièces justificatives, n'a été donné que lorsqu'une grande partie du travail avait été faite ; dans ce cas, il devenait impossible d'obtenir ces documents. Conclusion : ces fonctionnaires ne peuvent recevoir le montant auquel ils ont droit. Il devrait exister un autre moyen d'arriver à cette fin sans demander ces pièces justificatives qu'il est impossible d'obtenir maintenant.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable gentleman se trompe grandement en disant que l'ordre concernant ces pièces justificatives, n'a été donné qu'après que les recenseurs eurent commencé leur travail. Cette disposition était bien connue du commissaire en chef de ce district,

et s'il ne l'a pas communiquée aux recenseurs, le département ne peut être tenu responsable de cette négligence. M. Deftal, le commissaire du recensement dans les Territoires, déclare qu'il a donné cet ordre aux commissaires des différents districts.

M. OLIVER : Quand ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le dix-sept mars, deux semaines avant que les recenseurs eussent commencé leur travail.

M. TAYLOR : L'honorable ministre n'espère pas sans doute que la Chambre adoptera ce crédit, ce soir. A mon sens, il lui faudrait d'abord produire la liste des commissaires et des recenseurs. Il reste encore la question du paiement des recenseurs du comté de Lisgar. Mon honorable ami (M. Boyd) affirme qu'un certain nombre de chèques se rapportant aux travaux du dénombrement, ont été envoyés à certains habitants de cette division électorale, lors de la dernière élection. Nous aimerions savoir à qui ces chèques ont été adressés. Le ministre de l'Agriculture pourrait produire son livre de chèques avec les talons mentionnant les paiements faits au cours du mois de février.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il me fera plaisir de fournir ce renseignement à l'honorable député. Je n'espère pas que cet item sera voté, ce soir ; cependant, l'heure n'est pas très avancée, et nous pouvons discuter tous les détails de ce crédit ; d'un autre côté, il peut surgir quelques faits au sujet desquels on demandera des renseignements qu'il me faudra me procurer et soumettre à une séance subséquente. Je demanderais aux membres de la Chambre de m'indiquer dès maintenant les renseignements qu'ils veulent obtenir.

M. MONK : Il m'a été impossible d'assister à toute la discussion. L'honorable ministre a-t-il une liste complète des personnes employées aux travaux du recensement, à Ottawa ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, j'ai ici le bordereau de paye. Ce document ne contient pas les noms de M. Blue, commissaire en chef, de M. St-Denis et de M. Côté, du département du recensement, mais on y trouve les noms et les appointements des autres fonctionnaires de ce département ; j'enverrai cette liste à l'honorable gentleman.

M. MONK : Cela me ferait plaisir. Je demanderais, encore, à l'honorable ministre de m'indiquer sur quel fonds sont imputables les dépenses occasionnées par l'enquête qu'on a faite, dans la province de Québec, et dont on a tant entendu parler.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces dépenses sont portées au crédit du recensement.

M. MONK : Sous le titre d'enquête ?

Le MINISTRE DE LAGRICULTURE : Non, comme dépenses occasionnées par les travaux du recensement.

M. MONK : Je parlais de l'enquête faite à propos du recensement de 1891. Quel est le montant total de cette dépense ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis indiquer immédiatement ce montant; il me faudrait consulter les fonctionnaires de mon ministère.

M. MONK : Nous aimerions connaître ce détail et savoir en outre sur quel crédit on impute cette dépense.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je fournirai ce renseignement à mon honorable ami.

M. MONK : Je profite de l'occasion qui m'est offerte, pour demander à l'honorable ministre ce qu'a coûté respectivement le dénombrement du comté de Jacques-Cartier en 1891 et 1901.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami aura ce renseignement.

M. MONK : Quels étaient les commissaires de ces recensements ? N'y avait-il qu'un seul ? Et quel était son nom ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le recensement de 1891, pour le comté de Jacques-Cartier, nous a coûté $842.08, et celui de 1901, $2,770.58.

M. MONK : Le nom du commissaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y avait deux commissaires : M. U. H. Dandurand, qui a reçu $206.67, et M. Caron-Vallée, qui a reçu $201.06.

M. MONK : A la demande de qui ont-ils été nommés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais le dire immédiatement, mais je crois que c'est à la demande de M. Décarie.

M. MONK : L'honorable ministre peut-il me dire en vertu de quel pouvoir il a chargé au crédit du recensement de 1901, le coût de l'enquête qu'il a faite sur le dénombrement de 1891 ? A mon sens, c'est là une question très importante sur laquelle, du reste, je reviendrai quand l'honorable gentleman m'aura indiqué clairement le montant des dépenses occasionnées de ce chef. J'ai toujours été convaincu que la façon dont nous votions les crédits, était extrêmement vague. Je prétends que l'examen et l'adoption des différentes estimations budgétaires se feraient plus tôt, et sans donner lieu à tant d'explications verbales, si chaque item indiquait clairement l'objet pour lequel on nous demande de l'adopter. Quiconque se donne la peine de parcourir la liste de ces estimations, reconnaîtra, j'en suis sûr, que l'opposition ne se trouverait pas forcée de poser tant de questions, si l'on

indiquait distinctement l'objet pour lequel on demande tel ou tel crédit. Sans tenir compte de ces considérations d'une nature générale, il semble que le gouvernement agit d'une manière tout à fait déraisonnable en imputant sur un crédit que la Chambre a affecté, en vertu de son autorité suprême, au dénombrement d'une période décennale déterminée, les dépenses considérables d'une enquête sur le recensement de la période décennale précédente. A mon sens, le gouvernement n'avait pas le pouvoir de faire cela. S'il a violé d'une manière aussi flagrante un principe si bien reconnu, il m'est permis de croire qu'un examen sérieux des fins auxquelles on consacre les deniers publics, d'après la façon facile dont nous votons les crédits, nous révélera le fait que ce qui arrive dans ce cas particulier, s'est produit dans nombre d'autres circonstances. Je veux limiter mes remarques à ce cas particulier, je prétends qu'on a violé absolument les règles et les principes qui devraient nous gouverner, et dont devraient tenir compte tous les membres justes et impartiaux de cette Chambre, car du jour au lendemain, les gouvernements peuvent changer. On méconnaît grossièrement un principe, en permettant qu'un montant affecté à telle ou telle fin déterminée—et c'est le cas ici—serve à payer les dépenses d'une enquête sur la manière dont s'est fait le dénombrement de 1891. Je demanderais à l'honorable ministre de m'expliquer en vertu de quel pouvoir il a violé des règles fondamentales qui doivent servir de guide à la Chambre, quand il s'agit des finances du pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette question est certainement juste. J'ai constaté qu'l fallait une enquête sur l'exactitude du dénombrement de 1891, en recevant les résultats du recensement de 1901 ; ces derniers accusaient une diminution inexplicable de la population, dans un grand nombre de localités dont les habitants étaient convaincus que leur nombre avait augmenté au lieu de diminuer. Ailleurs, on constatait des augmentations où l'on avait indiqué une diminution, en 1891. Il fallait se rendre compte de cette anomalie. Naturellement, un grand nombre de personnes furent sous l'impression que les chiffres du dénombrement de 1891 avaient été illégalement et frauduleusement majorés ; aussi, fallait-il découvrir la cause de cette erreur manifeste, et démontrer que les chiffres du recensement de 1901 étaient exacts. Nous avons prouvé, surtout dans la province de Québec, que le dénombrement de 1891 avait été fait frauduleusement, qu'on avait augmenté sans raison le chiffre de la population. Cela nous suffisait à expliquer ces anomalies apparentes et confirmait l'exactitude du recensement de 1901. Dans ces circonstances, j'ai cru pouvoir imputer sur le crédit voté pour le dénombrement de 1901, le coût de l'enquête qu'il fallait faire sur le recensement de 1891.

M. MONK : Sans doute, l'explication de l'honorable ministre est plausible ; n'empêche, cependant, que j'affirme qu'il n'avait pas reçu de nous le pouvoir de faire servir à cette fin l'argent que nous avions voté dans un but tout autre. Cette question reviendra sur le tapis, quand nous connaîtrons tous les détails de ces comptes. Je demanderais à l'honorable ministre s'il a pris la responsabilité de cette dépense et s'il s'est permis de changer ainsi la fin pour laquelle un crédit avait été voté. A-t-il commis cet acte de son propre mouvement, ou d'après un arrêté du conseil ? Comment l'auditeur général a-t-il accepté ces comptes ?

Comment le ministre a-t-il pu, connaissant comme il le cannaissait, le but du crédit que nous avons voté, enployer l'argent voté pour le recensement de 1901 à faire une enquête sur le recensement de 1891 dans le seul but de le critiquer ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y a certainement aucun arrêté du cabinet autorisant cette enquête, mais je n'ai décidé de faire l'enquête qu'après avoir consulté mes collègues, et j'ai exécuté leurs désirs.

M. BRODER : L'honorable ministre voudra-t-il donner le coût du recensement dans les trois divisions de Bruce en 1891 et en 1901.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je vais donner d'abord le coût en 1891 et ensuite le coût en 1901 : En 1891 le coût a été comme suit : Bruce-est, $1,330.61 ; Bruce-nord, $1,594.51 ; Bruce-ouest, $1,359.46. En 1901, le coût a été comme suit : Bruce-est, $2,667.04 ; Bruce-nord, $2,911.34 ; Bruce-ouest, $2,135.36. La population était comme suit : En 1891, Bruce-est, 21,355 ; Bruce-nord, 20,871 ; Bruce-ouest, 23,377. En 1901 la population était comme suit : Bruce-est, 19,313 ; Bruce-nord, 21,297 ; Bruce-ouest, 18,410.

M. BRODER : Le coût est de plusieurs milliers de dollars de plus en 1901 bien que la population fut de 6,000 âmes moindre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les renseignements recueillis par le dernier recensement sont trois fois aussi considérarbles que ceux du recensement de 1891.

M. FOWLER : Quel a été le coût du recensement dans le comté de King, N.-B., en 1891 et en 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, $1,615.92 et en 1901, $2,396.93.

M. FOWLER : Combien a-t-on payé au commissaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, le commissaire a reçu $280.20 et en 1901, $316.63.

M. FOWLER : Avez-vous la liste des agents recenseurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, je l'ai pour toute la province et je vais vous la passer.

M. JOHNSTON (Cardwell) : Je dois dire que dans mon comté il semble que le gouvernement a eu de la difficulté à trouver un commissaire. Le premier auquel on a offert la besogne a dit que le gouvernement lui devait plus que cela, et qu'il voulait avoir plus. Il ne voulut pas se charger de la besogne, mais recommanda un autre qui l'accepta.

M. BENNETT : Que lui devait-on ?

M. JOHNSTON (Cardwell) : Je ne sais réellement pas. Le ministre voudrait-il me dire le coût du recensement en 1891 et en 1901 dans le comté de Cardwell ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député confirme ce que j'ai dit, savoir que ce commissaire ne voulait pas accepter de faire l'ouvrage parce qu'il prétendait ne pas être assez payé.

M. JOHNSTON : Non, c'est parce qu'il prétendait que le gouvernement lui devait plus que cela.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sais pas du tout ce que le gouvernement peut lui devoir.

M. JOHNSTON (Cardwell) : N'avez-vous rien découvert depuis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. En 1891, le recensement dans Cardwell a coûté $1,102.94 et en 1901 $1,965.

M. RICHARDSON : Je veux poser au ministre la même question au sujet de Grey-sud.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, le coût dans Grey-sud a été de $1,647.85 et en 1901, de $2,357.36.

M. JOHNSTON (Cardwell) : La personne qui a refusé la charge de commissaire dans Cardwell a-t-elle obtenu une besogne plus lucrative depuis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne connaissais ni ne connais la personne.

M. JOHNSTON : Mais c'était M. Stubbs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oh ! oui, M. Stubbs a un emploi dans mon département, mais je ne sais si cet emploi lui rapporte plus ou non que celui de commissaire.

M. JOHNSTON : S'il ne l'a pas refusé, c'est qu'il devait valoir plus.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Son emploi est continu et peut-être plus avantageux.

M. SPROULE : J'ai ici une copie de la circulaire adressée aux recenseurs. La première circulaire disait seulement que la journée de travail serait de huit heures, et que les recenseurs ne recevraient pas plus de $3 par jour, mais le 30 avril, longtemps après que les recenseurs furent nommés et lorsqu'ils avaient fait une partie de leur travail, le cabinet décida par arrêté en conseil quels seraient les appointements des recenseurs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La circulaire disait qu'ils seraient payés conformément au tarif.

M. SPROULE : Elle disait que la journée serait de huit heures de travail effectif, et que le ministre devait établir une échelle de rémunération qui ne devait pas dépasser $3 pour chaque jour de travail réel pour les recenseurs et $4 pour les commissaires. Cette circulaire a été envoyée aux employés du recensement. On ne leur a rien envoyé de plus, et je prétends qu'ils avaient raison de croire que c'était là le seul contrat entre eux et le gouvernement, et qu'ils étaient engagés à $3 par jour ; mais après un mois de travail, il leur arrive un tarif qui dit qu'ils seront payés à 5 cents par nom. Le gouvernement me paraît avoir manqué à l'engagement qu'il avait pris avec ses employés et qu'il s'est conduit injustement à leur égard. Il y a plusieurs recenseurs qui n'ont pas encore été payés, et ont refusé d'accepter ce qu'on leur a offert, et je crois qu'ils ont bien fait.

M. BENNETT : Lorsque le ministre, l'autre jour, a parlé du recensement de 1891, je crois qu'il a dit que dans une des deux villes de Goderich ou de Clinton on avait inscrit en 1891 les noms de 37 personnes qui n'y étaient réellement pas. Puis-je demander au ministre quels moyens on a employés pour arriver à ce résultat ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le département a fourni une liste des noms énumérés en 1891 dans ces endroits, à une personne connaissant très bien ces localités et qui y avait vécu plusieurs années avant 1891. Cette personne devait prendre aussi des renseignements des anciens habitants de l'endroit et faire la revise des cahiers du recensement de 1891.

M. BENNETT : La même personne a-t-elle agi dans les deux villes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. D.-F. Macpherson a fait l'enquête dans les deux endroits.

M. BENNETT : Si je me rappelle bien, ces deux villes sont les deux seuls endroits mentionnés par le ministre, et peut-il nous expliquer comment il se fait qu'il n'a choisi de ville pour son enquête que dans le comté d'Huron-ouest ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Notre enquête ne s'est pas bornée aux villes. Nous avons aussi fait une enquête dans Hastings-est, Middlesex-nord, Cornwall et Norfolk-sud. Nous avons fait enquête en cinq endroits dans l'Ontario.

M. BENNETT : Je parle de mémoire, mais je crois que les " Débats " prouveront que dans les deux villes de Goderich et de Clinton, on a donné les noms. Dans les autres endroits on s'est contenté de donner des chiffres.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis me rappeler dans quels endroits on a recueilli les noms.

M. BENNETT : Quelle est la raison qui a porté à faire enquête dans ces districts en particulier ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On les a choisis ici et là. Nous voulions que les endroits fussent dispersés un peu partout dans la province, et nous avons employé des personnes qui d'après leur connaissance de la localité étaient en mesure de bien faire l'ouvrage.

M. BENNETT : Ce sieur Macpherson n'a pas explicitement déclaré que les personnes n'avaient pas résidé là une partie de l'année 1891. S'il a donné un rapport par écrit l'honorable ministre voudra-t-il le produire à la prochaine séance du comité ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Macpherson a déclaré que ces personnes n'étaient pas là à la date du 6 avril 1891, et n'y avaient pas résidé les années précédentes.

M. BENNETT : L'honorable ministre a-t-il un rapport soit de M. Macpherson et s'il en a un voudra-t-il le déposer sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai ici une copie de tout le rapport et je vais le faire voir à l'honorable député.

M. OLIVER : Je n'ai pu terminer mes remarques. Je voulais dire au ministre que quand bien même le commissaire en chef aurait envoyé ses instructions, je suis certain qu'elles ne sont pas parvenues dans tous les cas aux recenseurs à temps pour qu'ils pussent se procurer les pièces justificatives, et j'insisterai auprès du ministre sur la nécessité de relâcher de quelque manière les obligations afin de régler ces comptes. On devrait offrir quelques accommodements.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis dire à l'honorable député que j'ai déjà donné des ordres à cet effet pour des cas de ce genre, savoir que les recenseurs qui ne peuvent se procurer les pièces justificatives fassent une déclaration sous serment au même effet, et fournissent les détails de leurs dépenses, et que nous accepterons cela et paierons. Mais nous voulons que l'on nous montre que l'on a réellement fait des dépenses. Nous ne pouvons pas accepter un chiffre rond sans détails.

M. MONK : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire en quelques mots quelle a été la nature de l'enquête qu'il a fait faire sur le recensement de 1891.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voici comment nous avons procédé dans la province de Québec. C'est un fait connu que tous les ans le clergé catholique de la province fait un recensement de chaque paroisse. On a pris les chiffres de ce recensement et on les a comparés avec ceux du recensement fédéral de la même année. On a fait la même comparaison pour l'année 1901. Un fait extraordinaire, nous avons trouvé qu'en 1891, 22 comtés montraient une différence de 44,000 âmes entre le recensement du clergé et celui du gouvernement fédéral, soit 2,000 âmes de moins par comté dans le recensement du clergé. Dans les mêmes comtés en 1901 la différence n'était que d'environ 400 par comté. Nous sommes allés plus loin que cela, et nous avons fait consulter les registres des paroisses où les noms sont entrés. Nous les avons comparés avec les cahiers du recensement fédéral, et nous avons trouvé dans ce dernier un grand nombre de noms qui n'étaient pas sur les registres des paroisses. Je me suis informé personnellement auprès des prêtres, des notaires et des anciens habitants de ces localités, et l'on m'a donné des noms de familles entières qui apparaissaient dans le recensement de 1891, mais qui n'y étaient pas cette année-là, n'y avaient pas résidé depuis cinq ou dix ans, et dans plusieurs cas n'y avaient jamais habité.

M. MONK : Vous avez de tout cela sans doute un rapport par écrit détaillé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, les rapports ont été déposés sur le bureau de la Chambre il y a quelque temps.

M. MONK : Sachant comment notre clergé fait son recensement, et sachant aussi combien le système qu'il suit est différent du nôtre, et sachant de plus que le recensement des paroisses est limité à ceux qui appartiennent à la religion catholique, je ne suis pas du tout surpris que des résultats obtenus diffèrent de ceux du recensement fédéral.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons fait notre enquête que dans les comtés exclusivement catholiques.

M. MONK : Si l'on veut se prévaloir de ces différences, je dirai que l'on s'est servi du recensement fait par le clergé pour des fins bien misérables et très irrégulières. Je ne veux pas mettre en doute les chiffres du recensement fait par mon propre clergé, mais rien ne me surprend qu'il diffère beaucoup de celui du gouvernement fédéral qui est fait en vertu de règles toutes différentes. Il n'y a pas de comparaison possible, mais je ne veux pas parler sans avoir examiné le dossier. Mon honorable ami voudrait-il l'apporter pour la prochaine séance du comité, non seulement les pièces justifi-

catives de l'enquête, mais les cahiers dans lesquels les entrées ont été faites. Cela simplifierait beaucoup le travail de mon honorable ami et le mien. Est-ce que cette liste que mon honorable ami m'a remise est réellement une liste des employés permanents du recensement à Ottawa.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est une liste des personnes présentement employées aux travaux du recensement ici à Ottawa, à l'exception peut-être de deux ou trois fonctionnaires permanents du département de l'Agriculture, mais qui sont aussi employés aux travaux du recensement. C'est une liste des employés qui font à Ottawa la compilation des cahiers des recenseurs.

M. MONK : Mon honorable ami voudra-t-il produire une liste complète de tous ceux spécialement employés à Ottawa pour le recensement de 1901, avec leurs noms et salaires.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je produirai une liste supplémentaire si tous les noms ne sont pas sur celle-ci.

M. MONK : Ces employés sont-ils payés à la journée, à la semaine, ou au mois ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que tous ceux qui sont sur la liste sont payés à la journée. Ils sont payés pour tous les jours, dimanche compris.

M. MONK : Travaillent-ils le dimanche ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. INGRAM : Lorsque nous avons eu une discussion à propos du recensement il y a quelque temps, l'honorable ministre a prétendu que le parti conservateur avait en 1891 majoré les listes dans la province de Québec, et il nous a donné les noms d'un certain nombre de comtés dans lesquels on avait trouvé les noms de plusieurs familles entrées dans les cahiers du recensement, mais qui n'étaient pas là à cette époque. Comment le ministre peut-il accorder cette prétention avec celle souvent répétée dans le pays que les conservateurs avaient en 1891, diminué le nombre de la population française de la province de Québec, et la circulaire de M. Côté avait été envoyée dans le but spécial d'empêcher la chose de se répéter ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas eu connaissance que l'on ait jamais porté l'accusation que l'on n'avait pas compté tout le monde dans la province de Québec en 1891.

M. INGRAM : Alors, pourquoi la circulaire de M. Côté a-t-elle été envoyée ? On a donné pour raison que des familles françaises dans la province de Québec, n'avaient pas été énumérées comme elles auraient dû l'être en 1891. Mais d'après l'honorable ministre lui-même, au lieu d'avoir omis des noms des cahiers du recensement en 1891, les recenseurs y ont au contraire inscrit des personnes qui n'existaient pas.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La circulaire Côté, ainsi que l'honorable député l'a nommé, a été envoyée dans le but d'aider à obtenir un recensement exact en 1901, sans s'occuper de celui de 1891.

M. INGRAM : Mais l'honorable ministre doit avoir entendu ce que son collègue a fait dire dans la presse.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne suis pas responsable de ce qu'il a dit.

M. INGRAM : On a accusé le ministre des Travaux publics d'avoir dit que des familles canadiennes-françaises avaient été omises dans le recensement de 1891 dans la province de Québec, que les conservateurs n'avaient pas rendu justice à la population française, et que c'était la raison pour laquelle on a publié la circulaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai publié cette circulaire afin que le recensement de 1901 fût exact. Je n'ai jamais entendu personne se plaindre que les Canadiens-français de la province de Québec n'avaient pas été tous comptés ; mais ce qui confirmera, je crois, mon affirmation, c'est que des Canadiens de langue française et de toutes les parties du Canada n'avaient pas été comptés comme tels. Des Acadiens dans la Nouvelle-Ecosse et dans le Nouveau-Brunswick, et des Canadiens-français dans la province d'Ontario et dans le Manitoba étaient dans ce cas. Il n'y avait dans les cahiers du recensement qu'une seule désignation, celle de " Canadiens-français," et plusieurs, spécialement les Acadiens, ne se donnaient pas comme Canadiens-français, croyant que cette désignation s'appliquait seulement aux Canadiens-français habitant la province de Québec. Il en résulta qu'un grand nombre de Canadiens d'origine française et de religion catholique, et qui étaient réellement des Canadiens-français ne furent pas comptés comme tels. Je crois que telle était la nature de la plainte qui a été portée dans cette Chambre par certains députés canadiens-français après le recensement de 1891. Je n'étais pas dans la Chambre lorsque ces débats ont eu lieu, mais si je me rappelle bien, c'est ce que l'on m'a rapporté.

M. INGRAM : Alors le parti conservateur ne peut pas être accusé d'avoir augmenté la population de la province de Québec en 1891.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne les accuse pas de cela.

M. INGRAM : Mais d'un autre côté on les accuse d'avoir bourré les cahiers du recensement dans la province de Québec ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, l'enquête le montre.

M. MONK : Je vois où mon honorable ami veut en venir. Mais il faut que cette affaire soit étudiée à fond avant de voter ce crédit. Nous saurons si les déclarations du ministre de l'Agriculture sont vraies, et si l'imputation, l'imputation malicieuse du ministre du Commerce est bien fondée—à savoir qu'il y a un grand nombre de parjures parmi la population française de Québec. Il faudra que cette accusation fasse le sujet d'une enquête complète. Je puis dire à cette Chambre que la province de Québec dont je représente ici une partie, a ressenti vivement l'accusation. Il y a des conservateurs et des libéraux dans la province de Québec, et nous avons nos divisions politiques comme on les a dans les autres provinces, mais je regretterais beaucoup d'avoir à accuser de parjure les recenseurs libéraux de 1901. Et ce qui est plus triste encore que l'accusation contre les recenseurs de 1891, c'est que l'on se sert du clergé pour la prouver. Il faut que nous éclaircissions cette question avant que l'item soit voté. Pour ma part, je suis prêt à réserver mon jugement jusqu'à ce que nous ayons devant nous tous les documents que nous avons le droit d'avoir. En attendant j'examinerai les documents qui nous sont soumis.

M. BENNETT : Au sujet des prétendues accusations de falsification du recensement dans l'Ontario, on m'informe que les enquêtes n'ont pas été faites seulement ici et là, mais dans tous les comtés, et que le seul comté au sujet duquel l'enquêteur a osé porter une accusation catégorique, a été le comté de Huron. M. Macpherson, qui fait cette déclaration, ne demeure pas à Goderich, mais apparemment à Clinton, car il écrit de cet endroit. Qui est-il ? et quelle est son occupation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On me dit que M. Macpherson est un membre de la société Macpherson, Glasgow and Co, fabricants d'instruments aratoires, et qu'il réside dans la ville de Clinton.

M. BENNETT : L'enquêteur ou inquisiteur vit dans le village de Clinton qui est éloigné, je crois, de dix ou quinze milles de Goderich. En 1891 la population de cette dernière ville est portée à environ 4,000 âmes. Au bout de dix ans, M. Macpherson va à Clinton. Il n'affirme rien de sa propre autorité, mais tout ce qu'il rapporte il le dit "après s'être renseigné auprès de plusieurs habitants". Je suppose qu'il s'est adressé aux vieillards parce que la mémoire pouvait leur faire défaut, et qu'il serait plus facile aussi à s'accorder avec ce qu'il dirait. Le ministre a lu cette déclaration pour montrer que le chiffre de la population de Goderich avait été exagéré. Le recensement a été fait de bonne heure dans l'année 1891. Or, prenons le premier nom indiqué sur la liste comme ayant été improprement inscrit dans le cahier du recensement. Ce nom est Elizabeth Tebutt, qui a été inscrit deux fois, une fois dans le canton de Goderich et une fois dans la ville de Clinton. Je ne connais rien de ce cas, mais je suppose que cette femme était une servante. Elle peut s'être trouvée dans sa famille dans le canton de Goderich lorsque l'agent recenseur a passé, et a probablement été inscrite de nouveau dans le recensement par le recenseur de Clinton avec la famille où elle travaillait. La ville de Goderich est un port d'importance et très fréquenté du lac Huron. Je vois en regard du nom de Worthington la remarque qu'il était à Buffalo, et ainsi de suite. Ces gens, étaient probablement des marins, et ils devaient être inscrits à Goderich. Tout le monde sait qu'un employé sur un vaisseau quitte son logis le printemps pour aller préparer le vaisseau pour l'ouverture de la navigation. Si l'on faisait une enquête au sujet de ces noms on trouverait que la plupart de ces personnes vivaient à Goderich, mais que leur occupation les obligeaient à être absents une partie de l'année.

En regard d'autres noms on a mis la note que la personne était à Winnipeg lors du recensement, une autre à Saint-Paul, une autre à Vancouver et d'autres en divers endroits. Qu'est-ce que cela indique ? Tout simplement que cet inquisiteur—qui, je n'en ai aucun doute, sera bien payé pour son ouvrage—a appris les noms de personnes qui, à certaines époques de l'année, étaient absentes. Il ne dit pas qu'elles étaient absentes tout le long de l'année. Elles pouvaient se trouver à Goderich lorsque le recensement a été fait, et elles peuvent en être parties à l'automne. Sur la même liste apparaissent les noms des recenseurs dont le travail est trouvé en défaut. Leur a-t-on demandé une explication ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas.

M. BENNETT : L'honorable ministre croit-il que c'est là de la justice anglaise que de déposer devant la Chambre un document dans lequel sont les noms de citoyens respectables du comté de Huron ou de la ville de Goderich et en regard desquels il y a une note affirmant virtuellement que la personne s'est parjurée. Je crois ne pas m'être trompé lorsque j'ai dit que l'on avait fait faire ces enquêtes dans toute la province par les députés, et que le député de ce comté paraît s'être beaucoup occupé de la ville de Goderich et de la ville de Clinton où il demeure. Parcourez toute la liste et vous trouverez toujours la même chose. Voici deux hommes que l'on prétend avoir été employés ailleurs en 1891, et le document ne dit pas qu'ils n'étaient pas là au printemps de l'année lorsque le recensement a été fait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Toutes les réponses aux recenseurs portent sur la date du 6 avril.

M. BENNETT : Le ministre dit cela, mais pas M. Macpherson, et on voit à la face même de son rapport qu'il n'en savait rien. Il

habite à dix milles de cette ville. Le ministre croit-il que les électeurs seront assez imbéciles pour admettre qu'une personne qui réside à douze milles d'une ville pourra engager sa parole que dix ans auparavant à une date particulière, le 6 avril, tous ceux qu'il nomme n'étaient pas dans cette ville. Je demeure moi-même dans une ville dont la population est de 3,000 âmes, et j'hésiterais à déclarer qu'au premier avril d'une année quelconque certaines personnes n'étaient pas dans la ville, lorsqu'elles y étaient peut-être. Mais voici autre chose. Voici un M. Cook, un M. Corbett, un M. Woodcock, un M. Reid et un M. Stiver. Je ne connais aucune de ces personnes. Peut-être les connaissez-vous, M. le président, vu que vous êtes du comté de Huron ; mais seriez-vous prêt à dire que ces gens sont des parjures. Or ce M. Macpherson n'oserait pas dire sous la foi du serment que c'est la vérité qu'il rapporte, et il ne dit pas qu'il connaît les faits lui-même ; il dit que ce sont des choses qu'on lui a rapportées.

Je crois qu'il est tout à fait déplacé de la part du ministre de mettre un document de ce genre devant la Chambre et de le prendre pour base d'accusations. Je suis heureux de savoir qu'après avoir fouillé l'Ontario d'un bout à l'autre, il n'ait pu trouver que dans la ville de Goderich les fautes dont il parle, et qui évidemment ne sont pas de nature à l'autoriser à dire que les recenseurs n'ont pas rempli leurs devoirs. Mais je veux mettre ici la sincérité du ministre à l'épreuve. Il a pour l'appuyer la loi criminelle de la province d'Ontario, et il a eu peur de poursuivre aucune de ces personnes pour parjure. Je demanderai à l'honorable ministre s'il a poursuivi un seul de ces recenseurs pour avoir fait de faux rapports.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BENNETT : Se propose-t-il d'en poursuivre quelques-uns pour fraude ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas décidé de le faire.

M. BENNETT : J'admire la prudence de l'honorable ministre. Le 17 février M. Macpherson lui envoie ce rapport, et le ministre croit qu'il est juste et honnête de diffamer ainsi les gens sans leur demander une explication.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je désire rectifier l'honorable député lorsqu'il a dit que la province d'Ontario avait été fouillée avec soin pour trouver ces fraudes. Nous n'avons jamais fait cela.

M. INGRAM : Jamais ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons jamais demandé de renseignements et dans cet endroit même où cette enquête a eu lieu, il n'y avait eu aucune enquête préliminaire d'aucune sorte. Lorsque nous avons commencé l'enquête nous n'avions aucune idée de ce qu'en serait le résultat. Pour tout dire, on a fait une enquête semblable en cinq endroits différents, et dans deux de ces endroits, deux cantons dans un comté, nous avons eu la preuve que le recensement avait été fait correctement en 1891, et dans les autres, on a eu la preuve qu'il avait été mal fait.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudra-t-il produire ces rapports ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je les ai donnés en détail à la Chambre il n'y a pas longtemps. Les endroits où une enquête a été faite sont Huron-ouest, Goderich et Clinton, dans la ville de Simcoe et dans le village de Port-Dover, Norfolk-sud où l'on a trouvé aussi plusieurs erreurs. Nous avons trouvé en outre des irrégularités à Cornwall.

M. TAYLOR : L'honorable ministre déposera-t-il ces rapports sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le ferai avec plaisir. Je dois dire que la meilleure preuve que nous n'avions fait aucuns préparatifs pour cette enquête est le fait que dans un endroit au moins nous n'avons trouvé aucune irrégularité. Si notre objet avait été de découvrir des irrégularités, nous n'aurions pas procédé ainsi, mais nous aurions fait une enquête préliminaire et aurions ensuite fait l'enquête régulière aux endroits où des irrégularités avaient été commises. Nous avons tout simplement pris les endroits au hasard, et fait l'enquête qui a donné les résultats que j'ai fait connaître à la Chambre. J'ai reçu quatre de ces rapports où l'on a découvert des irrégularités et un où tout a été trouvé bien. Je les mettrai sur le bureau de la Chambre à la prochaine séance.

M. TAYLOR : Je suppose que ces commissaires ont été payés à même les crédits votés pour le recensement, comme ceux de la province de Québec.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. TAYLOR : J'ai dit il y a quelques minutes que le personnel du recensement était composé de commis choisis un par comté du pays, et l'honorable ministre nous a dit qu'il y avait une liste supplémentaire à ajouter. J'ai additionné les noms qui sont sur le bordereau de paye, et j'en trouve 205. Je trouve aussi que le ministre paie $1.25 par jour des hommes et des femmes de bonne constitution. Le ministre pourrait-il nous dire quel a été le coût du recensement en 1891 et en 1901 dans la ville d'Ottawa où l'on paie $1.25 à des commis aux écritures.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Au sujet des appointements de $1.25 par jour, je dois dire qu'il y a quelques commis auxquels on paie cette somme. C'est parce

qu'ils ne remplissaient pas leur devoir comme ils auraient dû le remplir, et on leur a diminué leurs appointements de $1.50 à $1.25 par jour, comme avertissement et on leur a dit que s'ils ne travaillaient pas mieux, ils seraient renvoyés définitivement.

M. TAYLOR : Il y en a beaucoup dans ce cas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en puis dire le nombre. Le coût du recensement dans la cité d'Ottawa en 1891 a été de $1,564.37 et en 1901 de $4,573.96.

M. TAYLOR : Trois fois plus en 1901 qu'en 1891. Je viens de parcourir ce bordereau mensuel, et jusqu'à la fin de mai je trouve qu'il faut $10,500 pour payer ceux dont les noms y figurent. Puis il y a une liste supplémentaire, et il y a en outre le commissaire et plusieurs fonctionnaires du recensement dont les noms n'apparaissent pas sur ce bordereau. Le nom du commissaire, M. Blue, n'y est pas, et cela augmente beaucoup le chiffre à payer. Le coût, d'après le bordereau, est de $10,500 par mois, et d'après les renseignements les plus justes que nous avons, la compilation durera encore deux ans à partir du 1er mars. Pour payer ce personnel on va dépenser $250,000, sans parler du commissaire et des autres. Mon honorable ami n'espère pas terminer cette besogne en moins de deux ans à partir du 1er mars dernier. Jusqu'à cette date la dépense était de $948,000, à part le commissaire, les autres membres du personnel et le loyer. Ce bordereau est celui des commis ordinaires qui sont payés à $1.25, $1.50, $1.75 et $2.00 par jour. Il y a un commis sur cette liste qui reçoit $100 par mois. C'est le seul que j'ai vu à ce chiffre. Or, je ne crains pas de prédire qu'avant que le recensement soit terminé, le coût s'en rapprochera plus de $1,250,000 que de la somme qu'a mentionnée le ministre.

M. INGRAM : Quel est le dernier bulletin publié ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le bulletin n° 7, celui des nationalités et religions.

M. INGRAM : Je veux appeler l'attention du ministre sur le fait qu'il n'a pas été bien extravagant dans sa distribution de copies de ces bulletins aux députés. Je voudrais savoir pourquoi on ne donnerait pas au bureau de distribution de la Chambre des Communes une quantité raisonnable de ces bulletins afin que les députés puissent en avoir des copies.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je serai heureux d'envoyer quelques copies aux membres de cette Chambre.

M. MONK : Je crois que nous avons fait un peu d'ouvrage et que nous pourrions ajourner maintenant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que nous ayons beaucoup avancé la besogne mais l'heure est assez avancée pour que nous ajournions.

M. CLARKE : Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il s'opposerait à la production d'un tableau montrant les comptes détaillés de quelques-uns des recenseurs? Je voudrais avoir particulièrement les comptes de quelques recenseurs dans Waterloo-sud.

Quelques résolutions sont rapportées.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 126) pour conférer la personnalité civile à l'évêque de Moosonee.—(M. Taylor.)

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je propose que la Chambre s'ajourne.

La motion est adoptée, et à 1 heure 10 du matin, jeudi, la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 24 avril 1902.

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

QUESTIONS.

IMMIGRATION BOER.

M. WILSON :

L'article suivant publié dans le "Mail and Empire," de samedi, le 19 avril 1902, est-il vrai?

"Le Canada a besoin les Boers.

"Londres, 18 avril.—Le gouvernement a pris en sérieuse considération la question de savoir ce qu'il ferait d'un certain nombre de prisonniers boers. Une correspondance assez considérable a été échangée entre le ministère des Colonies et le gouvernement canadien.

"Le Canada a besoin de colons et de beaucoup de colons ; dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le voisinage de la Colombie Anglaise il y a les milliers de milles carrés qui attendent des colons. Le gouvernement fédéral offre de donner un homestead de 160 acres de terre à chaque chef de famille qui désirera créer un établissement, ainsi qu'à chaque adulte âgé de plus de vingt et un ans, de prêter des fonds comme cela se pratique actuellement pour les colons, et de leur conférer les mêmes droits civils qu'aux autres colons."

Dans l'affirmative, le gouvernement déposera-t-il la correspondance sur le bureau de la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'existe aucune correspondance de cette nature.

ACHAT ET VENTE DE POULETS.

M. TAYLOR :

1. La somme de $373.86 mentionnée dans le rapport de l'auditeur général pour l'année ex-

pirée le 30 juin 1901, à la page D—59, a-t-elle été payée à Geo. E. Baxter, Andover, N.-B., pour les articles et services ci-dessous :—
Services pour recueillir des poulets, etc., 16 j. à $2; 392 livres de poulets, $110.31; engraissement des poulets, du 13 octobre au 19 novembre et du 17 décembre 1900, au 13 janvier 1901, 67 jours à $1.50 ; tuer et empaqueter, $9 ; main-d'œuvre, $1.50 ; pour plumer, 24 jours à $1, 12 jours à 75 cents ; pension, $12.20 ; nourriture moulue, 3,232 livres à $1.80 par 100 livres ; lait, 2,152 livres à 30 cents le quintal ; transport du lait, $5 ; suif, 25 livres à 5 cents ; soufre, 8 livres à 10 cents ; sable, $1 ; 100 briques, $1,25 ; fret, $1.42.. .. .. $373 86

2. Le montant inscrit à la page D—68 du dit rapport de l'auditeur général, savoir : Andover, $225.66, représente-t-il la somme totale produite par la vente des dits poulets ?

3. Dans la négative, où se trouve, dans le dit rapport, la balance reçue ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : 1. Oui. 2. Non.

M. TAYLOR :

1. La somme de $115.50 mentionnée dans le rapport de l'auditeur général pour l'année expirée le 30 juin 1901, à la page D—69, a-t-elle été payée à Geo. C. Douglas, Mount Stewart, I.P.-E., pour les articles et services ci-dessous, savoir :— Octobre et novembre 1900, services, $42.50; 120 poulets, $31.27 ; avoine, 56⅔ minots à 32 cents ; frais de minoterie, $3.20 ; lait, 1,350 livres à 50 cents par 100 livres ; suif, 14 livres à 6 cents ; soufre, 8 cents ; louage de cheval, $1 ; fret, $1.38 ; transport, $25.17 ; charroyage, $10.50 ; loyer de balance, 50 cents ; main-d'œuvre, 80 cents ; apprêt des poulets, $150 ; plumer les poulets, $7.. .. .. $115 50

2. Le montant mentionné à la page D—68 du rapport de l'auditeur général, savoir : M. Stewart, $9.90, représente-t-il la somme totale produite par la vente des dits poulets ?

3. Dans la négative, où se trouve la balance reçue dans le dit rapport ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : 1. Oui. 2. Oui.

M. TAYLOR :

1. La somme de $451.23 mentionnée dans le rapport de l'auditeur général pour l'année expirée le 30 juin 1901, à la page D—60, a-t-elle été payée à A. P. Hillhouse, Bondville, P.Q., pour les articles et services ci-dessous : Poulets, 240 à 27 cents, 200 à 26 cents ; grain, 5,196 livres à $1.22 le quintal ; nourriture diverse, $6.94 ; lait, 2,345 livres à 15 cents par 100 livres ; œufs, $35.98 ; suif, 65 livres à 5 cents ; huile, $10.16 ; 3 boîtes en ferblanc, 85 cents ; 4 seaux, $1.20 ; clous, $1.50 ; bois de service, 78 cents ; 6 auges, $4 ; 3 caisses à œufs, 90 cents ; peinture, $4.87 ; fil métallique, $1.25 ; divers, $6.19 ; fret, $19.10 ; charroyage, $1.50 ; télégrammes 75 cents ; téléphone, $1.55 ; pour plumer les poulets, $29.25 ; journaliers, $68 ; soins aux poulets, $54.75; à l'acheteur des poulets, $14.. .. .. .. $451 23

2. Le montant mentionné à la page D—68 du rapport de l'auditeur général, savoir : Bondville, $212.21, représente-t-il la somme totale produite par la vente des dits œufs et poulets ?

3. Dans la négative, où se trouve, dans le dit rapport, la balance reçue ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La réponse est affirmative dans les deux cas.

LES PLAINES D'ABRAHAM.

M. CLARKE :

1. Lorsque la propriété des plaines d'Abraham a été transféré à la cité de Québec, le ministère de la Milice et les autorités militaires se sont-ils réservé le droit de se servir de ce terrain pour les exercices militaires, les revues ou pour des fins d'inspection ?

2. Le gouvernment sait-il que les autorités municipales ont refusé aux régiments de milice l'usage des dits terrains pour fins d'exercices militaires ou d'inspection ? Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il de prendre quelque mesure à ce sujet, et, dans ce cas, laquelle ?

Le PREMIER MINISTRE : 1. Oui. 2. Le gouvernement n'a pas été informé de la chose, et il croit que cette assertion est inexacte.

QUAI DE L'ILE AUX COUDRES.

M. ANGERS (par M. Monet) demande :

1. Combien de soumissions ont été reçues pour l'addition projetée au quai de l'Isle-aux-Coudres ?

2. Quel est le nom des soumissionnaires, et le montant de chaque soumission ?

3. A qui le contrat a-t-il été accordé, et pourquoi ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) :

1. Deux.

2. Magloire Francœur, $6,967.10 ; Harvey, Perron et Dufour, $8,875.

3. Au plus bas soumissionnaire, Magloire Francœur.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 40) concernant les pensions de la police à cheval du Nord-Ouest.—(Le premier ministre).

SUBSIDES.

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

M. BOYD (Macdonald) : M. l'Orateur——

Le MINISTRE DES FINANCES : Je sais à quoi l'honorable député veut faire allusion, et je me permettrai de lui demander s'il aurait objection à remettre l'affaire à demain, vu que le ministre des Chemins de fer a un discours assez long à prononcer. Si mon honorable ami tient absolument à procéder, je n'insisterai pas davantage ; mais il rendrait service à tout le monde en remettant la chose à demain.

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

M. MONK : Il est vraiment regrettable, M. l'Orateur, que vous quittiez le fauteuil avant que nous en soyons arrivé à une entente.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai cru que l'honorable député avait accordé son assentiment à la chose. Je n'avais pas l'intention d'abuser d'aucun avantage.

M. MONK : Voici les faits. Nous n'étions pas préparés à entamer la discussion des crédits destinés aux chemins de fer car nous étions sous l'impression que la motion de l'honorable député de Macdonald serait soumise à la Chambre avant que cette dernière se forme en comité, et deux ou trois de nos amis, qui veulent être ici quand ces crédits destinés aux chemins de fer seront discutés, sont absents en ce moment.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois dire à mon honorable ami que la Chambre ne sera certainement pas appelée à voter ces crédits avant plusieurs heures, car le ministre des Chemins de fer a un assez long discours à prononcer sur cette question, et d'ici à ce qu'il ait terminé, l'honorable député aura tout le temps nécessaire pour faire avertir ses amis.

M. MONK : Je considère qu'il est important, pour les députés que je viens de mentionner qu'ils puissent entendre ce discours du ministre des Chemins de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous sommes prêts à attendre quelques minutes si l'honorable député désire les faire avertir.

M. INGRAM : Le député de Hamilton est venu me dire il y a un instant qu'il ne s'attendait pas que les crédits du ministère des Chemins de fer seraient discutés avant la séance du soir, et c'est pour cette raison qu'il est retourné à sa chambre au " Victoria Chambers ".

Le MINISTRE DES FINANCES : Avis a été donné hier soir que le budget des chemins de fer serait soumis cette après-midi à la Chambre.

M. INGRAM : Mais il était convenu que le député de Macdonald devait d'abord soumettre sa motion.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX. Le député de Lanark (M. Haggart) m'a demandé si je serais prêt à prononcer mon discours cette après-midi et je lui ai répondu dans l'affirmative. Je ne veux pas déplaire en quoi que ce soit aux honorables députés de la gauche. Seulement, je dois leur faire remarquer que l'état de ma santé ne me permet pas de parler bien longtemps dans la soirée, et je tiendrais à ce que l'on me permettrait de dire ce que j'ai à dire immédiatement.

M. MONK : Nous étions sous l'impression que cette motion, dont la discussion ne devrait pas être bien longue, viendrait la première : On était si bien sous cette impression, que quelques-uns de nos amis quittent Ottawa dans la soirée. Cela devra être vite fait et l'honorable ministre aura certainement le temps de prononcer son discours à cette séance.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis bien convaincu qu'il me faudra toute la séance de cette après-midi pour discuter les différentes questions auxquelles j'ai l'intention de toucher, Je me suis rendu à la demande des honorables membres de la gauche. J'ai accepté les propositions qu'ils m'ont faites sous ce rapport, afin de prendre une après-midi durant laquelle il me fut possible de soumettre mon exposé à la Chambre sans trop de fatigue.

M. MONK : Dans ce cas, l'honorable ministre fait mieux d'entrer en besogne.

Chemin de fer Intercolonial, $5,500,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avec le consentement du comité, je désire faire un exposé général de l'administration de l'Intercolonial. Il vaut mieux faire la chose maintenant que d'engager une discussion générale sur chaque item soumis à la Chambre. Grâce à ce moyen, il sera plus facile de disposer de la question prise dans son ensemble qu'autrement.

Je veux d'abord parler des dépenses imputables sur le capital. Nous avons jusqu'à présent demandé au parlement d'autoriser des dépenses imputables sur le capital pour un montant de $1,975,000. Les estimations supplémentaires ajouteront peut-être quelque chose à ce chiffre, mais ce ne sera pas un montant bien élevé. Ceci représente donc une réduction de $3,073,000 comparé avec les dépenses imputables sur le capital de l'année dernière. Il nous faut dépenser cette année $510,000 imputable sur le capital pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, ce qui est $24,000 de plus pour le dernier exercice. Les dépenses pour les canaux imputables sur le capital, vont s'élever à $1,275,950, soit $1,230,000 de moins que pour le dernier exercice, mais ce montant pourrait bien être augmenté par de nouveaux crédits demandés dans les estimations supplémentaires pour le prochain exercice. Ainsi, il y a donc une réduction de $4,270,000 dans les dépenses imputables sur le capital comparées à celles du dernier exercice.

Puisque j'en suis à parler de ces dépenses le moment est bien choisi pour répondre à la critique que l'on a fait des dépenses encourues pour l'Intercolonial depuis cinq ans, et portées au compte du capital. L'opposition et la presse conservatrice ont dénoncé ces dépenses dans les termes les plus violents. Mais ils ne se sont pas donné la peine d'étudier les différents item qui constituent ces dépenses. Ils n'ont pas cherché à se rendre compte si ces dépenses étaient justes et convenables, ils ont simplement pris le montant en bloc et même exagéré ce montant à plaisir, dans leurs condamnations de notre politique. Ils ont été glacés d'horreur en

songeant qu'une somme d'argent aussi considérable pouvait avoir été dépensée pour des fins aussi générales.

Celui qui m'a précédé à la tête de ce ministère, (l'honorable M. Haggart), s'est lui aussi formée une idée bien exagérée de cette dépense, car je lui ai entendu dire, il n'y a pas encore bien longtemps, que les dépenses encourues pour le chemin de fer Intercolonial, imputables sur le capital, étaient de $23,000,000. Je prie l'honorable député de profiter de la première occasion pour expliquer à la Chambre comment il s'y prend pour arriver à ce résultat. Pour ma part, je suis incapable de découvrir qu'une pareille somme a été votée par le parlement ou dépensée au compte du capital. Le montant qu'il mentionne aurait certainement pu être dépensé avec avantage, mais nous n'avons pas demandé et nous n'avons pas reçu l'autorité de disposer d'une pareille somme.

Durant les cinq années dont nous sommes responsables, les dépenses imputables sur le capital, y compris le montant nécessaire pour acheter le chemin de fer du comté de Drummond, ainsi que les estimations du présent exercice, non compris les estimations pour l'année 1902-3, se sont élevées à $12,486,961. Une bonne partie de cette somme est déjà dépensée, mais elle ne l'est pas complètement, et il me semble qu'il n'est que juste, avant de se prononcer contre l'apropos et l'utilité de cette dépense, que nous prenions le temps d'étudier la question, et de nous demander si elle était légitime, nécessaire et faite dans l'intérêt du chemin de fer du gouvernement comme dans l'intérêt général du pays.

Pourquoi cet argent a-t-il été dépensé ? Une forte proportion de ce montant a été dépensée pour améliorer le matériel roulant. Les dépenses de ce chef, durant les cinq dernières années, jusqu'à la fin de l'exercice 1901-2, ont été comme suit :

1897	$ 14,996 04
1898	65,560 92
1899	619,999 26
1900	573,618 35
1901	1,563,705 17

Nous avons dépensé pour achat de rails et pièces d'assemblage, $400,000, et pour renouveler, construire et consolider les ponts :

1899	$ 50,389 96
1900	77,091 10
1901	167,705 23

Pour améliorations générales et agrandissements, nous avons dépensé :

1897	$ 65,602 95
1898	154,222 19
1899	300,272 63
1900	729,471 14
1901	773,317 33

Nous avons dépensé pour le service de la traverse dans le détroit de Canso, $317,000 en 1901. Pour la construction des gares, voies de garage et autres travaux, nous avons dépensé :

1897	$ 68,513 53
1898	32,973 89
1899	110,768 09
1900	416,167 70
1901	427,191 41

Ces montants réunis forment un total de $6,932,461. C'est-à-dire qu'en chiffres ronds nous avons dépensé, jusqu'à présent, disons sept millions de dollars, comme on peut d'ailleurs le constater par les comptes publics. Nos dépenses imputables sur le capital, pour 1902, sont de $4,000,000 ; les dépenses pour le chemin de fer du comté de Drummond sont de $1,459,000. Ces item réunis forment en chiffres ronds le montant de 12 millions que j'ai indiqué il y a quelques instants.

Maintenant, y a-t-il un homme dans cette Chambre, y a-t-il, parmi ceux qui critiquent l'administration actuelle, un seul député qui ose prétendre que ces différentes classes de dépenses étaient inutiles, inopportunes, contraires aux intérêts du chemin de fer et du pays en général ? Je ne crois pas que personne veuille ramener sur le tapis la discussion survenue au sujet du chemin de fer du comté de Drummond. Je laisse donc cet item de côté. Mais je dois faire remarquer que le trafic du chemin de fer de l'Intercolonial a augmenté dans des proportions extraordinaires. Que l'on compare le trafic actuel du chemin de fer de l'Intercolonial avec celui des années précédentes et que l'on me dise si l'excedent du trafic qui s'y fait ne justifie pas les dépenses que le gouvernement a été obligé de faire. Il n'est pas nécessaire de remonter plus loin qu'à la dernière année de l'administration de mon honorable ami (M. Haggart). Les recettes brutes du chemin de fer de l'Intercolonial cette année là ont été de $2,957,000. Pendant les six années précédentes, alors que la longueur du chemin était la même qu'en 1896, les recettes ont été virtuellement stationnaires.

Durant toute cette période, les recettes brutes de la meilleure année ont été de $3,012,739. En 1897, dans les mêmes conditions, les recettes brutes se sont élevées à $3,066,000 ; en 1898, avant que nous eussions fait l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond, les recettes brutes ont été de $3,117,000. En 1899, elles s'élevaient à $3,738,000 et en 1900 à $4,552,000. En 1901, elles ont atteint $4,972,000, tout près de $5,000,000, au lieu de trois millions que rapportait le chemin en 1896.

C'est donc une augmentation des deux tiers dans le trafic. Pendant que j'y suis, j'ajouterai que depuis le commencement de l'exercice courant, les recettes brutes ont augmenté à raison de $40,000 par mois et à l'heure qu'il est les recettes brutes dépassent de près d'un demi-million celles de la période correspondante de l'exercice précédent. Nous sommes donc arrivés à ce résultat merveilleux, que depuis deux ans notre trafic a augmenté des deux tiers et cette année des trois quarts, et je demande à

tous ceux qui veulent étudier la situation, si cela ne justifie pas des dépenses extraordinaires imputables sur le capital.

Avant 1896, il n'y avait pas sur le chemin de fer Intercolonial plus de locomotives qu'il n'en fallait pour le trafic d'alors. J'affirme aussi qu'il n'y avait pas plus de wagons que n'en exigeait le trafic. Sous aucun rapport le matériel roulant n'excédait la quantité nécessaire à un trafic de moins de $3,000,000. Si nous avons à répondre aux besoins d'un trafic plus considérable des trois quarts—je crois même qu'avant longtemps nous pourrons dire un trafic double—le bon sens ne dit-il pas que les dépenses nécessitées pour l'exploitation de cette ligne doivent être augmentées. On me permettra de lire le mémoire préparé par le mécanicien en chef du chemin de fer Intercolonial, auquel on avait demandé ce qu'il faudrait faire pour répondre aux exigences croissantes du trafic. Je lui ai demandé de me fournir un état détaillé de la condition dans laquelle était le chemin et le matériel en 1896 et de ce qu'il y avait à faire. Vu que c'est un homme compétent et d'une grande expérience, dont les opinions ne peuvent qu'avoir de la valeur aux yeux d'un ministre, je vais citer à la Chambre cette partie de son mémoire :

Pour vous mettre à même de voir les choses à mon point de vue, il vaut peut-être mieux vous exposer les conditions dans lesquelles se trouve, sous le rapport de l'outillage, un chemin de fer moderne, bien administré, et vous exposer quelques-unes des raisons de son succès. D'abord, sur la ligne principale, les locomotives des convois de marchandises sont lourdes, aussi lourdes que le permet la plateforme du chemin. Elles sont tenues en bon ordre par des renouvellements continuels ; les petites locomotives et les vieilles sont mises de côté, soit parce qu'elles sont d'un entretien continu ou incapables de remorquer des convois avec l'économie qui imposent les prix du transport qui sont actuellement environ la moitié de ce qu'ils étaient il y a quelques années ; on ne calcule pas que les locomotives puissent durer plus de 20 ans, et la concurrence oblige souvent de les remplacer plus tôt, pour en acheter de plus fortes dimensions, vu que la voie est en état de supporter des poids plus considérables par suite de l'amélioration des rails qui sont de plus en plus lourds.

Après la locomotive, la question la plus importante a étudier est celle de la capacité des wagons à marchandises. On les construit de plus en plus grands, car l'augmentation dans leur capacité de chargement signifie une diminution dans le poids mort à remorquer sur chaque convoi. On est forcé de renouveler sans cesse ces wagons, non seulement à cause de l'usure et des avaries, mais afin d'augmenter leur capacité de manière à répondre aux besoins présents ; il faut aussi les munir de tous les appareils modernes destinés à faciliter le trafic et à activer le transport, tout en protégeant la vie des employés.

On en est arrivé à la conclusion que la solution du problème du transport des marchandises à bon marché reposait sur l'emploi combiné de lourdes locomotives et de wagons de grande capacité et qu'il était impossible d'arriver sans cela à un résultat pratique. Cette combinaison signifie une réduction dans les frais de halage de chaque tonne de marchandise, une diminution dans le nombre des convois, dans les délais survenant aux points de croisement, dans le nombre des wagons à placer sur les voies de garage, dans le manœuvrage à faire dans les cours, tout en assurant un meilleur service à l'expéditeur.

Le service des voyageurs sur un chemin populaire et bien fréquenté est l'annonce qui lui sert à se procurer une clientèle et à attirer l'attention. Les voitures doivent être construites conformément à toutes les exigences du comfort moderne requis par les voyageurs, tout en offrant un coup d'œil attrayant, elles doivent être tenues bien peinturées, bien vernies et bien propres, munies des appareils les plus prfectionnés pour en assurer la vitesse de même que la sûreté. Les ateliers doivent être vastes, et bien construits, avoir une apparence de prospérité, être munis de grues là où la chose est nécessaire, ainsi que de tous les instruments les plus perfectionnés pouvant servir à économiser la main-d'œuvre.

Il fait ensuite ressortir toute la nécessité qu'il y a de posséder un outillage moderne.

Ce service doit toujours être en mesure de répondre aux besoins réels du chemin, suffisamment outillé pour maintenir les locomotives et les wagons en bon état de réparation, tout en réparant et reconstruisant sans cesse le matériel roulant. On doit pouvoir faire mettre de côté les ouvrages neufs, et employer les ouvriers aux travaux de réparations quand ils s'accumulent trop rapidement. Son système doit consister à reconstruire les locomotives et les wagons au lieu de perdre le temps à rapiécer un matériel vieux et usé, qui, vu le progrès moderne, est devenu insuffisant et hors d'usage.

Voilà dans quelles conditions doit se trouver un chemin de fer moderne, au dire d'un homme expérimenté. Existe-t-il une raison, M. l'Orateur, pour que dans l'outillage, la construction et la réparation d'un chemin appartenant au gouvernement, nous ne tenions pas compte des méthodes modernes ?

Existe-t-il une raison pour qu'un chemin appartenant au gouvernement soit dans un état différent des autres chemins de fer ? Existe-t-il une raison pour que ce chemin soit en arrière de ce siècle ? Quelqu'un peut-il me dire pourquoi il faut qu'un chemin de fer qui est la propriété de l'Etat, soit un service arriéré, et un discrédit pour le pays tant au point de vue de son outillage pour le transport des voyageurs que de l'état de sa voie ? Le public n'a-t-il pas droit d'attendre d'une administration convenable de l'Intercolonial, que ce chemin soit aussi bon, aussi confortable, aussi rapide, aussi complet, aussi utile et en aussi bon état que n'importe quel autre chemin de fer au Canada ? Est-ce que le peuple de ce pays tient ou non à ce que le chemin de fer qui lui appartient soit un honneur pour le Canada comme pour le gouvernement qui en a l'administration ? Je ne crains pas de dire que celui qui interprète le sentiment du peuple de ce pays sous ce rapport d'une autre façon, interprète faussement ce sentiment. Les adversaires du gouvernement peuvent avoir un certain intérêt à faire croire au public que l'emploi de cet argent destiné à l'Infercolonial a donné lieu à des extrava-

gances inqualifiables, mais je dis qu'en agissant de cette manière ils trompent odieusement le peuple, leur conduite est indigne d'un parti politique qui se respecte, et tant que nos adversaires ne pourront pas prouver que tout cet argent a été employé à des dépenses inutiles et déraisonnables, ils n'ont pas le droit de formuler de pareilles accusations contre l'administration du chemin de fer de l'Etat.

M. INGRAM : Qui est l'auteur de ce rapport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Joughins, le surintendant des ateliers. Après avoir énoncé ce qu'il considère comme étant un chemin de fer de première classe, il décrit l'état dans lequel se trouve notre chemin sous ce rapport.

En faisant l'inventaire de nos locomotives, nous constaterons que les locomotives à marchandises sont beaucoup trop petites pour pouvoir faire le service avec économie. Ecrivant au gérant général, le 18 juin, de l'exercice 1897-98, voici ce que je lui disais : " relativement aux nouvelles locomotives que nous songeons a acheter, il me semble que nous devrions commencer par acheter exclusivement des locomotives à marchandises, car les rampes de notre voie sont tellement fortes que nos locomotives à marchandises actuelles sont absolument incapables de remorquer un train suffisamment pesant pour pouvoir donner quelque profit, le matériel destiné au service des voyageurs est en assez bon état, pour le moment du moins, et les besoins d'une réforme radicale ne s'y font pas aussi vivement sentir que dans le cas du service des marchandises. Si nous nous décidons à acheter des locomotives à marchandises, nous devrons les acheter aussi lourdes que le permet l'état du chemin." La prétention que j'émettais à cette époque me paraît encore avoir sa raison d'être cette année. Il est généralement reconnu que l'on peut beaucoup plus facilement réaliser des économies dans le halage des convois de marchandises que dans le halage des convois de voyageurs, et cela sans nuire au service. Ces améliorations vigoureusement mises en pratique sont une des conditions absolument nécessaire pour faire d'un chemin de fer une entreprise rémunératrice, tout en lui permettant de soutenir la concurrence de ses voisins.

Le plus grand obstacle que nous recontrons dans nos efforts pour faire de ce chemin une entreprise économique est l'état de petitesse et la condition dans laquelle se trouvent les 156 locomotives employées pour le halage des marchandises. Elles ne sont pas assez lourdes, pas une seule d'entre elles ne peut être considérée comme étant une locomotive d'un type moderne, destinée au service de la voie principale, et le plus grand nombre étaient même trop légères pour l'état de nos chemins de fer au moment où elles ont été achetées.

Voilà ce que dit le surintendant des ateliers. Je crois que ce qu'il dit là est exact, et je suis prêt à m'en rapporter, sur la valeur du contenu de ce rapport, au jugement de tout employé de chemin de fer, soit au Canada ou de l'étranger, occupant une position aussi responsable que cet homme, et je suis convaincu qu'il l'approuvera.

En examinant notre liste de locomotives à grande vitesse et à marchandises, nous constatons que nous avons 143 locomotives pourvues de cylindres de 17 pouces au moins de diamètre, et seulement 57 locomotives avec des cylindres de 18 pouces, et six avec des cylindres de 19 pouces, la dernière ayant été achetée il y a quatre ou cinq ans pour le service des voyageurs.

C'est-à-dire, bien avant 1898.

Elles ont toutes été achetées pour le service des voyageurs.

Ces quatre ou cinq locomotives qui ont des cylindres de 19 pouces de diamètre.

Il y a déjà longtemps que les locomotives munies de cylindres ayant même un diamètre plus considérable que 18 pouces ne sont plus considérées comme étant d'un usage économique pour le service des marchandises, et celles qui sont munies de cylindres de moindre dimension auraient dû disparaître depuis longtemps de notre ligne principale. Nous achetons maintenant des locomotives ayant des cylindres de 21 pouces de diamètre, et possédant une force presque double des plus puissantes que nous possédions autrefois.

Le Canada-Atlantique, un chemin exempt de fortes rampes, n'a pas acheté, je crois, de locomotives munies de cylindres moindres que de 18 pouces depuis 15 ou 20 ans; le chemin de fer Canadien du Pacifique n'en a pas acheté une seule depuis 1887, tandis que nous avons acheté ou reconstruit 33 locomotives d'une capacité moindre que celle-là depuis dix ans.

Je pourrais peut-être mieux faire comprendre ce que je veux dire, en ajoutant que ces locomotives sont trop légères, si on les compare, au point de vue de la pesanteur et de la puissance, aux locomotives à marchandises modernes.

La meilleure de nos locomotives pèse environ 50 tonnes, et peut remorquer un poids de 550 tonnes sur une pente de 1 pied par cent. Or, nous n'en possédons que 12 de cette capacité, les autres sont plus faibles et quelques-unes d'entre elles ne pèsent que 30 tonnes. Une locomotive à marchandises moderne, comme celles que nous avons achetés, pèse 83 tonnes, et possède une puissance de traction de 1,100 tonnes dans des conditions identiques. En calculant la puissance de traction de chaque locomotive à marchandises que nous possédons et en en faisant l'addition, on constate que cela représente une force de 56,000 tonnes sur une rampe de 1 pour cent, et que si nous possédions le même nombre de locomotives modernes, elles pourraient remorquer 166,000 tonnes sur une rampe.

C'est-à-dire trois fois autant. Il est bon de remarquer que les dépenses incidentes à la circulation des trains, en tenant compte d'item tels que l'huile, les rebuts de coton, les gages payés, etc., sont aussi plus élevées pour faire circuler un train de 300, 400 ou 500 tonnes, que pour un train pesant 1,100 ou 1,200 tonnes.

Tout ce qu'il y a à dire des wagons à marchandises, c'est qu'ils n'ont pas été construits assez grands, et que dupuis huit ou dix ans nous avons acheté 2,000 ou 3,000 wagons ayant une capacité de chargements de 20 tonnes, lorsqu'elle aurait dû être de 30 tonnes. Pour ma part, je ne comprends pas comment il se fait que l'on a construit des wagons d'une capacité de chargement de 20 tonnes en 1898, quand partout ailleurs on avait reconnu l'importance, antérieurement à cette date, de construire des

wagons plus grands, et il est inutile pour moi d'en faire voir les avantages.

Voici comment il termine son rapport :

Il est assez difficile de dire exactement ce qui devra être fait pour répondre aux besoins du service des voyageurs. Quant à ce qui concerne les locomotives et les voitures, c'est plutôt une question de concurrence, d'apparence, de vitesse, de confort, et de sûreté, que de réduction des dépenses par nombre de milles parcourus.

Je sais que vous êtes suffisamment au courant des faits et des besoins de ce service, et je puis me contenter de vous faire remarquer que nos locomotives à grande vitesse ne sont pas assez lourdes, que la condition de nos convois de voyageurs est loin d'être une bonne réclame pour notre chemin de fer. Un étranger qui visiterait le pays pour la première fois, en arriverait à la conclusion, en se basant sur leur apparence, que le chemin est en mauvaises affaires, et si pauvre qu'il n'a pas même les moyens de tenir ses voitures dans un état convenable, de les tenir propres et quand on sait qu'elles appartiennent au gouvernement canadien, et le représentent pour ainsi dire, nous ne pouvons nous empêcher d'avoir honte de leur apparence; nos voitures ont été construites bien avant l'époque où le confort commençait à être considéré comme une nécessité dans les voyages par chemins de fer, et nous ne les avons pas renouvelées de manière à pouvoir dire que nous possédons un matériel roulant moderne autant que convenable.

M. HAGGART : Quelle est la date de ce rapport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce rapport, ainsi que les extraits que je viens de lire, ont été écrits en 1899. J'ai cité certains extraits d'un rapport fait en 1897-98, concernant l'état des locomotives et des wagons.

M. INGRAM : L'honorable ministre prétend que ce rapport a été fait en 1897-98 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, le document dont je viens de lire un extrait est daté du 1er mai 1899, et ce que j'ai lu au sujet des locomotives et du service, provient d'un rapport fait en 1897-98.

M. INGRAM : J'ai compris que l'honorable ministre a dit avoir acheté un grand nombre de wagons d'une capacité de chargement de 20 tonnes en 1898.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, non.

M. INGRAM : C'est du moins ce que j'ai compris.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a mal compris. Cet employé écrit en 1897-98 que durant les années précédentes on a acheté des wagons de cette capacité. Voici ce qu'il écrit :

Durant les huit ou dix dernières années, nous avons acheté de 2,000 à 3,000 wagons d'une capacité de chargement de 20 tonnes, alors qu'ils auraient dû pouvoir porter 30 tonnes.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre voudrait-il déposer ce rapport sur le bureau de la Chambre, afin que l'on puisse en prendre connaissance ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas pouvoir produire ce rapport, mais, si l'honorable député veut en prendre connaissance, je suis prêt à le lui remettre de la main à la main.

M. HAGGART : Lorsque l'honorable ministre cite un rapport préparé par un employé public, il serait préférable qu'il le déposerait sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce ne sont là que des extraits du rapport. Quant au rapport lui-même je ne l'ai pas ici. Je suis prêt à communiquer à l'honorable gentleman ce que j'ai en ma possession. Permettez-moi maintenant, M. l'Orateur, d'indiquer brièvement dans quel état se trouvait ce chemin en 1896. Il n'y avait pas un seul wagon réfectoire, pas une seule voiture de première classe et pas une seule voiture-lits convenables sur tout l'Intercolonial. Lorsqu'après avoir voyagé la nuit sur ce chemin, on le quittait pour monter dans une voiture du chemin de fer canadien du Pacifique ou du chemin de fer du Grand Tronc, la comparaison que l'on était forcé de faire entre nos voitures et celles de ces dernières compagnies n'était guère à l'avantage du chemin de fer de l'Etat. Les wagons de ces compagnies étaient munis de tous les appareils modernes, tandis que ceux de l'Intercolonial en était entièrement dépourvus.

Le premier wagon-réfectoire fût placé sur le chemin en 1898, ou au commencement de 1899, et il en fut de même pour les voitures modernes que nous passédons actuellement, ainsi que pour les wagons-lits. Je viens de vous dire qu'il n'y avait plus de locomotives en état de remorquer des convois pesant plus de 600 tonnes. Je puis fournir au comité un état indiquant la date de l'achat de chacune de ces locomotives, la durée de leur service et leur puissance de traction. M. Joughins nous dit dans son rapport que ces locomotives étaient incapables de remorquer un convoi pesant 500 tonnes, et tous ceux qui ont eu quelquefois l'occasion de voyager sur le chemin de fer Intercolonial, y ont vu un grand nombre de trains de 180, 200 et 300 tonnes. C'était là la pesanteur moyenne des convois qui circulaient sur ce chemin. Alors que des locomotives plus lourdes, exigeant le même nombre d'employés, mais dépensant un peu plus de houille, auraient pu remorquer des convois cinq fois plus lourds, avec les rampes les plus fortes du chemin sans aucune difficulté, comme elles le font d'ailleurs actuellement. La seule chose que je regrette, c'est de ne pas avoir réussi à faire construire et utilisé ces locomotives plus tôt. Nous n'avons pas encore eu le temps de nous rendre compte des avantages que nous devons retirer de l'acquisition de ces locomotives, de sorte que nous ne sommes pas encore en position de pouvoir dire que le chemin est complètement outillé sous ce rapport.

Nous allons dépenser cette année une somme de $400,000, imputable sur le capital, pour l'achat de rails. Il nous faut poser des rails plus pesants pour mettre le chemin dans un état convenable. Cette nécessité est trop évidente pour avoir besoin d'explication. Il nous faut augmenter la pesanteur de nos convois, avoir des locomotives et des wagons plus lourds, et l'intérêt du chemin comme la sûreté des voyageurs exigent que l'on renouvelle les rails et que l'on répare les ponts afin que ces convois puissent circuler sans danger. Nous avons dépensé $200,000 à compte du capital, depuis trois ans, pour réparer les ponts et augmenter leur force de résistance. J'aurais été plus satisfait et le service aurait été meilleur, s'il nous avions pu dépenser un montant deux ou trois fois plus considérable durant cette même période. Le gouvernement aurait mieux fait de dépenser une somme encore plus élevée que celle que je viens de mentionner pour l'achat d'une plus grande quantité de rails, mais les honorables députés doivent comprendre que si le gouvernement eût cru qu'il fut possible de placer un montant plus élevé dans les estimations supplémentaires à cette fin il l'aurait certainement fait. Si le gouvernement eût cru que le parlement aurait consenti à voter un montant plus élevé il l'aurait bien demandé, mais nous devons faire preuve de modération et de prudence dans ces questions. Nous ne pouvons faire comme les compagnies de chemins de fer et augmenter notre capital de $20,000,000 afin de nous procurer l'argent nécessaire pour exécuter les améliorations requises. Il nous faut procéder avec plus de modération. Nous avons moins dépensé durant ces années dernières que nous l'aurions désiré. Des sommes considérables, près de $2,000,000 auront bientôt été dépensées pour méliorre les voies de garage et autres parties du chemin de fer.

Va-t-on prétendre qu'avec des convois plus longs et des locomotives plus lourdes, il ne faut pas augmenter les voies de garages. Je suis à faire préparer un état du nombre de milles—il y en a des centaines—qui ont été ainsi ajoutés au chemin de fer sous forme de voies de garage, depuis deux ou trois ans. Si je puis me le procurer assez tôt, je le communiquerai à la Chambre avant que nous en ayons fini avec la question de l'Intercolonial. Or, nous avons dépensé $2,000,000 pour cela et va-t-on dire que cette dépense n'était pas nécessaire? Dans ce cas, il vaudrait mieux enlever les rails et dire au public que vous ne voulez pas de ce chemin de fer plutôt que de l'exploiter dans l'état misérable où il était. Si l'on veut avoir un chemin digne du Canada, on ne peut pas en améliorer une partie et laisser le reste aller à la débandade. On ne peut pas avoir de lourdes locomotives pour transporter économiquement les marchandises, si on n'a pas des rails plus pesants, des voies de garage plus longues, et des wagons d'une plus grande capacité. Tout cela s'enchaîne, aussi infailliblement que la nuit succède au jour, et c'est une nécessité absolue. Ayant augmenté la capacité des wagons et la longueur des convois, il nous fallait absolument des voies de garage additionnelles, d'un bout à l'autre de la voie, et cela dans le plus court délai possible.

Quant aux dépenses faites au détroit de Canso, personne ne paraît s'y être objecté. Les petits hangars à marchandises que nous avions le long de la ligne, les petites gares et les petits bureaux insuffisants, il a fallu tout agrandir et renouveler, et depuis cinq ans nous avons dépensé $1,000,000 pour cela. Va-t-on dire que lorsque toute la population le long de la voie demandait à grands cris des améliorations pour répondre aux besoins du trafic, nous aurions dû rester sourds à leurs réclamations, parce qu'il aurait plu à un député de l'opposition de crier au gaspillage, ou qu'un autre, s'imaginant représenter son parti aurait pu dire : "Quel gouffre pour l'argent des contribuables que ce chemin de fer!"

Je considèrerais que nous sommes indignes de la position de ministres de la couronne que nous occupons, si nous courbions timidement la tête devant de pareilles clabauderies, et si nous refusions de donner au public les améliorations qu'il demande sur l'Intercolonial. D'ailleurs, loin de jamais chercher à faire du gaspillage, j'ai toujours dépensé moins que ce que demandaient les besoins du trafic, et quand j'ai eu des demandes à faire, elles ont toujours été accueillies avec complaisance et justice par mes collègues. Je n'ai peut-être pas toujours obtenu tout ce que j'aurais désiré, mais je comprenais que c'était autant que le gouvernement pouvait raisonnablement accorder dans les circonstances. Je suis prêt à prendre la responsabilité de tout ce qui a été fait pour faire de l'Intercolonial un chemin de fer digne du Canada ; et s'il n'est pas encore dans un état absolu de perfection, nous espérons qu'il le sera bientôt.

J'aimerais entendre un député de la gauche qui a voyagé sur cette ligne, nous dire franchement ce qu'il pense des améliorations que nous avons réalisées. Privément, les députés de la gauche m'ont souvent félicité de tout ce qui a été fait. Ils se sont montrés prodigues d'éloges pour l'admirable service que nous sommes parvenus à donner au public. N'oublions pas que l'Intercolonial n'est pas un chemin de fer uniquement pour les provinces maritimes ; n'oublions pas que la classe commerciale, que le public voyageur de tout le pays profitent de ces améliorations.

Pour ma part, je suis convaincu que toute la population est contente de voir l'Intercolonial en bon état. Quel service donnait le chemin de fer Canadien du Pacifique avant que nous ayons commencé à améliorer celui de l'Intercolonial? Tous ceux qui ont voyagé par cette ligne autrefois, diront qu'avant que nous ayons commencé à améliorer celui pied où il est aujourd'hui, ils étaient loin de

trouver sur le Pacifique Canadien les avantages, le confortable, les facilités qu'ils y trouvent aujourd'hui. Ce sont nos efforts dans l'intérêt du public qui ont stimulé le zèle de cette compagnie.

Les deux côtés de la Chambre admettront qu'il y a une place qu'un chemin de fer de l'Etat peut remplir avec avantage dans tous les pays du monde ; il peut servir de modèle et d'aiguillon aux autres chemins qui s'efforcent de donner au public un service aussi parfait. Quand même un chemin de fer de l'Etat n'atteindrait pas d'autre but, il aura fait beaucoup pour le bien-être de la population.

Je suis convaincu qu'en tenant compte de toutes les circonstances, le peuple canadien ne dira pas qu'il a été dépensé un sou de trop sur l'Intercolonial. Je dis que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) par exemple, ne représente pas les sentiments de la population de Montréal, ni celle de son propre comté, quand il parle de l'Intercolonial en termes aussi méprisants qu'il a l'habitude de le faire. Il ne représente pas les idées du peuple canadien quand il traite cette question comme si elle n'était pas digne d'être discutée sérieusement. Je suis certain que les citoyens de Montréal ne l'approuvent pas en cela, car ils sont plus que satisfaits de ce que nous ayons prolongé l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Je crois avoir prouvé, M. l'Orateur, que les dépenses à compte du capital étaient nécessaires et justifiables. Mais on nous a répondu, comme s'il se fut agi d'un argument sérieux : Oui, mais vous avez imputé sur le capital des sommes qui auraient dû être soldées à mêmes les recettes du chemin. Autrement dit, ils nous reprochent de n'avoir pas adopté un mode de comptabilité que recommanderait un comptable diplômé. Tout cela est très joli ; c'est peut-être un bon argument à adresser à une réunion d'actionnaires, s'il s'agissait de décider si une certaine dépense faite dans l'année doit être soldée à même les recettes et réduire d'autant les dividendes, si cette dépense doit être convertie en obligations garanties par une hypothèque sur le chemin, de manière à ce que les actionnaires à venir aient à en supporter le poids pendant que les actionnaires présents toucheront de plus forts dividendes. Dans ces compagnies les actionnaires changent d'une année à l'autre ; un certain nombre de citoyens peuvent être actionnaires aujourd'hui et ne plus l'être le mois prochain ou l'année prochaine, et la question soulevée par les députés de la gauche, relativement à la dépense portée au compte du chemin de fer Intercolonial, serait une question dont la considération pourrait être fort profitable dans de telles circonstances. Mais est-ce là, vraiment, la situation, pour ce qui en est du chemin de fer Intercolonial ? Je soutiens que non. L'Intercolonial appartient au peuple de ce pays, et cela étant, ses possesseurs ne sont pas dans la même situation que celle qui pourrait être faite aux actionnaires d'une compagnie à fonds social. Le gouvernement est une institution d'un caractère permanent. Le personnel peut changer, mais ce n'en est pas moins toujours le gouvernement du Canada qui administre l'Intercolonial, et ceux qui en sont les propriétaires sont les Canadiens, soit ceux-là mêmes qui vivent aujourd'hui, ou ceux qui vivront dans les années à venir. Ce sont les intérêts du pays qui sont en jeu, et l'on ne peut pas dire que ce soit tout à fait pour eux une question de comptabilité. Ce que je veux démontrer, M. l'Orateur, c'est que même si cela était, il n'y a absolument rien dans l'argument que les honorables députés de la gauche ont invoqué à ce sujet.

Ma première proposition est celle-ci : si ont admet la nécessité de faire ces dépenses pour mettre le chemin dans l'état où nous voulons l'amener et pour lui donner une efficacité encore plus grande, il n'y a qu'un moyen d'y arriver, et ce moyen c'est l'emprunt, autrement dit, en portant cette dépense au compte du capital. Et la raison en est que les recettes du chemin ne laissent pas une marge suffisante. Même si ces recettes atteignaient chaque année le chiffre de nos plus fortes années, ce ne serait qu'une goutte d'eau dans l'océan, quand il s'agirait de reconstruire et remettre sur de nouvelles bases un grand chemin de fer.

Combien faudrait-il de temps pour renouveler les rails sur toute la ligne, s'il fallait en prendre le coût sur les recettes ? Combien faudrait-il de temps pour construire de nouvelles voies de garage et renouveler le matériel roulant ? Il se trouve que cette ligne n'a jamais été et ne sera jamais peut-être jamais un chemin de fer à gros dividendes. Il existe des circonstances qui, d'ici à plusieurs années, auront une grande influence sur le résultat financier de cette entreprise. Il serait injuste d'appliquer à ce chemin les règles strictes qui pourraient être appliquées à un chemin de fer construit pour des fins purement commerciales. Je me demande quelle part les considérations commerciales ont eu dans le choix du tracé de l'Intercolonial. S'il s'était agi de construire une voie ferrée destinée à rapporter tous les ans un fort revenu à l'Etat, qui aurait voulu d'un tracé faisant un aussi long détour que celui de l'Intercolonial ? Je ne prétends pas dire qu'on n'aurait pas dû choisir la route actuelle. Dans les conditions où se trouvait alors le pays, je considère qu'il était important d'agir comme on l'a fait, parce que la population de cette partie du pays aurait été privée de tout moyen de communication par chemin de fer. Mais parce que les circonstances ont imposé ce tracé, ce n'est pas une raison pour dire que l'Intercolonial doit être négligé et méprisé, et doit être laissé dans l'état d'un chemin de fer de deuxième ou de troisième classe, sous prétexte qu'il ne donne pas et ne promet pas de donner de grands résultats financiers.

Je prétends donc que ce chemin étant administré par l'Etat, la question de porter le coût des améliorations au compte du capital ou à celui des recetttes, est tout à fait indifférente ; dans un cas ou dans l'autre, le résultat, à la fin de l'année, sera absolument le même tant pour les contribuables du Canada que pour le ministre des Finances. Ce serait une supercherie de ma part de venir demander au parlement un crédit de deux, trois ou quatre millions de dollars à prendre sur les recettes, pour améliorer la voie. Si j'agissais ainsi, quel serait le premier homme à me jeter la pierre ? Mes honorables amis de la gauche ne seraient pas lents à m'accuser d'enfantillage ; ils me reprocheraient de chercher à tromper le parlement en demandant un crédit de deux, trois ou quatre millions de dollars, à prendre sur les recettes du chemin, quand l'excédent de recettes n'a jamais dépassé $122,000, en aucune année depuis sa construction.

Ils me diraient : Pourquoi n'avouez-vous pas franchement et honnêtement au pays que vous n'avez pas ces recettes, que vous n'espérez pas les avoir et que votre intention est d'augmenter le chiffre de la dette nationale, en prenant cet argent dans le coffre public ?

Voilà ce que la gauche ne manquerait pas de dire si j'agissais ainsi. On voit donc que si le chemin doit être amélioré et amélioré promptement, et que s'il faut pour cela dépenser de fortes sommes, il nous faut nécessairement emprunter l'argent nécessaire. Quand je dis emprunter, je suppose le cas où il n'y aurait pas dans le trésor de l'Etat, une somme disponible suffisante après qu'on aurait pourvu à tous les autres services. S'il y avait dans le trésor un excédent suffisant, la dette ne serait pas augmentée et les contribuables se trouveraient dans la même position que si l'argent avait été voté comme devant être pris sur les recettes et avait été dépensé en conséquence.

Si on admet que ces dépenses étaient nécessaires et devaient être faites, je ne crois pas qu'il soit possible d'imaginer une théorie ou d'inventer un argument pour démontrer que le fait de demander que ce crédit soit mis au compte du capital, ait modifié d'un sou la situation financière du pays, on ait fait perdre un sou aux contribuables.

J'espère que mon raisonnement a été bien compris, et alors, je dis qu'on n'a pas raison de critiquer cette dépense—je ne parle pas de certains petits détails. Je ne veux pas prétendre un seul instant que lorsqu'il s'agit de l'emploi de millions de dollars, il ne peut pas se trouver certaines petites dépenses qui auraient pu être évitées par une surveillance plus sévère. Je fais cette concession pour éviter de paraître trop présomptueux. A tout prendre, et sauf cette exception, je répète que si ces dépenses étaient nécessaires elles ne pouvaient pas être faites autrement ; et autant que je puis m'en rendre compte il est tout à fait indifférent au pays, qu'elles aient été faites de cette manière ou d'une autre. La seule différence est celle qu'indiquait l'ex-ministre des Finances, corroborant par là même tout ce que je viens de dire. Au cours du débat qui eut lieu sur cette question, il admit que ce mode de comptabilité n'affectait en rien la situation financière du pays ; mais, ajoutait-il, cela fait une différence quand le parlement entreprend d'établir une comparaison entre la nature de votre administration et celle de vos prédécesseurs. Cela fait une différence, disait-il, quand vous mettez les deux administrations en regard, si vous avez porté au compte du capital des dépenses que vous auriez dû faire à même les petits excédents de recettes que vous avez pu faire, parce que cela vous a permis un bilan plus favorable que si vous aviez suivi la même ligne de conduite que vos prédécesseurs. Pour cette raison, disait l'ex-ministre des Finances, pour les fins de la comparaison, il vaudrait mieux ne pas porter ces dépenses au compte du capital.

Ce raisonnement vaut qu'on s'y arrête quelque peu. On remarquera que cette proposition repose sur deux ou trois suppositions. Pour bien saisir la force de ce raisonnement, et avant d'admettre qu'il s'applique au cas présent, il faut supposer comme bien fondées, deux ou trois propositions bien claires et bien définies que je vais indiquer. Pour qu'une comparaison ait une valeur quelconque, il faut d'abord que les conditions dans les deux termes de la comparaison soient, sinon absolument, du moins à peu près, identiques. J'espère que la Chambre admettra cela. N'ai-je pas raison de dire que pour qu'une comparaison entre le gouvernement actuel et le gouvernement précédent soit possible, et si l'on veut établir que nos dépenses n'ont pas été portées au bon compte, il faut démontrer que les conditions dans lesquelles ces dépenses ont été faites durant l'administration de mon prédécesseur et pendant mon administration, étaient semblables ?

Si cette proposition est admise, il nous reste à examiner si même en torturant et dénaturant les faits, il est possible de prétendre que les conditions étaient les mêmes dans les deux cas. Pour ma part, je dis non. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux se contentait de tenir cette voie en état d'être exploitée. Sans doute que la plateforme du chemin était bonne. Il n'y en a pas de meilleure dans le pays—solide—bien faite—répondant aux besoins du moment.

Elle était excellente pour des locomotives de 30 et 40 tonnes et des convois de 180 ou 200 tonnes, formés de huit ou neuf voitures au plus. Dans ces conditions mon honorable ami s'en tirait assez bien. Si nous passons à la question d'économie, il est loin de compte, mais il ne visait pas à l'économie. Il n'a adopté aucune méthode pratique pour assurer l'économie. Il se complaisait dans la routine et il se serait contenté de laisser les choses aller ainsi, pendant cinquante ans encore, si lui et ses collègues avaient pu

détenir le pouvoir aussi longtemps. Mais un jour le pays s'est réveillé et quand je dis le pays, je veux dire tout le pays, et non seulement les provinces maritimes et cette partie de la province de Québec que traverse l'Intercolonial. Si mon honorable ami est d'une opinion contraire, je lui dirai qu'Ontario qui expédie la plus grande partie de son trafic dans les provinces maritimes par l'Intercolonial, est aussi intéressé que ces provinces à ce que cette voie ferrée soit bien administrée et donne un service efficace ; car nous savons tous que les provinces maritimes importent d'Ontario tout ce qui leur manquent en fait de produits industriels. Si l'honorable député venait dans les bureaux du ministère, s'il lisait les lettres que nous recevons tous les jours des industriels d'Ontario, s'il entendait les plaintes qui nous parviennent parce que nous n'avons pas assez de voitures ou que nous n'expédions pas les marchandises avec assez de célérité, si lui et l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) connaissaient tous ces détails, ils commenceraient à comprendre qu'il n'y a pas que les provinces maritimes et une partie de la province de Québec intéressées dans cette question. Ainsi, quand je dis le pays, je parle du pays tout entier, car cela concerne tout le pays.

Après ce réveil de l'opinion publique qui demandait des améliorations, les conditions n'étaient plus du tout les mêmes que du temps de mon prédécesseur. L'honorable député et ses amis qui ont suivi les séances du comité des chemins de fer et passé leurs nuits à calculer combien l'ancien gouvernement a dépensé d'argent et a posé de rails à même les recettes du chemin, sont libres de tirer tout ce qu'ils pourront de cette comparaison. Ils constateront que sous le régime de mon prédécesseur (l'honorable M. Haggart) on n'a jamais posé plus de 3,000 ou 4,000 tonnes de rails dans une année, pendant que nous en avons posé 25,000 et 30,000 tonnes par année, et que nous devrions en poser 50,000 tonnes par année, pendant toute cette génération et peut-être la suivante, si nous voulons que le chemin soit convenablement équipé. Je ne crois pas que mon honorable ami ait jamais posé 5,000 tonnes de rails, en une année. Une année, il en a posé 1,800 tonnes, une autre 3,000 ou 3,500 tonnes. Quel sens commun y a-t-il à établir une comparaison entre les dépenses que nécessite la pose de 3,000 à 5,000 tonnes de rails par année, et celles qu'entraîne la pose de 25,000 à 30,000 tonnes? Peut-on dire que les conditions étaient les mêmes? Est-il possible d'établir une juste comparaison entre les deux et d'en tirer des conclusions favorables à la prétention de mon honorable ami? Je ne le crois pas.

Mais il n'y a pas que la pose des rails. Il en est de même tout du long. Prenons, par exemple, le cas des nouvelles locomotives. Par le temps qui court il faut se tenir l'œil ouvert et agir. Il nous a fallu acheter de 25 à 30 locomotives par année. Nous ne les avons pas encore toutes, mais nous espérons les avoir bientôt, assez tôt pour s'en servir pendant le prochain exercice.

M. MONK : Avez-vous demandé des soumissions?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Je vais me permettre une petite digression, afin de faire une remarque pour le bénéfice de mon honorable ami.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'en profitera pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que oui. Je sais le chagrin qu'il a éprouvé, la douleur qu'il a ressenti, quand il a appris qu'il y a trois ou quatre ans le gouvernement avait fait construire des locomotives aux Etats-Unis pour l'Intercolonial. J'ai été profondément touché en voyant la mine qu'il avait quand l'énormité de cette conduite de notre part, est parvenue jusqu'à ses oreilles. Je ne voudrais pas souhaiter à mon pire ennemi les tortures qu'il semblait endurer. La seule chose qui m'a surpris, c'est de voir que c'était la première fois qu'il se laissait ainsi abattre par le malheur. N'est-il pas surprenant, en effet, de voir qu'il n'ait pas donné le moindre signe de regret quand le gouvernement qu'il appuyait faisait absolument la même chose, et dans des conditions qui ne rendaient pas ces achats à l'étranger absolument nécessaires, comme dans notre cas. Il existe un rapport du comité des chemins de fer que je pourrais citer. Je me rappelle que mon honorable ami s'est plaint de la manière dont étaient traités certains individus qui avaient été appelés devant ce comité. Autant que je sache, il n'était pas lui-même présent à cette séance, et j'ignore comment il se fait que la conduite du comité lui ait causé une si pénible impression. Il porte beaucoup d'intérêt à toutes ces questions, il voudrait que tous les témoins fussent entendus, et cependant je ne l'ai jamais vu aux séances auxquelles j'ai assisté, et j'ai assisté à toutes.

M. MONK : Vous ne nous laissez rien prouver devant ce comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami n'était pas présent pour chercher à prouver quelque chose. Il préfère tirer de loin. Quand il a quelque chose à lancer, il le fait par l'intermédiaire d'un autre. Je vais lui dire ce qui s'est passé à cette séance, et s'il avait été présent, je suis certain qu'on aurait été obligé de l'emmener sur une civière. Il paraîtrait qu'un haut fonctionnaire de l'Intercolonial avait publié une circulaire disant que le surintendant des mécaniciens avait condamné les locomotives en usage sur cette ligne. L'honorable député (M. Haggart), qui conduisait l'enquête, avait fait venir un témoin de Moncton pour expliquer sa propre

conduite et vérifier l'exactitude des faits allégués dans cette circulaire. Puisque le surintendant avait condamné les locomotives, on en concluait, naturellement, qu'il avait aussi condamné celles que j'avais achetées aux Etats-Unis. C'est ce que les honorables députés avaient dans l'idée et en faisant venir le surintendant du département des mécaniciens, ils croyaient pouvoir établir le fait à la conviction du comité. Le témoin se présenta et mon honorable ami l'interrogea. Qu'a-t-il réussi à prouver ? Le témoin déclara que cette circulaire était erronée en lui attribuant une déclaration qu'il n'avait jamais faite. Il n'avait jamais condamné les locomotives, mais avait dit qu'elles avaient besoin d'être retouchées, dans certains petits détails, et attribuait le retard des trains au fait que les locomotives n'avaient pas été envoyées aux ateliers, comme il en avait donné l'ordre. Mon honorable ami lui demanda de quelles locomotives il avait parlé, et il donna les numéros—24, 28, 66 et 68, je crois. Interrogé de nouveau, il déclara que les locomotives 24 et 26 avaient été faites à Kingston, en 1894. Jusque-là, on n'avait pas réussi à prouver qu'il s'agissait des locomotives que j'avais achetées aux Etats-Unis. L'interrogatoire continua et on demanda au témoin où et quand les autres locomotives avaient été faites. Elles provenaient des ateliers de Cook, des Etats-Unis, et avaient été achetées en 1893.

M. MONK : N'est-il pas vrai qu'il n'y avait pas d'ateliers pour la construction de locomotives au Canada à cette époque ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous nous occuperons de cela dans un instant. Pour le moment——

L'honorable M. HAGGART : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami ferait bien de ne pas chanter avant d'être sorti du bois——

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a défiguré les faits quant au nombre des locomotives. S'il veut se rafraichir la mémoire, il constatera qu'il n'y en avait qu'une et cela à une époque où on ne construisait pas de locomotives au Canada.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela a été dit plus tard. Le point que je veux faire ressortir c'est que mon honorable ami avait acheté cette locomotive ou ces locomotives—le nombre en a été donné à l'enquête—aux Etats-Unis. Il prétend maintenant qu'il était justifiable de les acheter aux Etats-Unis s'il ne pouvait pas se les procurer au Canada. Veut-il admettre que cette excuse est aussi bonne pour moi que pour lui ? Je n'ai pas entendu un seul député de la gauche admettre que j'étais excusable d'avoir acheté ces locomotives aux Etats-Unis, si je ne pouvais pas me les procurer au Canada. Je suppose que mon honorable ami (M. Haggart) espère me succéder au ministère des Chemins de fer et Canaux s'il se produit un renversement de gouvernement avant sa mort. Alors, en admettant qu'un ministre est excusable d'acheter des locomotives à l'étranger, quand il ne peut pas s'en procurer dans le pays, il nous donne une idée de ce qu'il ferait.

L'honorable M. HAGGART : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je m'en tiens à cela ; mais alors que devient l'argument de l'honorable député qui siège à ses côtés ? Quel cas faut-il faire de ses prétentions ? Comment expliquer ses dédains pour mon administration quand son ami (l'honorable M. Haggart) nous informe que deux ans avant de remettre son portefeuille il est allé acheter des locomotives aux Etats-Unis. Tout cela n'est-il pas suffisant pour justifier la conduite du gouvernement actuel, puisqu'il est amplement prouvé qu'il était impossible de se les procurer au Canada dans le moment. Les ateliers étaient fermés. Cette compagnie avait reçu des commandes de moi et je l'ai suppliée de les exécuter, et de ne pas renvoyer ses ouvriers. Quand elle ferma ses portes, les commandes n'étaient pas exécutées, et je dus m'adresser aux Etats-Unis, à moins de renoncer entièrement à augmenter le matériel de l'Intercolonial. Je me suis donc trouvé dans le cas réservé dont parle l'honorable député, et alors, je demande à ses amis de se tenir tranquilles à l'avenir.

M. MONK : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Une douzaine si vous voulez.

M. MONK : N'est-il pas vrai que depuis que l'honorable ministre a commandé des locomotives à la compagnie de Kingston, sans demander de soumissions, elle a réouvert ses ateliers ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les dernières locomotives achetées par le gouvernement précédent l'ont été à Kingston, sans que des soumissions aient été demandées ; mais ce que je veux dire, c'est qu'à l'avenir l'opposition nous laisse tranquille et ne nous parle plus de la provenance de ces locomotives. Et tout le tapage fait par les journaux conservateurs d'un bout à l'autre du pays au sujet de l'énormité de la faute commise par le gouvernement, n'a pas sa raison d'être, puisque notre conduite a été excusée et approuvée par les membres les plus importants de leur parti.

L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) m'a posé il y a un instant une question à laquelle je n'ai pas répondu sur le champ ; mais j'y reviens. Il prétend que les ateliers de Kingston pour la construc-

tion des locomotives étaient fermés, et que l'ancien gouvernement ne pouvait pas commander ses locomotives dans le pays après 1893. C'est une excuse futile. Sa mémoire lui fait évidemment défaut. J'ai ici, et je produirai avant la fin du débat, la correspondance échangée entre l'honorable M. Haggart et la Compagnie des locomotives de Kingston, en 1893. Dans ces lettres la compagnie demande au gouvernement, supplie le gouvernement, de lui acheter des locomotives, et le gouvernement refuse.

L'honorable M. HAGGART : Le témoignage sur lequel l'honorable ministre s'appuie, est celui qui a été donné devant le comité. Un témoin a déclaré qu'une certaine locomotive avait été achetée aux Etats-Unis et 1891 ou 1893, je ne me rappelle pas au juste. Je lui ai demandé si les ateliers de Kingston fonctionnaient dans le temps et sa réponse a été qu'il ne le croyait pas. L'honorable ministre peut consulter ces témoignages donnés sous serment.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député est complètement dans l'erreur. Il ne devrait pas se fier à ses souvenirs, puisqu'il a oublié un incident survenu il y a à peine quelques jours. M. Muhlfield lui a répondu qu'il n'en savait rien, et s'il a été pris note de cette déposition, on peut voir par les minutes du comité que j'ai raison. J'irai plus loin, et je dirai que lorsque l'honorable député prétend que les ateliers de Kingston étaient fermés à cette époque et qu'il donne cela comme une excuse pour avoir agi comme il l'a fait, il parle de choses qu'il ne connait pas, car c'est absolument contraire aux faits. En 1893, les ateliers de Kingston étaient en pleine opération et fabriquaient des locomotives. En 1892 et en 1894, ils étaient aussi en pleine opération, le seul désir de cette compagnie était de vendre des locomotives au gouvernement.

M. INGRAM : L'honorable ministre approuve-t-il l'envoi de cette circulaire—

Plusieurs VOIX : Oh ! oh !

M. INGRAM : La droite refuse-t-elle d'être renseignée ? Je demande au ministre s'il approuve l'envoi de cette circulaire disant que les locomotives de Kingeton ne valaient rien, qu'elles étaient mal construites ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député voudrait connaître mon opinion personnelle sur une question qui n'est pas du tout pertinente à celle qui nous occupe. Qu'est-ce que cela a à faire avec la question de savoir si j'ai eu raison d'acheter des locomotives aux Etats-Unis.

M. INGRAM : Je veux faire remarquer à l'honorable ministre que le sieur Russell qu'il a importé des Etats-Unis, ne connaît pas un mot de la question sur laquelle il écrit. Et je puis le prouver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a bien tort de dire que j'ai importé M. Russell des Etats-Unis. C'est un Canadien né dans le comté de Charlotte, N.-B., où il compte beaucoup de parents et d'amis. Il a commencé à apprendre son métier sur l'Intercolonial où il est resté employé jusqu'à ce qu'il fut devenu homme. Il partit alors pour les Etats-Unis et s'est élevé, degré par degré, jusqu'aux plus hautes positions dans les chemins de fer de ce pays. Après les renseignements que nous avons reçus et les recommandations les plus flatteuses qui nous ont été données par ceux qui l'avaient eu à leur emploi, nous avons été trop contents de lui demander de revenir, et de donner à son pays le bénéfice de l'expérience qu'il avait acquise. Pourquoi l'honorable député parle-t-il de lui comme d'un importé des Etats-Unis ?

M. INGRAM : Parce qu'il ne connaît pas la différence entre la construction et l'assemblage des pièces.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député est-il obligé d'accompagner chacune de ses questions d'une remarque blessante, comme il vient de le faire à l'égard de M. Russell en le qualifiant d'importé des Etats-Unis ?

M. INGRAM : Je suis Canadien avant tout, et quand un homme importé des Etats-Unis cherche à décrier les industries du Canada, je l'attaque.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut savoir la vérité, je lui dirai qu'il n'y a rien dans la déclaration de M. Russell qui puisse être interprété comme dénigrant les produits canadiens, comme tels.

M. INGRAM : J'ai dit et je répète que M. Russell a écrit aux différents surintendants, pour appeler leur attention sur le peu de satisfaction que donnaient ces locomotives, et il attribuait cela à leur construction defectueuse. Or, le fonctionnaire du ministre, qu'il a fait lui-même venir de Moncton ces jours derniers, a prouvé que ce n'était pas la construction qui était défectueuse, mais l'assemblage des pièces.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député tient absolument à décerner un certificat attestant la nature, la qualité et le fini des locomotives canadiennes, je ne puis que l'en féliciter et tous les fonctionnaires de l'Intercolonial se feront un plaisir de l'en remercier. Je n'ai jamais hésité à déclarer que les locomotives que nous avons achetées à Kingston, nous ont toujours donné entière satisfaction et en parlant ainsi je ne fais qu'exprimer l'opinion des fonctionnaires de l'Intercolonial qui ont la compétence voulue pour se prononcer sur cette question. J'ai toujours dit, aussi que nous regrettions de

ne pas pouvoir acheter toutes nos locomotives au Canada.

Pour revenir à la question, je dis qu'en fait de comparaison, il serait absurde de nous reprocher de porter des dépenses de cette nature au compte du capital, quand nos prédécesseurs portaient à ce même compte des dépenses insignifiantes, surtout dans un moment où nous sommes à renouveler cette ligne, sous plusieurs rapports. Ainsi, l'argument auquel ils ont eu recours ne s'applique pas du tout dans ce cas-ci. D'ailleurs c'est une discussion purement technique et nos adversaires sont à la poursuite d'une ombre. Le fait matériel, palpable, c'est que le mode de comptabilité que nous avons adopté ne fait pas perdre un sou au pays. Les contribuables étaient-ils mieux sous l'ancien régime que sous le nouveau ? Je dis, non. Il est contraire à tous les principes du bon sens et de la justice de nous reprocher les millions que nous avons dépensés pour améliorer, renouveler et refaire ce chemin de fer. Je répudie cette accusation, je maintiens qu'elle n'a rien de fondée et j'ai la conviction que le pays dira comme moi.

Il y a une manière d'établir une comparaison juste, équitable, entre les deux administrations, et grâce à cette comparaison, nos adversaires pourront réclamer tout le mérite qui leur revient de droit. Il y a une certaine classe de dépenses, qui peuvent être prises tous les ans sur les recettes, pour maintenir le chemin en parfait ordre. Ces dépenses sont classées sous différents chefs et sont faciles à reconnaître, et il est très aisé d'en calculer le chiffre total.

Prenons par exemple les dépenses faites pour l'entretien de la voie et des ateliers, et nous voyons que les conservateurs ont dépensé, en chiffres ronds, un million de piastres. Maintenant si on prend les dépenses faites par le gouvernement actuel, de ce chef, pour les mêmes fins, et s'ils démontrent qu'ils ont dépensé plus que nous, ou que nous avons dépensé moins qu'eux, en nous allouant une somme raisonnable pour la longueur de chemin additionnelle que nous avons à entretenir, ce sera un bon argument en leur faveur. S'il ne peuvent pas faire cette preuve, l'argument tourne contre eux. Ils sont incapables de nous dire où nous avons dépensé moins qu'eux, pour ces services, toujours en tenant compte de l'extension de la voie. Ils ne peuvent donc pas prétendre que la comparaison est à leur avantage et à notre désavantage ; ils ne peuvent pas prétendre, non plus, que nous avons puisé à même le capital pour entretenir la voie, afin de faire paraître notre situation meilleure et faire tourner la comparaison en notre faveur. Je crois avoir exposé clairement la situation et je vais tâcher de l'établir par les faits.

Il y a trois chapitres : voies et travaux, qui comprennent tout ce qui est mis sur la voie, tout ce qui est employé à l'amélioration des gares, tout ce qui est dépensé en voies de garage, en réparation de locomotives, en renouvellement de locomotives, en réparation de voitures et en renouvellement de voitures. Voilà les trois chefs sous lesquels se trouvent réunies les différentes sommes dépensées sur la voie et il est facile d'établir une comparaison équitable entre elles. Nous pouvons prendre ces trois catégories de dépenses sous l'ancien gouvernement, les examiner et constater qu'il a dépensé, chaque année, telle ou telle somme en voies et travaux, en réparation et renouvellement de locomotives, en réparation et renouvellement de voitures ; en additionnant ces différentes sommes, nous avons exactement ce qui a été consacré au chemin, chaque année. Je fais ensuite le même calcul, pour les années de notre administration. Pour les fins de cette comparaison, j'ai choisi la dernière année de l'administration conservatrice, pendant laquelle les conservateurs ont dépensé autant, sinon plus, que les autres années, pour l'entretien du chemin. Je crois que mon honorable ami admettra que c'est une bonne année pour les fins de cette comparaison. Comme second terme de comparaison, je prends les années 1900 et 1901 de l'administration libérale. Les dépenses pour voies et travaux, en 1896, ont été de $774,556—la dernière année du régime conservateur ; en 1900, ces mêmes dépenses se sont élevées à $962,978. En réparation aux locomotives et en renouvellements de locomotives, il a été dépensé en 1896, $230,000 en chiffres ronds, et en 1900, $317,000. En 1896, la réparation et le renouvellement des voitures ont coûté $290,000 et en 1,900, $472,500. La dépense totale des conservateurs, de ces trois chefs, a été de $1,294,372. Mais en 1900, nous avions plus long de chemin qu'eux ; nous en avions 15 pour 100 de plus, et par conséquent nous avions les recettes de 15 pour 100 de plus de voie ferrée, et il convient d'ajouter 15 pour 100 à leurs dépenses pour les mettre sur le même pied que nous, en 1900.

Si, à $1,294,372, vous ajoutez 15 pour 100 de cette même somme, vous obtenez un montant de $1,488,000. Les dépenses brutes du ministère pour l'Intercolonial ont été, en 1900, de $1,752,000 sous ces trois chefs, ou de $264,000 de plus que sous l'ancienne administration, si vous tenez compte du prolongement du chemin de fer et du pour-cent. Or, ces $264,000 de plus pour l'entretien, la réparation et l'amélioration de la voie ont été payés à même les recettes de 1900 et, au nom du sens commun, un député peut-il prétendre ou établir que nous avons fait des dépenses en capital afin de donner le même service qu'eux et de pouvoir établir une comparaison entre notre administration et la leur ? N'est-ce pas une incommensurable fausseté ? Voilà quels sont les faits ; la Chambre a les documents en sa possession et est libre de les examiner. Je ne nie pas que mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) pourrait—et il le fera, sans doute,—choisir quelques-uns des item se rapportant à ces trois chapitres de dépenses intéressants

pour ceux que les menus détails des dépenses d'un chemin de fer intéressent. Il pourrait dire que, tandis que l'ancienne administration dépensait parfois,—il n'aurait qu'à choisir l'année,—$75,000 pour un service, nous n'avons dépensé que $25,000. Il pourrait citer vingt, trente, peut-être cent exemples semblables, mais à quoi bon ? Car pour établir une comparaison juste, il faut mettre les totaux en regard. Ceux-ci démontrent que, pendant l'exercice de 1900, la dépense de ces différents chefs, prenant les moindres comme les plus importants, a été de $264,000 de plus sous le régime actuel que sous l'ancien, et que pareille somme a été prise à même les recettes et consacrée à l'amélioration et à l'entreient de la voie ferrée.

Je demanderai maintenant la permission d'établir une nouvelle comparaison. Dans l'intérêt de nos adversaires, je prendrai les résultats de l'exploitation du chemin en 1901, alors que nous avons eu un découvert de $488,000, et j'établirai ce que nous avons dépensé en frais d'entretien, en travaux de construction et de réparation ou en achat de locomotives et de wagons. Je le répète, l'ancien gouvernement avait dépensé de ce chef $1,488,000, en 1896, tandis que nous avons dépensé pour les mêmes services $2,051,182, en 1901, ou $562,000 de plus si nous ajoutons 15 pour 100 pour la différence du parcours, en plus. Plus d'un demi-million dépensé en plus à même les recettes, pour ces différents services, de ces différents chefs et pour les fins mentionnées, à savoir l'amélioration du chemin. Si nous n'avions pas mis les dépenses à plus forte contribution qu'ils ne l'avaient fait pour l'entretien de l'Intercolonial, en tenant compte de l'extension de cette voie ferrée, nous aurions eu un excédent de $80,000 au lieu d'un découvert de $488,000. Je vois rire mon honorable ami (M. Haggart). J'ignore ce que signifie ce rire. Je voudrais en connaître la raison, mais il ne me facilite pas la tâche. Rit-il parce qu'il croit que ces comparaisons n'ont aucune valeur ? Dans ce cas-là, si elles n'ont aucun poids, chiffres, calculs, états de compte ne veulent rien dire. Si c'est ce que pense l'honorable député, qu'il conforme sa conduite à ses opinions ; alors il se taira plutôt que de critiquer l'administration de l'Intercolonial. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) ne voudrait pas faire un pareil aveu, car, lorsqu'il prendra la parole, il se contentera de nous accabler sous une avalanche de chiffres et de calculs qui démontreront, selon lui, que la comparaison est tout à l'avantage de l'ancien régime et au détriment du gouvernement du jour ; et pourtant je cite des chiffres puisés dans les comptes publics, dans les " Débats " et qui, tous, peuvent être vérifiés. Ce sont les chiffres fournis par le ministère dans le cours régulier des choses, et si les comparaisons ont quelque valeur, il prouvent que, s'il y avait du vrai dans la prétention de nos adversaires que nous avons imputé sur le capital des dépenses qui auraient dû être imputées sur les recettes comme de leur temps, cela paraîtrait dans les résultats de l'exercice financier en question. Or, ces chiffres démontrent la fausseté d'une pareille affirmation et la réfutent carrément.

Relativement aux dépenses en capital, je demanderai à la Chambre de bien vouloir me permettre de présenter un argument que j'avais oublié au cours de la digression que j'ai faite dans l'intérêt des honorables députés de la gauche.

Je désire faire une déclaration qui a bien son importance. L'opposition nous a blâmés d'avoir imputé des dépenses sur le capital et veut nous faire croire que nos prédécesseurs n'ont jamais agi de la même manière et qu'eux-mêmes sont en conséquence bien venus à condamner la ligne de conduite que nous avons suivie. Ils voudraient nous laisser sous l'impression que s'ils condamnent cette pratique, c'est grâce à l'expérience qu'ils ont acquise en agissant tout différemment lors de leur administration de l'Intercolonial. Or, M. l'Orateur, nos amis de la gauche ne peuvent pas même invoquer cette raison quelque futile qu'elle soit en présence des arguments que j'ai invoqués, car je suis en mesure de démontrer que, si crime il y a, ils sont aussi criminels que nous. Je prouverai qu'à mainte reprise, eux-mêmes ont demandé au parlement l'autorisation de faire des dépenses en capital pour les mêmes fins que nous, bien qu'ils nous condamnent aujourd'hui. A vrai dire, les dépenses n'ont pas été faites sur le même pied. Je ne dis pas qu'ils ont été obligés de dépenser d'aussi fortes sommes que nous ; mais, lorsqu'une question de principe est en jeu, la somme importe peu. S'ils demandent de dépenser $100,000 en capital et que, pour les mêmes fins, je désire dépenser $1,000,000, leur position n'en est aucunement renforcée, au point de vue du principe. Ils disent qu'en ce qui a trait aux dépenses en capital, ils combattent pour un principe pour lequel ils ont combattu jusqu'à la fin et que nous devrions reconnaître, selon eux. Consultons les documents qui sont à notre disposition ; ils éclaireront la conscience de la Chambre. Je remonte à l'année 1891 et je constate que le ministre des Chemins de fer sous le régime conservateur demandait au parlement l'autorisation de dépenser $1,500, en capital, pour la construction d'un raccordement en " Y " à Truro. Certes, personne ne prétendra que la construction d'un " Y " à Truro était chose assez rare pour justifier d'en payer les frais à même le capital, si le raisonnement des membres de l'opposition a quelque poids. En réalité, s'ils avaient raison d'imputer sur le capital, $1,500 pour la construction d'un Y, on a bien sujet d'imputer sur le même compte, le coût de la pose des rails et du matériel nécessaire à l'outillage de toute une cour. Voici quelles ont été les dépenses en capital en 1890-1 :

Intercolonial—Etat des dépenses en capital.

1890-91.

Construction d'un "Y" à Truro.....	$ 1,500 00
Facilités additionnelles, à Moncton...	10,608 73
" " à St-Jean ...	4,355 17
Embranchement de Dartmouth..	413 94
" d'Indiantown..	402 63
" de St-Charles..	12,033 49
Matériel roulant..	50,083 44
Construction..	531 94
Total	$79,929 34

On remarquera qu'on imputait sur le capital même des sommes minimes. Je ne pretends pas que mes prédécesseurs n'avaient pas les mêmes motifs que moi de porter chacune de ses dépenses qu'ils ont faites. Je ne les en ai jamais blâmés ; mais je crois que c'est abuser de la patience humaine que d'exhaler son indignation et de condamner sans restriction ce que j'ai fait, lorsqu'on a été les initiateurs et les auteurs d'une politique exactement semblable. Si je croyais qu'ils on mal fait, je n'aurais pas d'excuse à offrir ; mais comme je suis fermement convaincu qu'ils ont eu raison de faire ce qu'ils ont fait, je crois pouvoir invoquer avec confiance leur propre conduite pour abattre la grande colère dont ils se sont animés à mon égard, bien que je n'aie rien fait autre chose que ce qu'ils ont fait eux-mêmes.

En 1891-2, le gouvernement conservateur porta les sommes suivantes au compte du capital :

1891-92.

Pont pour piétons au-dessus de la voie ferrée, à Truro..	$ 5,983 70
Escaliers à la gare d'Halifax..	691 00
Voie de garage à la filature de coton d'Halifax..	3,184 09
Facilités additionnelles, à Moncton..	710,00
Facilités additionnelles, à New-Glasgow	11,107 91
Facilités additionnelles, à St-Jean ..	1,096 65
Acquisition de terrains à Saint-Jean	176 15
Terrain additionnel, à Saint-Jean.. ..	79,960 42
Embranchement de Dartmouth..	796 46
" d'Indiantown..	642 75
" de St-Charles..	45,171 27
Matériel roulant	22,026 25
Bateau pour traverser les wagons, détroit de Canso..	10,297 65
Chemin de fer d'Oxford à New-Glasgow	48,745 23
Chemin de fer du Cap-Breton	89,639 31
Total	$320,218 84

Voilà les entrées portées au compte du capital par le gouvernement conservateur en 1891-2 ; vous le croiriez à peine. En les entendant me dénoncer violemment, vous auriez de la difficulté à croire que mes critiques ont dépensé de pareilles sommes à compte du capital. Et remarquez bien que ceux qui me blâment aujourd'hui sont ceux même qui ont fait ces dépenses, et non pas les députés qui ont tout laissé faire en silence et qui ont été les partisans zélés des premiers. D'entendre les absurdités que débitent les députés de la gauche, ce serait assez pour lasser la patience du saint homme Job. Certes, il faut être doué d'une patience plus qu'ordinaire pour demeurer tranquillement assis et prêter l'oreille à leurs philippiques. Nous pouvons à bon droit nous féliciter de la longanimité dont quelques-uns d'entre nous ont fait preuve, moi surtout.

En 1891-2, nos adversaires ont dépensé les sommes suivantes à compte du capital :

1892-93.

Facilités additionnelles, à Halifax..	$ 56,934 62
Nouvelles voies de garage, à Halifax.	4,500 00
Facilités additionnelles, à New-Glasgow	5,999 47
Facilités additionnelles, à Moncton..	8,590 00
" " à St-Jean ..	9,512 58
Terrain additionnel, à Saint-Jean ..	120,526 49
Acquisition de terrains à Saint-Jean	2,816 63
Intérêt et frais, Gallivan vs la Reine.	476 30
Gares et voies de garage à la jonction d'Eureka..	9,000 00
Voie de garage à Campbelltown jusqu'au quai de Mowat	1,914 00
Matériel roulant	16,813 06
Construction	125 65
Embranchement de St-Charles	1,061 59
Total	$238,260 39

Ces dépenses se chiffrent à $238,000. A vrai dire, elles ne s'élèvent pas à $2,000,000, mais je ne crois pas que la gauche entreprenne d'établir une ligne de démarcation entre les dépenses en capital qui sont légitimes et celles qui ne le sont pas. Ils ne voudront pas prétendre assurément qu'ils ont tracé cette ligne et que les dépenses en capital qu'ils ont faites devront servir de guide à tous les gouvernements à venir pour juger jusqu'où ces derniers pourront s'avancer dans cette voie.

En 1893-94, nos adversaires ont imputé les dépenses suivantes sur le capital :

1893-94.

Facilités additionnelles, à Halifax....	$ 855 41
Facilités additionnelles, à Moncton, outillage	2,700 00
Agrandissement le long de la rive, ville de Saint-Jean	30,821 01
Construction	1,678 19
Matériel roulant	11,251 13
Embranchement de St-Charles	33,349 19
Achat de deux locomotives pesantes.	22,244 47
Bateau pour traverser les wagons de Mulgrave à Point-Tupper	63,463 03
Chemin de fer d'Oxford à New-Glasgow	112,382 75
Chemin de fer du Cap-Breton	158,770 61
Total	$437,515 79

Et en 1894-95 :

1894-95.

Facilités additionnelles, à Halifax ..	$122,708 28
" " à Moncton..	7,494 17
" " à la jonction Ferrona	1,981 57
Construction	1,920 18

Embranchement de St-Charles	$90 65
" d'Indiantown	1,291 07
" de Dartmouth	118,153 94
Matériel roulant	9,984 24
Chemins de fer d'Oxford à New-Glasgow et du Cape-Breton	62,610 41
Total	$327,034 51

Voici maintenant l'exercice de 1895-6 pendant lequel les sommes suivantes furent portées au compte du capital :

Facilités additionnelles, à Halifax	$124,910 00
" " à Moncton	1,000 00
" " à Sydney	11,374 41
Construction	1,948 35
Embranchement de St-Charles	1,271 96
" d'Indiantown	1,436 10
" de Dartmouth	107,402 17
Matériel roulant	10,000 00
Chemin de fer d'Oxford à New-Glasgow	80,40
Total	$259,423 42

Je suppose que mon honorable ami avouera que cet exercice appartient à son administration, mais j'ai peut-être tort de le supposer. Peut-être ne l'avouera-t-il pas. Dans cette hypothèse je veux vous faire lecture d'un document que l'honorable député m'a remis, mais non pas en mains propres. Il ne me l'a pas donné, mais je l'ai reçu comme un legs de sa part lorsque je fus appelé à occuper le poste qu'il avait lui-même occupé si dignement et avec tant de succès. J'ai par devers moi un document qui porte sa signature et son approbation. Il m'a dit : ' Voici l'état écrit que je vous présente comme au futur ministre des Chemins de fer.' Je l'ai reçu de bonne foi, étant bien loin de m'attendre en l'acceptant, je l'avoue franchement, que l'honorable monsieur, qui me laissait ce legs en partant, serait l'un des premiers à blâmer hautement et violemment ma conduite. Vous pourrez juger de la gravité de l'acte qu'il a commis pendant que je lirai le document dont je me propose de faire lecture—le testament politique de mon honorable ami, le budget préparé par le gouvernement dont il faisait partie, déposé sur le bureau de la Chambre, budget que ce gouvernement s'efforça inutilement pendant de longs mois de faire adopter par le parlement. Si ce budget n'a pas été inscrit dans nos statuts, la faute n'en est pas à l'ancienne administration. S'il eut été adopté les dépenses auraient été faites et où seraient aujourd'hui les critiques qui nous blâment et nous reprochent ces dépenses. S'ils ont eu raison de dire tout ce qu'ils ont dit de notre manière de faire ces dépenses, quel ne doit pas être le châtiment des premiers auteurs de dépenses aussi folles ? C'est mon honorable ami qui, le premier, proposa d'imputer sur le capital le coût du matériel roulant.

M. ROSS (Ontario) : Quelle est la date de ce document ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'exercice terminé le 30 juin, 1897.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a-t-il dit que ce document a été soumis au parlement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami dit-il qu'il ne l'a pas été ?

L'honorable M. HAGGART : Je l'ignore.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, on ferait assurément un fort gros volume avec ce que l'honorable député ignore. Il ne sait pas que le gouvernement dans lequel il était ministre des Chemins de fer et Canaux a présenté son budget au parlement dans les premiers jours de la session de 1896 et s'est efforcé de le faire adopter ; mon honorable ami, qui prend sur lui de critiquer les différents chefs de dépenses afférentes aux chemins de fer, ne sait pas que, cette année-là, il a soumis à l'approbation de ses collègues et présenté au parlement de leur plein assentissement les articles de dépenses en capital dont je vais vous faire lecture, et que le premier de ces articles a trait au matériel roulant. Peut-on concevoir pareille ignorance ? Et remarquez bien que cet incident est récent. Ce n'est pas comme si, quelques années avant son départ du ministère, grâce à des connaissances nouvelles, il était revenu de ses errements ; ce n'est pas comme si, après avoir examiné la question dans tous ses détails, il s'était rendu compte de l'odieux de sa conduite passée et s'était converti au dernier moment. Au contraire, au moment même de la dissolution des Chambres, à l'expiration du parlement, le dernier acte de l'honorable député a été de perpétuer des méthodes qu'il condamne aujourd'hui. Il n'y a pas à s'étonner que mon honorable ami cherche à plaider ignorance, car, bien que cette ignorance ne l'excuserait pas, c'est le dernier faux-fuyant auquel il puisse avoir recours. Mais je ne puis pas même admettre qu'il puisse invoquer son ignorance comme une excuse, car je ne puis croire que ce budget ait été soumis au conseil des ministres, ait été approuvé par celui-ci, ait été déposé sur le bureau de la Chambre, sans que mon honorable ami, la tête du ministère qui avait préparé ce budget, en ait eu connaissance. Un tel concours de circonstances est impossible, et l'honorable député l'admettra, après un moment de réflexion.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas encore entendu mentionner un seul article de ce budget.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député en entendra parler assez tôt! Le premier article est de $15,000 pour matériel roulant. Cela ne surprendra-t-il pas tout le monde de la part de l'honorable député qui disait, lors de l'achat du chemin de fer du comté de

Drummond, qu'il fallait imputer sur le compte des recettes, et non sur celui du capital, le coût du matériel roulant——

L'honorable M. HAGGART : Très bien!

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Très bien, dit l'honorable député. Veut-il dire que ces $15,000 devaient couvrir l'achat de matériel roulant, rendu nécessaire par suite de l'extension de l'Intercolonial pendant l'année précédente.

L'honorable M. HAGGART : Oui, peut-être.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député veut-il m'éclairer et me dire où et quand a eu lieu cette extension pour lequel il demandait ce matériel roulant.

L'honorable M. HAGGART : Je parle du prolongement qui avait été fait au Cap-Breton.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député fait une déclaration catégorique et je vais l'obliger à s'en tenir à ce qu'il déclare. Je lui demande où et quand a eu lieu le prolongement?

L'honorable M. HAGGART : Je parle du prolongement qui avait été fait au Cap-Breton, l'année précédente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami prétend-il que l'Intercolonial avait été prolongé au Cap-Breton en 1896?

L'honorable M. HAGGART : Il l'avait été peu de temps auparavant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Combien de temps auparavant, au dire de mon honorable ami?

L'honorable M. HAGGART : Continuez ! Vous cherchez à reprendre haleine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député refuse de répondre. Je crains qu'il se soit mis dans un guêpier. Il peut avoir oublié dans quel but ce matériel roulant a été acheté, mais il ne saurait avoir oublié—ce qui est vrai—qu'il n'a pas été acheté pour aucun prolongement de l'Intercolonial. Il a été acquis parce qu'on en avait besoin, et on ne pouvait se le procurer qu'à même le capital, car il n'y avait pas d'espoir de le payer à même les recettes—et c'est précisément pour la même raison que nous en avons acheté nous-mêmes.

De plus, mon honorable ami se proposait de consacrer $30,500 à des installations additionnelles à Moncton. Remarquez bien, cela était légitime ; je ne trouve pas à redire à aucun de ces articles, parce qu'il n'y avait pas d'autre moyen de se les procurer. En outre, il se proposait de construire un hangar pour la houille et un ponceau à Mulgrave, au coût de $500, et il imputait cette dépense sur le capital. Regardez l'honorable député et dites-moi si vous croyez possible qu'il ait demandé un crédit de $500 à compte du capital pour construire un hangar à charbon et un ponceau, à Mulgrave, lui qui a protesté si violemment contre mes pratiques pernicieuses? Non, ce n'est pas possible ; ce ne doit pas être le même homme. L'honorable député a subi quelque étrange métamorphose depuis 1896. Maintenant, voici quelques-uns des autres crédits :

Prolongement jusqu'en eau profonde à North-Sydney	$ 20,000 00
Facilités additionnelles, à Halifax	105,000 00
Facilités additionnelles sur l'embranchement de Dartmouth	20,000 00
Forage de puits aux stations	500 00
Facilités additionnelles, à Pictou	5,000 00
Agrandissement de la halle aux marchandises, à Truro	1,000 00
Facilitiés additionnelles, à St-Flavien	1,500 00
Approvisionnement d'eau, à Grand-Narrows	1,500 00
Gare et voie de garage, à No-Man's Brook	2,000 00
Achat d'une écluse, à Etchemin	1,500 00
Améliorations, à Petit Métis	1,500 00
Améliorations, à Sussex, Trenton et Orangeville	800 00

J'ai lu les articles des dépenses que l'honorable monsieur se proposait de faire. Elles ne se chiffrent pas à un million, mais elles s'élèvent à $211,000, somme respectable et qui suffit à démontrer ce qu'il croyait devoir demander au parlement et ce que celui-ci devait faire, à son avis. Le pays n'écoutera pas les accusations concernant les dépenses en capital, répétées à satiété par les députés de la gauche qui prétextent leur longue expérience pour justifier leur conduite, en face de ces déclarations et des faits que révèlent les documents publics.

Je passerai maintenant en revue, M. l'Orateur, les chiffres se rapportant à l'exercice dont les comptes nous sont présentement soumis. Les recettes brutes ont été de $4,-972,235 contre $2,957,000, en 1896. Il y a donc eu, depuis 1896, une augmentation de 66 pour 100 dans le montant des recettes brutes. L'an dernier, les frais d'exploitation ont été de $5,320,000, laissant un découvert de $348,000, auquel il faut ajouter $140,-000, loyer de cette partie de la ligne du Grand-Tronc dont nous nous servons, ce qui fait un total de $488,000. Depuis l'expiration du dernier exercice, nos recettes brutes paraissent avoir augmenté à raison d'environ $400,000 par année.

Il convient d'expliquer au comité pourquoi le découvert du dernier exercice s'est élevé à $488,000, tandis que l'exercice précédent s'était soldé par un joli excédent de $120,000, et à ce sujet je signale à votre attention l'état de choses qui a existé l'an dernier et qui n'existait pas auparavant. D'abord, permettez-moi de faire observer que nous avons dépensé pour l'entretien de la voie $300,000 de plus que pendant l'exercice précédent, qui s'était soldé par un ex-

cédent de $120,000. Donc, si nous n'avions dépensé, en 1901, que la somme que nous avions dépensé en 1900, lorsque la longueur de la voie était la même, si nous avions entretenu le chemin dans le même état, au lieu d'être de $488,000, notre découvert n'aurait été que de $188,000. Je dois dire de suite que lorsque nous avons pris nos dispositions dans le but de faire face à ces dépenses pour l'amélioration de la voie, nous ne connaissions pas l'état de choses qui existait et que les dépenses ont été plus fortes que nous ne l'avions prévu. Je ne dis pas que l'argent employé l'a été en pure perte, ou que nous n'en avons pas retiré d'avantages. Au contraire, l'argent a été bien utilisé. Je ne connais pas une seule dépense inutile, une seule dépense qui ne sera pas une source d'économies cette année. Mais dans l'administration de l'Intercolonial, comme de toute autre voie ferrée, il est impossible d'atteindre le sommet de la perfection. Lorsque vous espérez avoir une somme suffisante, vous améliorez ceci ou cela, et vous opérez ces améliorations dans l'attente d'une augmentation des recettes. C'est ce que nous avons fait l'an dernier, espérant que l'année serait bonne. L'exercice ne s'est pas soldé par un excédent et, sous ce rapport, l'année n'a pas été bonne ; de sorte que nous n'avons pas surveillé nos dépenses d'amélioration aussi de près que nous l'aurions fait si nous avions pu prévoir ce qui est arrivé. En premier lieu, nous espérions faire circuler un plus grand nombre de locomotives pesantes dont la puissance de traction est triple de celle des locomotives ordinaires. N'ayant pas pu le faire, les frais d'exploitation ont augmenté sensiblement. Nous espérions recevoir ces locomotives plus tôt, mais les usines n'ont pu les livrer, et nous en avons eu trois ou quatre de moins que nous comptions en avoir. Je crois pouvoir à bon droit attribuer à ce contretemps une bonne partie de la perte que nous avons subie.

Mais ce n'est pas la seule cause. Notre houille l'an dernier, nous a coûté plus cher que l'année précédente. Sous ce rapport, nous avons été sur le même pied que les autres voies ferrées. Si quelqu'un d'entre vous a lu dans la presse le bilan des opérations des compagnies de chemin de fer en Angleterre, il a constaté que les dividendes ont considérablement baissé. Certaines compagnies n'ont pas payé un sou de dividende cette année-là, donnant comme unique raison ou à peu près, la forte augmentation du prix de la houille. Quelques chemins de fer canadiens étaient dans une meilleure situation, ayant signé des contrats pour la fourniture de la houille pendant un espace de temps qui n'était pas complètement écoulé. Prenons le Grand Tronc, par exemple. Cette compagnie avait signé un contrat, quelques années auparavant, pour la fourniture, à fort bon marché, de toute la houille dont elle aurait besoin sur une partie de son réseau s'étendant jusqu'à mi-chemin entre Montréal et Toronto. Pourtant, malgré cet avantage, cette compagnie elle-même a signalé dans son dernier rapport la diminution de ses bénéfices par suite de la hausse de la houille. Quant à nous, les conditions sont tout différentes. Nous signons nos contrats d'année en année. Nous n'avons pas cru à propos de conclure de marché couvrant un grand nombre d'années. Si nous faisions des arrangements pour une longue période de temps et si, un jour, le prix convenu était beaucoup plus bas que le prix du marché, nous aurions peut-être, pour faire respecter l'arrangement et obtenir notre approvisionnement de houille, beaucoup plus de difficulté que cela n'en vaudrait la peine. L'an dernier, du 1er juillet jusqu'à la fin de l'exercice, nous avons demandé des soumissions en mai et le marché a pris effet vers le 1er juillet, je crois. Il nous a fallu payer $3.30 la tonne pour de la houille qui nous avait coûté $2.20, l'année précédente. C'est une augmentation de moitié pour la houille seulement, soit $1.10 par tonne de plus pour l'énorme quantité de houille dont nous avons besoin sur l'Intercolonial. Il n'y avait rien à faire, impossible d'obtenir l'article ailleurs à meilleur compte ; force était de payer ce prix-là. Si vous tenez compte de la différence des prix, vous arrivez à une somme considérable qui explique une partie du découvert. En tenant compte de la qualité de l'article, nous avons payé $1.10 par tonne de plus, pour la plus grosse partie, $1 de plus pour une autre partie et 90 cents de plus pour le reste. Some toute, j'ai calculé que la différence était de $1 par tonne. J'ai fait soigneusement préparer cet état par M. Pottinger. Il m'a déclaré qu'en mettant la différence à $1 la tonne, je reste plutôt en deça de la vérité. Nous avons dépensé 280,000 tonnes de houille, ce qui veut dire que nous avons réellement payé $280,000 de plus que l'année précédente, pour une égale quantité de houille. Impossible d'élever nos tarifs uniquement par suite de l'augmentation du prix d'un seul article comme celui-ci. J'ai un jour tenté d'élever un certain tarif et qu'est-il arrivé ? Il n'y eut pas un seul journal conservateur dans tout le pays qui n'ait annoncé la nouvelle, avec des titres flamboyants et n'ait déclaré que je voulais tromper le peuple.

M. FRASER : Comme "Judas Iscariote."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; ils ont été aussi violents qu'ils ont pu l'être. L'augmentation était très minime et très légère. Et c'est ainsi qu'ils se sont montrés désireux de m'aider à obtenir de meilleurs résultats dans l'administration de l'Intercolonial. Bien plus, dans la presse et sur les tribunes politiques, ils ont tenté de convaincre le peuple que nous entreprenions d'imposer de lourdes charges nouvelles à la population des provinces maritimes. Ainsi, voilà

qui explique $280,000 du découvert par lequel s'est soldé l'exercice. De plus, nous avons donné des salaires plus élevés à tous les employés—mécaniciens, chauffeurs, conducteurs, et employés sur les trains ainsi qu'à tous les cantonniers. Je demande au comité de dire si j'ai eu raison d'élever les gages des employés de l'Intercolonial, dût cette augmentation diminuer notre excédent net ou accroître notre découvert. Nous acceptons la responsabilité de la décision que nous avons prise. Nous rétribuons nos employés un peu moins—dans certains cas, beaucoup moins—que les compagnies de chemins de fer. Ils ont prétendu avoir droit à autant d'égards que les autres. Nos employés sont raisonnables. Cependant, nous ne pouvions guère espérer les contenter en leur démontrant que les recettes ne nous permettaient pas de leur donner les mêmes salaires que les compagnies de chemins de fer. Nous ne pouvions pas nous attendre qu'ils se rendraient à ce raisonnement. Le gouvernement du pays, disaient-ils, ne peut assurément pas croire que c'est là une raison suffisante de nous demander de travailler pour des salaires moins élevés que ceux que nous recevions ailleurs, ou que reçoivent d'autres employés de la même catégorie. Je crois qu'il y a peu de députés de cette Chambre qui ne désirent pas rendre pleine et entière justice aux employés de nos chemins de fer et de nos canaux et leur donner les salaires auxquels ils ont raisonnablement droit. De fait, nous savons que la vie coûte maintenant un peu plus cher dans certaines parties du pays, et beaucoup plus cher dans d'autres. Les ouvriers des villes qui travaillaient volontiers moyennant $1 par jour, exigent maintenant $1.25. Dans quelques-unes des villes les plus prospères, où la demande d'ouvriers est plus forte, les salaires sont encore plus élevés. Nos cantonniers—il y en a des centaines—reçoivent $1.20 par jour. Ils touchaient $1.10 auparavant. Je crois que nous pouvions à bon droit leur accorder cette augmentation. Quant à moi, du moins, je crois que le pays, quoi qu'il puisse advenir, peut se permettre de rétribuer convenablement les services de ses employés. Nous pouvons donner aux employés du chemin de fer de l'Etat des salaires à peu près égaux à ceux que reçoivent dans les mêmes conditions, les employés des autres voies ferrées. On me demandera peut-être de me montrer plus favorable aux demandes des ouvriers que je n'ai pu le faire jusqu'ici. Néanmoins, ce que j'ai fait l'an dernier dans le but de rendre justice, a accru les dépenses de $120,000 comparativement à l'exercice précédent. Que le comité remarque bien que cette somme ne représente que l'augmentation des gages payés à un nombre égal d'employés, car je ne tiens pas compte dans ce calcul du nombre d'ouvriers supplémentaires dont nous avons retenu les services. Malgré cette augmentation, les employés ne sont pas trop rétribués. Selon moi, l'Etat ne saurait mieux faire que de rendre justice à ses serviteurs, tant en ce qui a trait aux salaires qu'au reste.

Pendant que je suis sur ce chapitre, je citerai un exemple qui montre quel zèle nous apportons à satisfaire les désirs et les besoins des employés de l'Intercolonial. J'ai déjà adopté une échelle de salaires relativement à la plus grande partie du personnel, qui nous permet de donner de l'avancement, selon leur mérite et avec le temps, aux jeunes gens qui entrent à notre service et de les augmenter en même temps. Cette échelle de salaires a été préparée avec beaucoup de soin et plaît généralement à ceux auxquels elle s'applique. Elle a eu d'heureux résultats. Je crois qu'il est fort à désirer, quand cela est possible, que nos employés soient contents de leur sort. Je puis dire, à l'éloge des employés de l'Intercolonial, que ceux qui voyagent sur cette ligne sont unanimes à vanter les bons soins, les attentions délicates et les marques de courtoisie dont ils sont l'objet de la part des employés du chemin. Je désire rendre ce témoignage au personnel en général. Je ne connais pas d'exception. Je reçois de toutes parts des compliments à leur adresse du public qui voyage d'ordinaire sur l'Intercolonial. On me dit que nos employés sont tout aussi courtois et attentifs que ceux des autres chemins de fer.

Or, nous avons adopté cette échelle de salaires qui est maintenant en vigueur dans les ateliers où travaillent des centaines d'ouvriers. Nous en préparons d'autres pour les employés des différentes classes. L'une des fins que je cherche à atteindre c'est de les retenir à notre service. Je désire qu'ils aient un but en vue, et qu'à la longue, ils puissent comprendre que leur condition s'améliore jusqu'à un certain point, car il y a une limite à l'augmentation des salaires. Nous avons fixé cette limite ; elle est raisonnable et pas plus élevée qu'ailleurs dans des circonstances identiques. Cela a donné beaucoup de satisfaction et de contentement aux employés. Quand ceux-ci entrent encore jeunes à notre service et quand, avec les années, ils voient leur condition s'améliorer, alors disparaît un élément de désorganisation très visible autrefois, mais dont il ne sera plus question désormais, du moins je l'espère. Je veux dire que dorénavant les employés n'auront plus à compter sur les influences politiques pour obtenir une augmentation de salaire ou de l'avancement. Maintenant chacun sait qu'il doit avancer par étapes fixes et régulières, et celui qui entre à notre service sait qu'il ne pourra pas obtenir de l'avancement au détriment des autres, grâce à des amis influents. Cela n'était pas juste. Je crois que nous avons mis fin à cet inconvénient, et que celui qui entrera à notre emploi pourra espérer obtenir de l'avancement grâce à son propre mérite, et saura qu'il n'a rien à attendre des bons offices de ses amis et rien à craindre du mauvais vouloir de ses adversaires. Sa

position sera donc belle, et je crois que le service n'en sera que meilleur.

Mais nous faisons plus encore. J'élabore un plan de pensions de retraite pour les employés âgés, devenus incapables de faire aucun travail utile. Nous sommes à la veille d'arrêter un plan en vertu duquel l'Etat fournira une mise assez forte et les employés, à même leur salaire, contribueront leur quote-part. Leur contribution au fonds de retraite nous donne droit de conserver leur emploi dont ils retirent tous les bénéfices possibles. Quand ces plans seront mis en vigueur, avant longtemps, je l'espère, je crois qu'un excellent esprit règnera parmi les employés.

Pour donner un aperçu, qui ne sera pas dénué d'intérêt, de ce que nous faisions sous ce rapport, j'ai laissé de côté le chapitre de l'augmentation des dépenses. Récapitulons. Nous avons dépensé, cette année, à même les recettes, $300,000 de plus que pendant l'exercice précédent pour l'entretien et l'amélioration de la voie ferrée. Pour la houille, nous avons dépensé $280,000 de plus que nous n'avions payé si le prix de cet article était resté le même que celui de l'an dernier. A nombre égal d'employés, nous avons augmenté les salaires de $120,000 ; en somme, nous avons eu à faire face à $700,000 de dépenses de plus que pendant l'exercice précédent. Malgré cela, notre découvert n'a été que de $488,000. Je n'ai pas honte du bilan de nos opérations ; au contraire, une perception claire de ce que nous avons accompli me donne droit de m'enorgueillir de voir que nous nous en sommes si bien tirés. Le trafic et les recettes accusent une augmentation considérable ; la voie est meilleure ; le sort des employés s'est amélioré ; le découvert est inférieur à $500,000 bien que nous ayons dépensé $700,000 de plus que pendant le précédent exercice. En tenant compte de tout ceci, et de ceci seulement, en faisant abstraction des économies que nous réaliserons nécessairement plus tard grâce au perfectionnement de nos méthodes et à l'amélioration de notre outillage qui ne sauraient être évalués en dollars et cents ; en faisant, dis-je, abstraction de toutes ces choses, et en ne tenant compte que des faits que j'ai relatés, nous avons obtenu les résultats que je viens d'énumérer.

Je crois donc qu'il y a lieu de nous attendre à des résultats meilleurs pendant l'année courante et à l'avenir. Je ne suis pas de ceux qui pensent que l'Intercolonial n'a plus de progrès à faire, ou qu'il n'est pas un facteur important du commerce de ce pays. J'ai prévu, je prévois encore, le temps où l'Intercolonial sera prolongé. Son prolongement jusqu'à Montréal n'a été, à mes yeux, que le premier pas dans la voie du progrès ; je ne crois pas que le gouvernement doive s'en tenir là à l'avenir, mais il me semble que, lorsque le moment sera venu, il faudra le prolonger plus loin, et peut-être encore plus loin, vers l'ouest. J'ai toujours cru que ce qu'il y aurait de mieux à faire dans l'intérêt du pays, serait au temps voulu de prolonger cette voie ferrée depuis Montréal jusqu'à la baie Georgienne. Je crois que la dépense d'une somme d'argent raisonnable pour acquérir cette voie ferrée et la doubler, au besoin, permettrait au peuple canadien de posséder une route nationale sous tous les rapports, nationale parce qu'elle passerait entièrement sur le territoire du Canada, nationale parce qu'elle transporterait, hiver comme été, les produits de l'ouest vers les ports de l'océan Atlantique.

Avec une ligne, à double voie s'il le faut, s'étendant des ports d'Halifax et de Saint-Jean jusqu'à Montréal et de là à la baie Georgienne, en passant dans le voisinage d'Ottawa, je crois fermement que nous serions en mesure de réserver une très forte partie du trafic de l'Ouest à nos routes canadiennes. Une telle question ne serait-elle pas digne de l'attention du parlement et du pays ? Je ne veux pas dire que le moment soit venu de mettre un projet semblable à exécution, parce que l'opinion n'est pas encore formée sur cette matière. Nombre de personnes estiment qu'il est temps d'agir. Quoi qu'il en soit, je dis que nous ne devons pas perdre cet objet de vue, que nous ne devons pas oublier que nous l'atteindrons bientôt et qu'une saine politique de progrès nous engagera à prolonger le réseau de l'état aussi loin que possible dans la direction de l'ouest, et cela, dans l'intérêt du commerce canadien.

M. l'Orateur, la situation de l'Intercolonial n'a rien d'alarmant, et je n'hésite pas à dénoncer l'attitude déraisonnable et injuste de ceux qui cherchent aujourd'hui à diminuer l'importance de ce chemin de fer. Quiconque a quelque souci de nos institutions nationales—et l'Intercolonial en est une—ou de la partie du pays que traverse le chemin de fer, devrait éviter de traiter cette question avec dédain et mépris. Pour quelle raison le chemin de fer Intercolonial servirait-il à alimenter les discussions politiques ? Ce n'est pourtant pas une institution politique. L'administration actuelle, je l'affirme hautement, n'a fait servir le chemin à aucune fin politique. Je n'entends affirmer que ce que je puis prouver. Je ne prétendrai pas que lorsqu'il se crée des vacances nous ne les faisons pas remplir par des amis politiques ayant les qualités requises ; mais je dis que lorsque nous avons besoin de bons employés et que nous n'en trouvons pas parmi les amis du gouvernement, nous nous adressons à des adversaires politiques, et que nous avons continué dans leur emploi de bons employés conservateurs. La doctrine que je prêche, je le sais, n'est pas de nature à contenter tout le monde, mais je me suis toujours efforcé, depuis que j'ai la direction du ministère, de faire en sorte que l'Intercolonial fût autre chose qu'un simple instrument de favoritisme politique ; et sur ce point, j'en suis bien sûr, personne ne pourra me contredire. Tous ceux qui connaissent les faits, amis comme adversaires politiques,

n'ignorent point quel état de choses prévalait autrefois ; ils savent que sous l'administration précédente l'Intercolonial n'était qu'un instrument politique à la disposition de nos amis de la gauche et que, en temps d'élections, ce chemin de fer jouait un rôle important. Ils savent que l'on empêchait de voter et que l'on cherchait par tous les moyens à priver de leur droit de vote tous les employés libéraux et tous ceux même qui étaient supposés l'être. Je connais tout cela et je sais, de plus, que l'on accordait des faveurs aux personnes qui voyageaient dans l'intérêt du parti politique alors au pouvoir. Il est une règle que j'ai rigoureusement appliquée à l'Intercolonial : lorsqu'il se tient quelque élection dans les divisions électorales que l'Intercolnial traverse, les deux partis politiques sont, d'après mes ordres, traités de la même manière. J'ai mis fin au système des gratuités ; j'ai aboli une pratique autrefois en vogue qui était une honte et pour l'Intercolonial et pour le pays. On distribuait les billets de faveur en nombre infini, nous en avons eu la preuve, et, au nombre des agents que l'ancien gouvernement employait à la distribution de ces billets se trouvait le monsieur que l'honorable représentant de Lanark-sud désirait faire comparaître comme témoin devant le comité des comptes publics. Cette pratique, nous l'avons abolie et nous émettons maintenant des billets à prix réduits. Tous les électeurs, appartenant à l'un ou à l'autre des partis politiques, qui désirent aller voter, jouissent également de l'émission de ces billets à prix réduit. Rien ne saurait mieux prouver la vérité de ce que je viens de dire que le silence absolu que les députés de la gauche ont gardé sur ce sujet à la suite des élections qui ont eu lieu sous l'administration actuelle. Pour démontrer encore que les deux partis politiques ont été également bien traités depuis que je suis au ministère, je ferai observer que l'opposition n'a pas trouvé l'occasion de blâmer une seule fois, sous ce rapport, ni l'administration de l'Intercolonial, ni l'attitude du ministre, ni celle de ses subalternes. Après m'être rendu compte que, sous l'ancien régime, les employés de l'Intercolonial, ceux des trains comme les autres, n'avaient pas l'avantage de voter librement, j'ai mis fin à cet état de choses, malgré les plaintes de certains de nos amis, et j'ai même donné ordre de mettre, par tous les moyens possibles, tous les employés de l'Intercolonial, conservateurs comme libéraux, en état d'aller voter. Cela, j'ai d'autant plus raison de le dire que nos adversaires n'ont pas eu l'ombre d'une plainte à faire au sujet de favoritisme dont nous nous serions rendus coupables à l'égard d'un seul électeur dans l'élection de 1900. Oui, tous les employés de l'Intercolonial sont restés absolument libres d'exercer leur droit ; nous leur avons accordé ce qui leur était dû comme à tous les autres citoyens. Je ne me fais pas de cela un mérite ; il serait indigne d'un ministre de faire autrement que je n'ai fait. Je ne fais pas un crime à l'honorable député de Lanark-sud d'avoir appris qu'il se faisait systématiquement du favoritisme. De fait, à la dernière élection, tous les employés de l'Intercolonial, conservateurs comme libéraux, ont donné leurs suffrages en toute liberté.

Je crois avoir suffisamment démontré que, en raison de toutes les exigences auxquelles il s'est agi de faire face, nous n'avons pas encore demandé au parlement de voter des crédits trop élevés, les dépenses que nous lui avons demandé de sanctionner étant justifiées par les besoins du service actuel. Etant données les circonstances défavorables où nous nous sommes trouvés, nous avons fait preuve d'un succès admirable en réduisant encore les frais cette année, bien que nous ayons eu à faire des améliorations considérables. Avant de terminer, je tiens à fournir au comité le bilan de nos opérations afin de mettre les honorables députés à même de juger, d'après cet état si satisfaisant, de ce que sera l'administration pour le reste de l'exercice actuel, c'est-à-dire durant les huit mois qui doivent s'écouler jusqu'à la date où nous pourrons rendre compte au comité. Les frais d'administration se sont élevés à $3,837,119, et les recettes brutes à 3,700,859, soit, jusqu'à la fin de février, c'est-à-dire, pour huit mois ou les deux tiers de l'année, un découvert de $136,000. On dira peut-être que c'est là une perspective peu souriante et qu'il faut s'attendre à un découvert pour toute l'année, mais qu'on me permette de signaler les chiffres qui établissent quel a été le résultat des opérations de la période correspondante de l'année dernière. Je m'étais proposé d'inclure dans cette comparaison le résultat des opérations de plusieurs années, mais les honorables députés n'auront pas absolument besoin de cela pour tirer la conclusion. L'année dernière les recettes brutes se sont élevées, pour la période correspondante, à $3,260,000, ce qui fait $440,000 de moins que le chiffre des recettes de cette année. Les frais d'administration se sont élevés à $3,917,662, soit, jusqu'à la fin de février 1901, un découvert de $657,000 au lieu de $136,000. découvert de cette année. Cependant, nous avons réduit à $488,000 ce découvert de $657,000 ou, en d'autres termes, nous avons, dans le cours de l'année, amélioré la situation en diminuant notre passif d'environ $175,000. Si nous faisons aussi bien cette année—et, sans en prendre l'engagement, j'ose croire que nous ferons encore mieux—nous aurons transformé le découvert de $136,000 en un excédent de $40,000 ou $50,000. Je ne crois pas me tromper en disant que l'excédent prévu sera encore plus considérable.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

A 8 heures, le comité reprend sa séance.

L'honorable M. HAGGART : M. le Président, le ministre des Chemins de fer et Canaux a terminé à six heures le discours qu'il avait commencé vers trois heures au sujet de l'Intercolonial. Etant sorti de la Chambre pour quelques instants, j'ai pensé qu'il avait dit pendant ce temps-là pourquoi il se contentait de parler de l'Intercolonial ; j'espère qu'il abordera plus tard la question du transport et des canaux du Canada. Comme lui, je me bornerai à celle de l'Intercolonial et de son administration depuis 1897 jusqu'à ce jour. En 1896, je laissais l'Intercolonial dans un état aussi satisfaisant que possible ; le matériel roulant ne laissait rien à désirer et la plate-forme du chemin était probablement meilleure que celle d'aucun chemin de fer canadien, c'est du moins ce que m'ont dit les gérants et les ingénieurs en chef quelque temps après que j'eus cessé de présider comme ministre à l'administration de ce chemin. Le ministre actuel des Chemins de fer tire gloire de certaines comparaisons et s'érige un piédestal trop haut pour qu'il soit possible à nos faibles yeux de l'y contempler. Quoi qu'il en soit, sa comparaison de l'administration de l'Intercolonial par lui et par moi ne laisse pas d'être quelque peu ridicule. A l'entendre, on eût dit que pas un administrateur sur terre ne saurait se mesurer avec lui et que pas un n'aurait jamais pu se rendre coupable d'une plus grave négligence que moi lorsque j'étais ministre. A cette époque, l'Intercolonial ne parcourait que 700 ou 800 milles, c'était un chemin d'importance secondaire ; mais depuis, on y a ajouté le Drummond, on l'a prolongé et il a pris de l'importance. Il est heureux que notre mémoire soit fidèle. Nous avons encore souvenance des termes pittoresques dont se servait l'honorable ministre pour faire voir à la députation combien le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal serait avantageux. Tout comme le premier ministre, le ministre des Chemins de fer s'est aperçu que l'Intercolonial aboutissait à un marécage situé en face de Québec, et tous deux se sont dit qu'il fallait lui donner la grande cité de Montréal comme terminus. Mais non satisfait de cela, le ministre des Chemins de fer, confiant en l'avenir, cherche à prolonger encore le réseau de l'Etat. Il lui semble que dans un avenir prochain l'Intercolonial se prolongera jusqu'à la baie Georgienne et que, plus tard, le réseau de l'Etat s'étendra de l'Atlantique au Pacifique. Puisque le ministre caresse de si grands projets pour l'avenir, voyons un peu comment il a administré la ligne relativement courte dont il a actuellement la direction. En 1897, il disait en cette Chambre :

> On nous dit encore que nous augmentons la dette publique par ce projet. C'est ce que j'ai lu dans les journaux publics publiés dans les intérêts de nos honorables amis de la gauche. Le chef de l'opposition a lui-même confirmé cette assertion. Ils nous ont dit que nous ajoutions par ce projet $7,000,000 ou $8,000,000 à la dette publique. Un peu de réflexion convaincra tout le monde que cette assertion n'est pas fondée.
>
> Je nie absolument l'exactitude de cette assertion. Autant vaudrait dire qu'un marchand qui vient à croire qu'il serait avantageux pour son commerce de transférer son magasin d'une vue de derrière à une vue de devant, ajoute $8,000 ou $10,000 à ses obligations parce qu'il s'est engagé à payer $300 ou $400 de plus pour son loyer. Ces messieurs disent que nous ajoutons à la dette publique. Je le nie. Nous faisons un arrangement au moyen duquel, je le prouverai, autant que nos prévisions et l'expérience des hommes qui sont à la tête de l'Intercolonial et qui en sont responsables peuvent nous l'assurer, nous paierons chaque dollar que nous avons promis de payer et nous aurons en sus un excédent.
>
> Est-il possible que ces messieurs puissent dire que nous ne pourrions par augmenter le trafic de l'Intercolonial en le prolongement jusqu'à Montréal ? Est-il possible qu'ils disent, contrairement à l'expérience des hommes d'affaires et à ce que nous connaissons des opérations d'un chemin de fer, que nous ne pouvons pas espérer payer le loyer au moyen des recettes sur ce parcours additionnel, en sus des frais d'exploitation, et éteindre ainsi la dette que l'honorable député prétend que nous contractons par ce projet ? Nous n'ajouterons pas un dollar à la dette publique, à moins que nous ne réussissions pas, en exploitant le chemin de fer aux conditions convenues, à payer le loyer que nous avons promis de payer en achetant ces chemins. Si nous ne réussissons pas en cela, alors, ayant promis de payer ce loyer pendant 99 ans, nous devrons assurément faire quelque chose qui équivaudra à l'augmentation de la dette. Personne ne peut dire avec certitude quel sera la résultat, nous ne pouvons pas le demontrer avec une précision géométrique, mais nous pouvons nous fier à l'expérience des hommes d'affaires, nous pouvons profiter de l'expérience des autres chemins de fer et tirer une conclusion raisonnable. Et si cette conclusion est que ces nouveaux chemins acquis d'après les conditions proposées nous permettront de payer le loyer, et cette conclusion est justifiée par l'expérience, il est évident que nous ne contractons pas de dette, que l'assertion des honorables chefs de la gauche n'est qu'une hypothèse et qu'elle ne repose sur aucun motif solide.

Et l'honorable ministre continua sur ce ton à faire croire à la Chambre que le pays ne contractait aucune dette nouvelle en achetant le chemin de fer du comté de Drummond et en acquérant le droit d'entrée dans Montréal. Les faits, je vais le faire voir bientôt, prouvent le contraire. A l'entendre, il voulait donner de l'activité au vieux chemin et lui faire connaître des jours prospères ; il voulait démontrer ce que le vouloir et le savoir d'un homme d'affaires pourraient faire dans l'administration d'une entreprise confiée à sa direction. On aurait pu penser que l'honorable ministre était né expert en matière de chemins de fer. Il est fort en paroles ; les assertions et les promesses ne lui coûtent pas, mais tout cela n'aboutit qu'au néant. Il se garde toujours de tenir

les engagements qu'il prend envers le pays. Toutes les promesses qu'il a faites au sujet de l'Intercolonial, ses amis les ont accueillies avec joie, mais, réflexion faite, ils en ont vu la fausseté.

Quel était le but de l'honorable ministre en faisant pénétrer l'Intercolonial dans Montréal ? Il entendait—je puis le prouver par le discours qu'il a prononcé à Saint-Jean—établir une voie susceptible de faire la concurrence dans le transport entre l'Ouest et les villes de Saint-Jean et d'Halifax. Et ces sommes fabuleuses qu'il nous a demandées, c'était, disait-il, pour mettre l'Intercolonial en bon état d'exploitation, pour acheter du matériel roulant qu'il ne peut presque pas utiliser sur le chemin. C'est dans le même but qu'il a dépensé plus de $1,000,000 à Saint-Jean et affecté une forte somme à l'amélioration des gares de terminus à Halifax. Tout homme de jugement savait parfaitement qu'il était inutile de songer à concurrencer, en matière de transport des marchandises jusqu'au bord de la mer, ni le Grand-Tronc, ni le Pacifique Canadien dont le parcours, pour atteindre Saint-Jean, est beaucoup moins long que celui de l'Intercolonial. Ce plan-là, l'honorable ministre a dû le trouver dans son bonnet, puisque l'ingénieur en chef du ministère ne croyait pas qu'il fût praticable et qu'il a démontré que la réalisation de ce projet est chose impossible. Où est le grain qui devait sortir en quantité immense de l'élévateur de l'Intercolonial à Saint-Jean? Qu'est-il advenu du trafic que l'on devait diriger en ligne directe vers cette ville? Voyons ce que répond à cela son propre organe public à Saint-Jean—l'article étant trop long, je m'abstiendrai de le lire. Ce journal dit que bien que le ministre n'ait pu atteindre son but, il est néanmoins arrivé à conclure avec le Pacifique Canadien un arrangement en vertu duquel cette compagnie continue de diriger son trafic vers Saint-Jean. Quel cas l'honorable ministre a-t-il fait de ses condamnations, lui qui disait qu'il fallait être un imbécile, un fou ou un coquin pour conclure l'entente qui existait entre l'Intercolonial, le Pacifique Canadien et le Grand-Tronc? Il était tenu de mettre fin à cette entente. L'a-t-il fait?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Il a cherché à le faire pendant une année ou deux. N'avez-vous pas été obligé d'annuler l'arrangement que vous avez effectué subséquemment avec le Grand Tronc?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : En vertu de cet arrangement, vous avez établi un tarif spécial par rapport au transport des marchandises prises à Montréal où on les livrait à l'Intercolonial. Force vous fut d'annuler cet arrangement comme vous dûtes mettre fin à celui que vous aviez conclu avec le Pacifique Canadien, et, par rapport à ces deux compagnies, votre situation est aujourd'hui exactement ce qu'elle était à votre arrivée au ministère.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! non.

L'honorable M. HAGGART : Vous ne transportez pas de marchandises directement au bord de la mer, bien que le commerce maritime augmente d'année en année. Si l'Intercolonial fait un peu plus d'affaires, cela est dû à la prospérité dont jouissent les comtés qu'il traverse et, plus particulièrement, au développement des mines et des industries minières, à Sydney et ailleurs. Ce que nous avions prédit est arrivé. Quelle idée aussi le gouvernement a-t-il eu de vouloir concurrencer deux compagnies de chemin de fer dont le point terminal était à Lévis, et qui avaient tout intérêt à aller chercher les marchandises dans Ontario et dans l'ouest pour alimenter le trafic de l'Intercolonial. Il lui fallait aller leur enlever ce trafic à Montréal même. Le ministre s'attendait à opérer le transport des marchandises en ligne directe. Mais, où les prendre ces marchandises ? A la Compagnie du Pacifique ? Impossible, cette compagnie possédant déjà une ligne directe allant jusqu'à Saint-Jean. Du Grand Tronc ? Impossible encore, puisqu'il a son propre débouché à Portland. Qui donc allait lui fournir du trafic ? Le Canada Atlantique. En effet, cette compagnie a fourni à l'Intercolonial quelques chargements de grain qu'il a transportés de la baie Georgienne à Saint-Jean à raison de 6 cents le minot, la plus grande partie de la recette perçue de ce chef ayant servi à couvrir les frais que la compagnie réclama pour sa part de transport. L'Intercolonial a transporté de Montréal à Saint-Jean quelques convois de marchandises dans le but de démontrer au pays que le ministre tenait les promesses qu'il lui avait faites. Mais voici qu'il va se construire à Québec un pont sur le Saint-Laurent et que nous allons être en communicaiton avec le grand réseau qui, partant de Québec, ira se relier au réseau de Mackenzie et Mann, et ce grand réseau-là aura le débouché que désire l'honorable ministre. Mais, en attendant, le pays fournit des locomotives, renforce le chemin et le gouvernement se livre à une débauche de dépense que rien ne justifie encore.

Lorsque l'honorable ministre fit approuver l'achat du Drummond par la Chambre, il eut soin de nous dire qu'il n'accepterait le chemin que dans le cas où il serait en aussi bon état que l'Intercolonial ; or, les réparations que nous avons faites à ce chemin nous coûtent déjà près de $200,000, et j'ai fini par faire avouer au ministre que, avant de faire circuler sur le Drummond des locomotives de la taille de celles qui sont en usage sur l'Intercolonial, entre Lévis et Montréal, il faudra construire de nou-

veaux ponts sur tout le parcours du chemin, bien que les fonctionnaires du ministère soient venus déclarer sous serment, au comité des comptes publics, que les ponts en acier nouvellement construits du chemin de fer du comté de Drummond répondaient à tous les besoins de l'Intercolonial. Le ministre a cru trouver une excuse en disant qu'il a changé d'idée en ce qui concerne les besoins de l'Intercolonial, qu'il veut mettre sur le pied des meilleurs chemins de fer modernes et qu'il veut pourvoir de puissantes locomotives, de grandes voitures, de rails pesants et de ponts susceptibles de supporter tout cela. Il nous dit que les pentes du chemin sont raides. Mais pourquoi fait-on tant de dépenses ? La seule raison que le ministre puisse offrir, c'est qu'il entend faire de l'Intercolonial une ligne directe, parce que les locomotives et le matériel roulant dont on se servait à l'époque de son arrivée au ministère répondaient bien mieux aux besoins du commerce local que le lourd matériel roulant qu'il est en train d'y substituer. Voulant ainsi établir une ligne directe, et son rêve se réalisant, faire concurrence aux autres chemins de fer dans le transport des marchandises jusqu'au bord de la mer, le ministre s'est engagé dans cette dépense excessive pour s'apercevoir, en fin compte, que son projet est irréalisable.

Pourquoi a-t-il acheté ses locomotives avant que le chemin fût prêt à les recevoir ? Où est l'homme de bon sens qui peut expliquer cela ? De 1897 à cette date, s'il faut en croire les rapports, le ministre a acheté plus de quatre-vingt-cinq lourdes locomotives, et, après avoir fait cette acquisition, il s'est mis à faire renforcer les ponts. Il fait maintenant poser des rails susceptibles de supporter ces locomotives, mais il a commandé rails et locomotives à la veille des élections. L'honorable ministre nous a dit qu'il a été surpris d'apprendre les menées corruptrices de ses prédécesseurs dont il se défend de suivre les traces ; il prétend n'avoir jamais fait donner de billets de faveur aux électeurs ni empêché ces derniers de voter librement. Est-il un de ses prédécesseurs qui ait empêché un seul électeur de voter ou même cherché, par quelque moyen, à le faire voter contrairement à la dictée de sa conscience ?

Quelques VOIX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Non, M. l'Orateur, l'ancien gouvernement n'a jamais eu recours aux menées corruptrices pour influencer le corps électoral. Mais on ne saurait en dire autant de l'honorable ministre. Il a adjugé des entreprises considérables à la veille des élections ; il a fourni les capitaux et tout ce qu'il fallait pour établir une usine à locomotives à Kingston, assurant par ce moyen l'élection de son candidat ; il a acheté pour l'Intercolonial 1,250,000 traverses dont on n'a employé que 500,000, le reste étant encore inutilisé. Il n'a pas craint de donner aux entrepreneurs, pour les remettre aux inspecteurs, des instructions écrites où il ordonnait à ces derniers d'accepter des traverses qui n'étaient pas de la qualité requise ; il a fait accepter ces traverses par l'inspecteur tout comme si elles avaient été conformes aux spécifications du contrat. On a acheté 800,000 traverses de plus qu'on n'en avait besoin, mais cela importait peu au ministre ; il ne s'est pas même préoccupé de leur qualité. Il les a fait accepter bien qu'elles ne fussent pas du tout conformes au cahier des charges. D'après le rapport, un tiers des traverses n'étaient pas de la qualité requise ; on les a cependant acceptées et payées. En vertu du contrat, on devait fournir des traverses d'épinette noire ; cependant, on a accepté et payé des traverses d'épinette blanche, et on dit couramment qu'on en a payé plus qu'il n'en a été délivré. De plus, il est démontré à l'évidence, par le témoignage de M. Pottinger, que l'on n'a pas encore fini d'examiner et de compter ces traverses qui ont été délivrées en mai dernier. Et c'est ce ministre qui ose venir parler de la corruption de ses prédécesseurs, qui ose venir accuser ces derniers d'avoir corrompu le corps électoral et se scandaliser de ce qu'une foule qu'il appelle servile donnait son appui à ses adversaires. Mais ce n'est pas tout ; l'honorable ministre pose encore au sage. Non content de connaître le passé et le présent, il prétend, à l'instar de l'oracle de la Grèce antique, lire également dans l'avenir. Tant qu'il vivra, ou tant que je serai de ce monde, dit-il, il n'est guère probable que le parti conservateur reprenne jamais les rênes du gouvernement de ce pays. C'est l'opinion de l'honorable ministre ; mais j'espère que la population de mon pays n'est ni assez abaissée ni tellement asservie, qu'elle n'est ni assez débauchée ni assez corrompue pour qu'il soit permis de penser que lorsqu'on lui aura fait connaître la situation sous son vrai jour, elle maintiendra au pouvoir le gouvernement qui a dissipé ses deniers dans le but de corrompre certaines divisions électorales. N'est-ce pas dans un but de corruption qu'on a adjugé l'entreprise de la fourniture des rails d'acier à un prix plus élevé que celui que demandait le soumissionnaire ? N'est-ce pas pour des fins corruptrices qu'on a rompu avec les vieilles traditions en adjugeant à Kingston certaines entreprises concernant l'Intecolonial ? Imaginez un gouvernement qui vient en aide à une compagnie en lui avançant tous les fonds nécessaires à l'établissement et à l'exploitation de son industrie ! On a avancé de l'argent sur ce qu'on appelle l' " estimation de l'état d'avancement " des articles à fournir au gouvernement. Et quel est le juge de cet " état d'avancement " ? Un M. Davis qui, s'il est aujourd'hui à l'emploi de l'Intercolonial, ne l'était certes pas à cette époque-là. Tous savent qu'il était à l'emploi du chemin de fer de la Rive-nord à l'é-

poque où le Pacifique fit l'acquisition de ce dernier. Plus tard la ville de Montréal l'employa à titre d'ingénieur. Les situations qu'il a occupées lui ont donné de l'expérience, et comme on le croit apte à bien servir les intérêts de l'Intercolonial, c'est lui qu'on envoie à Kingston accepter les locomotives de l'Intercolonial ainsi que le matériel qui les accompagne.

Je me suis fort amusé à entendre l'honorable ministre parler de la critique que j'aurais faite de son achat de locomotives aux Etats-Unis. Il voulait peut-être faire allusion aux remarques de mon collègue. Je ne lui ai jamais reproché de s'être adressé aux Etats-Unis. A mon sens, nous accordons assez de protection à nos manufacturiers pour que nous ayons le droit indéniable d'aller demander aux manufacturiers américains ce que les nôtres ne peuvent pas nous fournir à aussi bon compte. Si l'honorable ministre a pu se procurer aux Etats-Unis de meilleures locomotives à ce prix-là, je ne lui en fais point reproche. Je ne sache pas qu'il eût pu les acheter ailleurs à ce moment-là. Mais on m'a moi-même accusé d'en avoir acheté aux Etats-Unis et, à ce propos, j'ai prêté l'oreille à la déposition d'un témoin qui, interrogé l'autre jour au comité des chemins de fer, a dit qu'une de ces locomotives avait été achetée en 1893. Il est possible que ce soit avant mon entrée au ministère. Voici la déposition dont l'honorable ministre a contesté l'exactitude.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas l'exactitude de la déposition que j'ai contestée, mais plutôt la portée que l'honorable député lui a attribuée.

L'honorable M. HAGGART : Je vais lire la déposition telle qu'elle est imprimée :

Q. Savez-vous si les locomotives Cooke ont été achetées en 1893 ?—R. Je m'en rapporte au rapport.

Q. Vous rappelez-vous la teneur du rapport ?—R. Certainement.

Q. Vous rappelez-vous si on a construit des locomotives au Canada en 1893 ?—R. Non ; je me rappelle qu'on en a construit en 1894.

Q. Savez-vous si quelque locomotive était en voie de construction en 1893 ?——

Je présume qu'il est ici question d'ateliers où l'on construit des locomotives.

R. Non, monsieur, je ne saurais affirmer cela.

J'ai tout simplement mentionné la déposition de ce témoin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas dans ce sens-là que l'honorable député l'a interprétée.

L'honorable M. HAGGART : C'est le sens que j'entendais lui attribuer. Ce témoin, d'après ce que j'ai compris, a déclaré qu'en 1893 il ne se construisait de locomotives en aucun atelier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a dit qu'il n'en savait rien.

Le MINISTRE DES FINANCES : D'après ce que vient de lire l'honorable député (M. Haggart), je comprends que le témoin a déclaré qu'il ignorait que des locomotives fussent en voie de construction en 1893 ; il n'a pas affirmé qu'il ne s'en construisait pas dans aucun atelier.

L'honorable M. HAGGART : J'ai interrompu le ministre dans le but d'appeler son attention sur le témoignage que cette personne a rendu devant le comité. J'ai proposé de lire ce témoignage et c'est ce que j'ai fait. J'en étais venu à la conclusion et, après avoir lu la déposition, je crois encore que le témoin ne savait pas que des locomotives fussent en voie de construction dans nul atelier en 1893.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'en savait rien.

L'honorable M. HAGGART : Eh bien! j'ai lu la déposition. Peu importe, en fin de compte. Comme beaucoup d'autres qui ont fait un mauvais pas, le ministre a laissé de côté le fond de la question pour ne s'occuper que des détails—il a le génie du détail. Il a dit que les membres de l'opposition avaient répandu partout qu'il avait adopté une méthode de comptabilité différente de celle que suivaient ses prédécesseurs, et qu'il portait au compte du capital des dépenses dont on débitait autrefois le revenu. Toute cette question intéresse bien médiocrement le pays. Quelle que soit la méthode de comptabilité que l'on suive, c'est toujours le peuple qui paie. Mais, pour établir une juste comparaison entre mon administration de l'Intercolonial et celle de l'honorable ministre, je voudrais que les comptes fussent présentés d'après la méthode d'autrefois. C'était mon intention, lorsque j'étais au ministère, d'adopter la politique préconisée par Alexander Mackenzie qui, en cette Chambre même, avait déclaré qu'il était temps de clore le compte du capital de l'Intercolonial. Un chemin de fer en exploitation depuis 1867 ne devrait plus avoir d'inscriptions au débit du capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A son pasage au ministère, l'honorable député n'a jamais fait grand cas de ce principe.

L'honorable M. HAGGART : C'est ce que je voulais faire lorsque j'étais ministre—je voulais qu'on cessât absolument d'imputer sur le capital les dépenses de l'Intercolonial. Quoi qu'il en soit, peu importe que les dépenses soient inscrites au débit du capital ou du revenu—c'est toujours le peuple qui doit les solder. Mais il est impossible d'établir une juste comparaison si la tenue des livres n'est plus la même.

Voulant sans doute faire allusion à ce que j'avais dit au sujet des dépenses de l'Intercolonial, le ministre a commencé par affirmer que, à m'en croire, les dépenses de ce chemin se seraient déjà élevées à la somme énorme de $23,000,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande pardon à l'honorable député ; ce n'est pas moi qui ai dit cela, mais lui-même. Il a affirmé en Chambre, l'autre jour, que le gouvernement actuel a augmenté de $23,000,000 la dépense de l'Intercolonial imputable sur le capital.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre n'a pas bonne mémoire ; il ne trouvera rien de semblable dans les Débats. J'ai dit que les dépenses de l'Intercolonial, celles du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et les découverts accumulés d'année en année représentaient près de $22,000,000 que cette exploitation avait engouffrés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a dit $23,000,000.

L'honorable M. HAGGART : Voici les chiffres :

Dépense imputable sur le capital.

1897..	$ 149,112 52
1898..	252,756 80
1899..	1,081,929 94
1900..	1,796,348 29
Chemin de fer du comté de Drummond, 1900	1,459,000 00
Voiture du Gouverneur général.. ..	1,290 31
Dépensé en 1901	3,652,313 46
Crédits votés pour 1901-2..	3,255,000 00
Crédits votés pour 1902-3	1,975,000 00
Frais d'exploitation et recettes, découvert pendant quatre années.	514,852 00
Total	$14,137,603 32

Loyer du Grand-Tronc capitalisé à 3 pour cent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ah ! ah !

L'honorable M. HAGGART : Cela fait rire le ministre. Ce n'est pas $140,000 par an que nous payons au Grand Tronc ; si nous ne payions que cela, ce ne serait pas la peine d'en parler.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que l'honorable député me permette une question. Pense-t-il pouvoir faire ajouter foi à un calcul qui comprend à la fois et le chiffre du loyer que l'on paie et le capital que ce loyer représente ?

L'honorable M. HAGGART : J'ai prévu cela dans mes calculs en déduisant le loyer que l'on paie chaque année.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est pourtant ce que comprend le calcul que vous venez de nous communiquer.

L'honorable M. HAGGART : Je vais vous l'exposer : Loyer du Grand Tronc, capitalisé à 3 pour 100, $4,666,667 ; subvention au pont Victoria, $500,000 ; au chemin de fer de l'Ile Prince-Edouard, pendant la même période, $1,359,911.81. Ajoutez à cela les découverts, et vous obtenez $1,686,543, ce qui forme un total de $21,317,445.39. De ce total il faut déduire les $140,000 de loyer payé cette année au Grand Tronc, somme inscrite au nombre des dépenses imputables sur le capital. Il faut encore ajouter à cela un compte indéterminé de $213,000, imputable sur le capital, qui n'apparaît pas dans l'exposé de l'honorable ministre et dont on n'aurait pas entendu parler n'eût été le rapport de l'auditeur général. En jetant un coup d'œil sur les comptes des magasins, on découvre que le ministre avait dissimulé une autre dépense de $213,000 dans le compte indéterminé du capital de l'Intercolonial. Ajoutez cela, et vous arrivez au chiffre de $21,400,445.39. Y a-t-il là un seul chiffre qui ne soit absolument exact ? La seule difficulté possible réside dans la capitalisation du loyer que l'on paie au Grand Tronc. L'argent s'emprunte à 3 pour 100. Le ministre peut déduire ce montant et venir prétendre ensuite que le droit d'entrée à Montréal par la voie du Grand Tronc ne nous coûte rien. La dépense se chiffre à environ $18,000,000 et augmente d'année en année. Que nous donne-t-on en retour ? L'honorable ministre nous demande de le laisser procéder par sauts et par bonds dans le renouvellement de l'outillage de l'Intercolonial au lieu de marcher à pas de tortue comme nous avons fait lorsque nous avons entrepris de poser de nouveaux rails. Or, en une seule année, nous avons posé plus de rails que le ministre n'en a fait poser depuis, et nous en avons porté le coût au débit des recettes du chemin, tandis que lui, il en débite le capital. Qu'il me permette de lui citer d'autres faits à ce propos. A l'origine, l'Intercolonial fut pourvu de rails d'acier pesant 56 livres à la verge linéaire, ou 88 tonnes de 2,240 livres au mille linéaire. La paire d'éclisses pesait 19 livres. Entre 1880 et 1896, nous avons virtuellement pourvu toute la voie principale entre Saint-Jean et Halifax, et entre la Jonction de la Chaudière et Moncton, soit sur un parcours d'environ 760 milles, de nouveaux rails d'acier pesant 67 livres à la verge, ou 105 tonnes au mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a-t-il pas fait poser de nouveaux rails sur au moins 140 milles de la section qu'il vient de désigner ? N'a-t-il pas porté au débit du capital le coût des nouveaux rails posés sur la voie principale ?

L'honorable M. HAGGART : Pas que je sache. Mon honorable ami partage-t-il l'erreur de son sous-ministre qui prétendait l'autre jour qu'il ne fallait pas imputer sur le capital le coût de la voie nouvellement construite entre Oxford et New-Glasgow ? Avant d'affirmer quoi que ce soit, l'honorable ministre ferait bien de se renseigner.

M. BARKER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux aurait-il l'obligeance de m'indiquer où l'on a inscrit au débit du capital le coût de la pose des nouveaux rails sur ces 140 milles de l'ancienne voie ?

L'honorable M. HAGGART : Oh ! le ministre parle de choses qu'il ne connaît pas ; il n'y a jamais eu rien de tel. La discussion de ses crédits va durer huit ou dix jours, et nous aurons tout le temps voulu pour débattre avec lui la question sous toutes ses faces. Je crois qu'il est tombé dans l'erreur que M. Pottinger a commise l'autre jour. Comme on demandait à ce dernier où on avait posé ces rails, il s'empressa de répondre que c'était sur la voie d'Oxford à New-Glasgow ; mais, questionné de nouveau, force lui fut de reconnaître que c'était la première fois qu'on posait des rails sur cette nouvelle voie. Je le répète, entre 1880 et 1896, nous avons virtuellement pourvu toute la voie principale entre Saint-Jean et Halifax, et entre Moncton et la Jonction de la Chaudière, soit sur un parcours d'environ 760 milles, de nouveaux rails d'acier pesant 67 livres à la verge, ou 105 tonnes au mille, et les éclisses, 36 livres. Les premiers rails, éclisses et attaches posés sur les 760 milles pesaient 69,160 tonnes par mille. Bien que les chiffres plus haut mentionnés accusent une augmentation de poids de 15,000 tonnes environ, rien ne fut débité au compte du capital, tout fut porté au compte du revenu. Le ministre des Chemins de fer et Canaux veut maintenant remplacer les rails de 67 livres par des rails de 80 livres à la verge, auxquels il adjoindra des éclisses de 110 livres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député aurait-il l'obligeance de nous dire quel document il est en train de lire ?

L'honorable M. HAGGART : C'est un mémoire où j'ai moi-même consigné des entretiens que j'ai eus et des preuves que j'ai recueillies.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député objecterait-il à nous dire si ce n'est pas M. Archibald qui lui a fourni ses renseignements ?

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai aucune objection à dire au ministre des Chemins de fer et Canaux que j'ai eu de fréquents entretiens sur ce sujet avec M. Archibald.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me semblait que c'est M. Archibald qui devait l'inspirer.

L'honorable M. HAGGART : Je dirai au ministre que j'ai souvent correspondu avec M. Archibald et me suis souvent consulté avec lui sur ce sujet, parce que je considère que nulle autre personne ne pouvait me fournir de plus précieux renseignements. On m'a empêché de fournir cette preuve au comité des comptes publics parce que le ministre des Chemins de fer et Canaux estimait que M. Archibald en sait trop long sur la manière dont l'Intercolonial est présentement administré.

Le ministre veut aujourd'hui remplacer ces rails de 67 livres par d'autres pesant 80 livres à la verge et faire poser des éclisses de 40 livres. Les rails de 67 livres et leurs attaches pèsent 83,600 tonnes par mille linéaire, et les rails de 80 livres, 99,940 tonnes, ce qui accusera une augmentation de poids d'environ 17,000 tonnes, tandis que le remplacement des rails de 56 livres par ceux de 67 n'accusait qu'une augmentation d'environ 15,000 tonnes. Aujourd'hui, c'est le capital et non le revenu que l'on débite de ces dépenses ; et il en est de même pour les autres estimations. Ce que je veux établir, c'est que lorsque nous avons renouvelé et remplacé les anciens rails de l'Intercolonial, nous en avons imputé le coût sur le compte du revenu. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux qui en ce moment renouvelle les rails, en impute le coût sur le compte du capital, et puisqu'il parle de la lenteur de colimaçon avec laquelle nous renouvelons les rails, je lui dirai que nous avons renouvelé 80 milles de rails en une année. L'honorable ministre peut-il montrer un semblable résultat?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En quelle année cela ?

L'honorable M. HAGGART : Si mon honorable ami veut patienter un peu, je vais lui en donner la preuve par un de ses propres journaux publié à Saint-Jean ou à Moncton. L'honorable ministre parle de l'amélioration dans la qualité du chemin et de la nécessité d'augmenter le compte du capital, et il verra dans son propre journal le nombre de milles que nous avons construits chaque année. Je lui ferai voir ce journal dans quelques instants.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En aucune année l'honorable ex-ministre n'a posé 80 milles de rails. En aucune année il n'a dépassé 5 milles. Non pas 5 milles, mais 5,000 tonnes.

L'honorable M. HAGGART : J'ai heureusement le journal sous la main.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne prouve rien.

L'honorable M. HAGGART : Voici ce que le journal dit :

La quantité de rails renouvelés pendant les quatre années précédant 1890 est comme suit :

1889—129 milles de rails de 67 livres posés en place de rails de 56 livres.
1888—88 milles de rails de 67 livres posés en place de rails de 56 livres.
1887—78 milles de rails de 67 livres posés en place de rails de 56 livres.
1886—68 milles de rails de 67 livres posés en place de rails de 56 livres.
Total—363 milles.

Combien de ces rails l'honorable ministre des Chemins de fer a-t-il posés? Que pense l'honorable ministre du progrès qu'il fait

dans la pose des rails, et en face de ces chiffres que vaut sa tentative de faire croire à la Chambre qu'il posait les rails avec une grande célérité?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député est asez bon qu'il me permette de bien saisir la question. Prétend-il que les rails qui ont été posés en 1886, 1887, 1888 et 1889 ont été payés avec les revenus du chemin? Est-ce bien cela?

L'honorable M. HAGGART : Certainement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsque j'ai dit que la quantité de rails posés en une année n'excédait pas 5,000 tonnes, je voulais parler de la période pendant laquelle l'honorable député administrait l'Intercolonial et s'appliquait aussi aux rails payés à même les revenus. Je ne voulais pas parler des rails imputés sur le compte du capital. L'honorable député prétend-il que tous ces rails dont il a parlé ont été payés avec les revenus.

L'honorable M. HAGGART : J'ai déjà déclaré que tous les rails que nous avons renouvelés, à l'exception des parties nouvelles du chemin, telles que les embranchements de New-Glasgow et du Cap-Breton, ont été payés à même les revenus. L'honorable ministre le nie-t-il? L'honorable ministre comparait sa rapidité dans les travaux de l'Intercolonial, avec la lenteur de ses prédécesseurs, et il disait que nous n'avions posé qu'une certaine quantité de rails. Il veut maintenant que je lui dise si une partie de ces 80 milles de rails n'a pas été posée sur les embranchements de New-Glasgow et du Cap-Breton. C'est possible, je n'en sais rien. Après avoir entendu les remarques de l'honorable ministre le soir, j'ai mis par hasard la main sur ce journal, ou plutôt il m'a été envoyé. C'est le numéro du 22 mars du Daily Times, publié à Moncton. Je ne sais pas si ce journal appuie le parti libéral ou le parti conservateur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh! l'honorable député le sait.

L'honorable M. HAGGART : Non, je ne le sais pas. Je ne connais pas les journaux des provinces maritimes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que dit ce journal?

L'honorable M. HAGGART : Il dit au sujet du témoignage de M. Pottinger :

Il nous a fallu recourir aux rapports des six années précédant 1890, et nous avons trouvé qu'il n'y avait pas un seul dollar de cette dépense imputée sur le compte du capital. Les rapports mêmes de M. Pottinger montrent que tout a été imputé sur le compte des frais d'entretien. Le compte des renouvellements de rails pour les quatre années précédant 1890 est comme suit :

J'ai déjà lu cela. Puis le journal continue:

Il ne peut y avoir de méprise à ce sujet. Nous citons le rapport même del'admini strateur général de 1886. Après avoir décrit en détail les travaux considérables tels que construction de ponts en fer, nouveaux réservoirs, 159 wagons, deux locomotives——

Telle est l'autorité que je n'ai pas eu le temps d'examiner. Je ne l'ai pas examinée parce que je me rappelle parfaitement que j'ai toujours ordonné que ces dépenses fussent imputées sur le compte du revenu. Mais quelles sont les dépenses de l'honorable ministre sur le chemin du Drummond et sur le Grand Tronc pour amener l'Intercolonial à Montréal? A-t-il rempli les promesses qu'il faisait au pays que l'acquisition de ce chemin paierait l'intérêt sur le capital qu'on y mettrait, et qu'en outre on ferait de l'Intercolonial un chemin de fer payant? A-t-il rempli la promesse qu'il mettait dans la bouche de son honorable chef (sir Wilfrid Laurier) lorsque celui-ci déclarait à Montréal que l'Intercolonial ne serait plus un fardeau pour le pays comme dans le passé? L'honorable ministre a-t-il rempli une seule des promesses qu'il a faites au sujet du chemin? Mais il nous annonce qu'il va pousser l'Intercolonial encore plus loin, jusqu'à la Baie Georgienne, et il espère quelqu'un de ces jours le pousser jusqu'au Nord-Ouest. Serait-ce par hasard avec l'aide de ce syndicat d'amis de l'honorable ministre qui essaient de négocier de ce temps-ci à New-York la vente du chemin de fer Intercolonial, ou sous les auspices de la compagnie de garantie du Canada (Dominion Securities Company)? Je suppose que c'est la première fois que l'honorable ministre en entend parler. La Chambre aimera peut-être à connaître tout ce qui se rapporte à cette compagnie. Je ne savais pas que l'honorable ministre avait l'intention d'acheter l'Intercolonial. J'ai lu l'autre jour dans les journaux que le président de la compagnie de garanties du Canada, Dr Webb, avait obtenu possession du chemin de fer Canada Atlantique, et qu'il songeait à en acheter d'autres dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et qu'il était aussi président de la compagnie du chemin de fer Adirondack.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Pas dans la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député ignore complètement ce qui s'est passé en dehors de son petit cercle dans la Nouvelle-Ecosse, et je veux, avant de laisser ce sujet, apporter les preuves indubitables de ce que j'avance en lisant le prospectus publié à New-York et les rapports de Dow & Company.

L'honorable M. ROSS : Ce sont des prospectus de chemins de fer que l'on veut construire.

L'honorable M. HAGGART : En êtes-vous certain ?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que vous vous trompez.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Tous les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, à part celui de Sydney à Louisbourg, appartiennent au gouvernement fédéral.

L'honorable M. HAGGART : Je vais être obligé de lire ce prospectus. J'aimerais que l'honorable ministre des Chemins de fer m'écoutât, car cela l'intéressera.

Compagnie de Garantie du Canada.

Une corporation organisée en vertu des lois du Nouveau-Jersey en mai 1901.

Le but de la compagnie est d'acquérir des chemins de fer et des obligations de chemins de fer et d'autres corporations au Canada et ailleurs, de construire et administrer les dits, etc.

La compagnie a acquis la propriété et les privilèges de la Compagnie du chemin de fer du Cap-Breton (limitée), de la Nouvelle-Ecosse, et s'occupe à le construire.

Il a acquis depuis sa formation d'autres propriétés et franchises qui sont en voie de développement.

Le fonds capital est de $1,500,000, tout payé et non cotisable. Le prix des parts est de $100.

Le compagnie n'a pas de dette consolidée.

Le 15 janvier 1902, la compagnie a payé 2½ par cent de dividende semi-annuel à même les revenues des six mois précédents.

Officiers—Président, W. Seward Webb, New-York ; vice-président, Henry L. Sprague, New-York ; secrétaire et trésorier, Henry L. Meyer, New-York.

Directeurs—W. Seward Webb, Samuel R. Callawy, Alfred Schiffer, F. Egerton Webb, Henry L. Sprague, Arthur L. Meyer, Edgar Van Etten, Chas. H. Johnson, New-York ; Thomas Robertson, Nouvelle-Ecosse.

Siège de la compagnie—Jersey, N.J.

Bureau de New-York—25 rue Broad, New-York.

Agents des transferts—Continental Trust Company, New-York.

Régistration—Standard Trust Company, New-York.

Assemblée annuelle— Le 1er jour de juin à Jersey, N.-J.

La compagnie a aussi publié ce qui suit :

Dominion Securities Company.

(Capital Stock, $1,500,000.)

W. Seward Webb, président.

Samuel R. Callaway, John J. Astor, Henry L. Sprague, Arthur L. Meyer, Percival L. Clement, Thomas Robertson, M.P.P., Edgar Van Etten, Alfred Schiffer, directeurs.

La compagnie construira de 600 à 800 milles de chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse. Recevra une subvention en argent du gouvernement du Canada et du gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse de $6,400 par mille, et aussi une subvention en terre équivalant à $1,600 par mille.

Emet $15,000 d'obligations par mille, première hypothèque.

Emet $5,000 d'obligations par mille, deuxième hypothèque.

Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse s'engage à prendre au pair et à payer pour $10,000 d'obligations de la première émission, ce qui fait un versement en argent de $16,400 par mille de la part du gouvernement, en outre des $1,600 en terres. Les ingénieurs estiment le coût maximum de la construction et de l'outillage du chemin à $15,000 par mille, laissant à la compagnie de garanties du Canada.

Profit en argent par mille.. ..	$ 1,400
Octrois en terre, par mille.. ..	1,600
Première hypothèque, par mille..	5,600
Deuxième hypothèque, par mille.	2,000
Disons à 50 par cent.	
Ou profit de (par mille)..	$10,500

Ajouter à cela les actions ordinaires à $20,000 par mille. En calculant aussi à $10,500 par mille, la Compagnie de Garanties du Canada ferait sur un minimum de 600 milles de chemin $6,300,000 de profits outre les actions ordinaires évaluées à $12,000,000.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Cela, naturellement, c'est le prospectus d'un chemin de fer que l'on veut construire. On a commencé, à Pointe-Tupper, un chemin que l'on construit dans la direction de St-Peters, dans le Cap Breton. C'est réellement le prospectus de quelques capitalistes américains au sujet de projets qu'ils ont pour l'avenir.

L'honorable M. HAGGART : Ceux qui ont signé ce document sont W. Seward Webb, Samuel R. Callaway, John J. Astor, Henry L. Sprague, Thomas Robertson, M.P.P., Edgar Van Etten, Alfred Schiffer.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Tous des gens solvables.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable député (M. Haggart) a-t-il cherché à savoir ce que la compagnie avait fait, et s'il y avait quelque vérité dans ce qui a été dit ?

L'honorable M. HAGGART : Oui. Je connais l'affaire autant qu'il m'a été possible de me renseigner. Si vous lisez les lettres que le Dr Webb a publiées dans les journaux il y a quelques jours, vous y trouverez expliquée la relation entre le projet de vente de l'Intercolonial et la Compagnie de Garanties du Canada. J'ai appris que la Compagnie de Garanties du Canada était entrée en négociation avec M. Murray, le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, qu'elle espérait obtenir le contrat de Mackenzie et Mann, et qu'elle avait publié son prospectus sur ces bases, espérant en outre obtenir sinon l'Intercolonial, du moins les embranchements d'Oxford et New-Glasgow.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre ?

L'honorable M. HAGGART : Certainement. Je ne veux rien avancer qui ne soit juste.

M. JOHNSTON : L'honorable député dit-il que des ouvertures ont été faites au premier ministre de la Nouvelle-Ecosse ?

L'honorable M. HAGGART : Je ne connais à ce sujet que ce qu'il y a dans la circu-

laire publiée par cette compagnie dont la réputation est aussi bien établie dans tout l'univers que celle de Bradstreet l'est au Canada. Voici une autre circulaire publiée par cette compagnie :

La compagnie de garanties du Canada, en face de la grande gare centrale, 51 Est, 44me rue, New-York (organisée en vertu des lois de New-Jersey) possède une charte semblable à la charte Harriman ; cette charte lui permettra de faire le commerce de stocks, obligations et garanties de toute sorte et de prêter de l'argent sur les dits effets, etc. La compagnie a acquis les franchises, droits de passage, concessions et subventions que le gouvernement du Canada et celui de la Nouvelle-Ecosse lui accordent lorsqu'elle aura exécuté son entreprise du prolongement du réseau de chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, dont on estime pouvoir construire de 600 à 800 milles d'ici à quatre ans.

C'est un beau marché ; le plan est de s'emparer de ces subventions de chemin de fer, et les membres du comité mêmes se sont assurés d'une majorité des actions dans la compagnie de construction dont on verra le but plus tard.

La compagnie possède présentement 48 pour 100 des actions de la Manhattan Contracting Company, 95 pour cent des actions de la Cape-Breton Extension Company, et aussi $2,400,000 des obligations de la dite compagnie et un transfert de la subvention que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse accorde pour la construction du chemin de fer du Cap-Breton, étant la première d'une série de concessions, franchises, etc., recevables à mesure que la construction du réseau de chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse avancera, ainsi que toutes subventions, actions, etc., fixés par le gouvernement en vertu de la loi, avec tout le capital-actions, obligations et bénéfices allant directement à la Compagnie de garanties du Canada.

Je désire que le ministre des Chemins de fer écoute la lecture de cette partie de l'acte des subventions par lequel il paie la moitié aux différentes compagnies de chemin de fer lorsque ce coût de construction dépasse $15,000 au mille.

Les subventions en argent du gouvernement du Canada et du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse sont de $6,400 par mille. Des octrois de terres et autres avantages accordés par ces gouvernements ajoutent $1,600 par mille. Le gouvernement permet et autorise l'émission d'obligations sur la construction de ces chemins de fer comme suit :

	Par mille.
Obligations première hypothèque..	$15,000
Obligations deuxième hypothèque..	5,000
Total des obligations..	$20,000

Dont le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse consent à prendre et payer une valeur de $10,000 des premières par mille.

Outre cela le gouvernement consent à avancer la moitié du coût de la construction du chemin de fer au-dessus de $15,000 par mille jusqu'à ce que cela dépasse $6,400 par mille. Ainsi, pour un chemin de fer dont la construction coûterait $18,000 par mille, le gouvernement paiera une somme additionnelle de $1,500 en argent par mille, c'est-à-dire la moitié des $3,000, au-dessus de $15,000 que la construction coûte, de même que tous les $6,400 déjà promis. Les gouvernements du Canada et de la Nouvelle-Ecosse réunis paient une subvention de $6,400 par mille.

Pourquoi la compagnie dit-elle dans son prospectus qu'elle a fait des arrangements avec la Compagnie de construction Manhattan qui se propose de construire le chemin ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable ex-ministre des Chemins de fer me permettra-t-il de l'interrompre un instant ?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : J'ai demandé à l'honorable député, il y a quelques instants, s'il avait pris la peine de s'assurer s'il y avait quelque fonds de vérité dans cette assertion du prospectus au sujet des arrangements faits avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Il m'a répondu qu'il s'était assuré de la vérité des déclarations du prospectus.

L'honorable M. HAGGART : J'ai lu le contrat passé avec MM. Mackenzie et Mann.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Nous discutons le prospectus que l'honorable député a maintenant entre les mains.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député nie-t-il ?

M. JOHNSTON : Je nie certainement cette partie du prospectus au sujet des arrangements entre la Compagnie du chemin de fer de Cap-Breton et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Cela n'est pas vrai, et tous les membres de la Chambre des communes le savent.

M. MATHESON : Ce n'est pas vrai, parce que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ne garantit aucune obligation et n'accorde pas de terres.

L'honorable M. HAGGART : Voici une circulaire publiée par des personnes qui prétendent avoir acheté $10,000,000 d'actions de la Compagnie du Pacifique, qui sont propriétaires du chemin de fer Rutland et Adirondack, qui ont obtenu la construction du chemin de fer du Cap-Breton et qui est signée par W. Seward Webb, président ; Samuel Gallaway, John Jacob Astor, Henry L. Sprague, Arthur L. Meyer, Percy Clement, Thomas Robertson, Edgar Van Etten et Alfred Schiffer. Ces personnes ont-elles dit un mensonge dans ce prospectus qu'elles ont publié à New-York ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me permettra-t-il de dire un mot sur ce sujet ? J'ai lu ce prospectus lorsqu'il a été publié pour la première fois par le " Herald ", de Montréal, il y a quelques semaines, et je l'ai vu dans d'autres journaux, depuis. Je n'hésite pas du tout à dire que les assertions qu'on y fait sont absolument fausses dans leur ensemble, et je me base pour dire cela sur le fait qu'on y prétend que le gouvernement du Canada a donné à cette compagnie cer-

taines subventions et lui en a promis d'autres. Je dis en toute certitude que cette compagnie, ou la Compagnie du chemin de fer du Cap-Breton de Pointe-Tupper à Port St-Peters, n'a jamais reçu aucune subvention du gouvernement fédéral, ni promesse de subvention ainsi qu'on le prétend. Je ne vois pas l'à-propos pour mon honorable ami de soulever cette question maintenant ; mais si elle avait rapport au sujet qui nous occupe, alors j'ai le droit de contredire de la façon la plus catégorique possible les déclarations contenues dans ce prospectus quant à la part qu'on veut attribuer au gouvernement fédéral. C'est une production des plus extraordinaires.

L'honorable M. HAGGART : J'ai vu le contrat que devait approuver l'Assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse ; c'est-à-dire le contrat passé avec Mackenzie et Mann. Je l'ai examiné dans tous ses détails. Ce prospectus ne s'applique pas seulement au prolongement du chemin de fer du Cap-Breton. Ainsi que je l'ai déjà dit, ces personnes ont reçu des assurances de la part de gens pouvant parler avec autorité dans la Nouvelle-Ecosse, et elle prétendent qu'ont leur a assuré en d'autres lieux aussi, que le contrat de Mackenzie et Mann leur serait transféré. Ces conditions ne sont-elles pas les conditions principales contenues dans le contrat passé avec Mackenzie et Mann ? Et lorsque cette circulaire a été lancée sur le marché de New-York, elle se rapportait à l'entreprise de Mackenzie et Mann que la compagnie croyait s'être assurée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel rapport y a-t-il dans tout cela ?

L'honorable M. HAGGART : Je veux le montrer. Je veux montrer que l'honorable ministre est allé à New-York par rapport à cette affaire, et qu'il avait à New-York ses agents négociant la vente du chemin de fer Intercolonial—M. Pugsley et autres ; c'est ce que l'on disait là-bas. Je n'aurais pas soulevé cette question, si l'on ne disait pas que cette compagnie a acheté le chemin de fer Canada Atlantique, qu'elle dit n'être qu'une partie comprise dans son plan général. M. Webb a fait publier dans les journaux qu'il avait acheté le chemin de fer Adirondack et que le stock de cette compagnie était monté de 40 à 106 ou 107, et que celui de la Compagnie de Garanties du Canada, qui n'avait pas au monde d'autre actif que les contrats ou arrangements qu'elle prétend avoir faits avec le gouvernement du Canada, et la possibilité de réussite de ce grand projet avec la province de la Nouvelle-Ecosse, s'est vendu à 5 et 7 pour 100 de prime. L'honorable ministre voudra-t-il écouter jusqu'à ce que j'aie fini de lire cette circulaire ?

Le coût maximum de la construction de ces chemins, suivant les meilleurs experts et ingénieurs, ne dépassera pas, y compris l'équipement, $15,000.

Voici une déclaration faite par une compagnie de New-York, dont les membres sont tous des gens bien connus et solvables. Ils disent que pour obtenir une certaine somme au delà de $15,000 par mille, ils ont fait un arrangement avec une compagnie de construction, au moyen duquel ils obtiennent la moitié du coût de construction au-dessus de $15,000 par mille, et ils diviseront parmi les souscripteurs.

Le coût maximum de la construction de ces chemins, suivant les meilleurs experts et ingénieurs, ne dépassera pas y compris l'équipement, $15,000, ce qui laisse un profit net de $8,900 par mille, ou, pour un minimum de 600 milles, une somme de $5,340,000. Outre les $1,600 en terres par mille il y a l'émission de stock de $20,000 par mille, s'élevant au pair sur la base du minimum ci-dessus de 600 milles, à $12,000,000 ; la valeur en argent des actions repose nécessairement sur les revenus du chemin, et il faut attendre pour les dividendes deux ou trois ans après la construction.

Je remarque que dans le contrat, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse n'est pas obligé de payer l'intérêt, et ne s'engage pas non plus à aucun forfait du chemin tant que les recettes du chemin ne seront pas assez élevées pour payer l'intérêt sur la dette.

Le capital-actions de la compagnie de garanties du Canada est de $1,500,000. Les entrepreneurs sont les suivants :—M. Wm Seward Webb, président ; Samuel R. Callaway, John J. Astor, Henry L. Sprague, Arthur L. Meyer et autres.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'aimerais à voir cette circulaire lorsque vous en aurez fini.

L'honorable M. HAGGART : Certainement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'aimerais pas à acheter des parts dans cette compagnie.

L'honorable M. HAGGART : Voici quelques extraits de la circulaire de Theodore S. Meyer et Cie, banquiers et courtiers, New-York :

La Compagnie de garanties du Canada possède les actions de différentes compagnies qui ont été consolidées avec la Compagnie Saint-Laurent et Adirondack, en une compagnie de chemin de fer dont le tronc principal s'étendra depuis les grands lacs jusqu'à l'Atlantique ; elle possède aussi des franchises de grande valeur, y compris une subvention annuelle de 5 pour 100 sur tout le capital, à perpétuité. Aussitôt que les différents tronçons du chemin seront complétés, on commencera à y travailler dès le printemps.

Voici maintenant une circulaire que ce même particulier a adressée à ses amis et au public en général, pour appeler l'attention sur ses opérations de bourse et pour faire voir comme il réussissait bien dans ce genre d'affaires.

La raison pour laquelle j'appelle votre attention sur ma nouvelle entreprise, c'est que mes récents achats de chemins de fer et autres

transactions à la bourse ont si bien réussi, que je désire étendre le champ de mes opérations et je désire la coopération d'une plus grande clientèle.

Ma première spéculation a été l'achat du chemin de fer Adirondack. J'avais conseillé l'achat de ce stock à $57 l'action. Mes amis ont suivi mon conseil, et aujourd'hui ce stock est coté à la bourse de New-York, et se vend $135 l'action. On le considère comme des actions de tout repos et il produit un dividende de 5 pour 100.

J'ai ensuite spéculé sur les garanties du Dominion. Cette compagnie reçoit du gouvernement du Canada une subvention équivalent à 5 pour 100 de son capital actions à perpétuité.

Mon but en citant ces faits est celui-ci : La maison Théodore S. Meyer et Cie, dont je fais partie, sera tout prochainement en mesure de vous donner des renseignements de grande valeur à propos d'une grande compagnie qui est en voie d'organisation, et nous vous mettrons en état de faire des profits aussi grands sinon plus grands que ceux réalisés par mes clients dans les achats de stock du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, et garanties du gouvernement canadien.

Je me demande quelle est cette grande compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel est le nom du courtier qui est au fond de l'affaire ?

L'honorable M. HAGGART : D. L. Meyer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que ce soit le même Meyer—mais ce peut être un associé, en même temps uni à M. Seward Webb. Je crois que les initiales de son nom sont différentes.

Une VOIX : C'est son frère.

L'honorable M. HAGGART : Il mentionne les noms comme directeurs, de M. William Seward Webb, Chauncey M. Depew et F. C. Smith. Il donne les cotes de la bourse, etc. ; c'est un courtier.

Voici un extrait de la circulaire de Dow, Jones et Cie datée de mercredi, 19 juin 1901, qui fait connaître les bruits courants.

Chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse.—Le procureur général Longley, agissant en qualité de premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, ayant été interviewé à Halifax au sujet de la nouvelle que des millionnaires de New-York étaient sur le point de se lancer dans une grande entreprise de chemin de fer dans cette province, aurait répondu :

Les noms mentionnés paraissent réellement avoir plus de poids qu'ils n'ont. Il est fort douteux que John J. Astor soit un des directeurs, et l'intérêt des Vanderbilt dans le projet est très mince, supposant même que la nouvelle soit exacte. Le Dr W. Seward Webb est allié aux Vanderbilts par mariage, mais il n'est guère plus qu'une figure d'apparat et non un facteur réel dans la manipulation des chemins de fer. Le gouvernement a présentement devant lui une proposition de construire un petit chemin de fer dans la partie est de la province ; ce gouvernement ne sait pas qu'il existe d'autres projets. La proposition qui est soumise au gouvernement est la construction d'un chemin de fer depuis le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg avec embranchement à Sydney. Cette proposition est faite par la compagnie connue sous le nom de Compagnie d'extension du chemin de fer du Cap-Breton, qui a obtenu une charte en 1899 et qui est composée des personnages suivants : Lorenzo Shute, New-York ; Joseph Shute, Atlantic City ; John Crump, surintendant des docks, New-York, et autres. La proposition de construire ce chemin de fer est favorisée fortement par M. Edward Guérin, de Montréal, qui a sans doute obtenu sa charte des gens ci-dessus.

Puis il y a une déclaration de Meyer et Cie à Dow et Cie, contredisant ce qui est rapporté dans cette interview.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sera intéressant.

L'honorable M. HAGGART : Vous pourrez tout le lire ; ce ne sont que des bruits de la rue à New-York. Un employé de la Compagnie de garanties du Canada a déclaré que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux était en pourparlers avec eux au sujet de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est absolument faux.

L'honorable M. HAGGART : Ce n'est peut-être pas vrai du tout. Celui qui m'a renseigné dit lui-même qu'il doute fort qu'il y ait aucune vérité dans cette assertion. Il doute beaucoup que M. Pugsley qui est à New-York pour conduire les négociations ait l'autorisation de faire aucune proposition de ce genre. Il dit que M. Blair a déclaré après sa visite à New-York qu'il y avait une telle opposition à toute proposition de ce genre parmi les conservateurs comme parmi les libéraux, qu'il serait presqu'impossible de la faire adopter, ce qui n'empêche pas cependant M. Pugsley de continuer à négocier. Cependant, mon correspondant me dit qu'il est possible qu'un embranchement qui n'est d'aucune utilité à l'Intercolonial, soit transféré à la compagnie lorsqu'elle aura établi ses raccordements avec la Compagnie du Canada Atlantique et aura obtenu le chemin du Sud—et je constate que l'on a mis à adopter cette législation une célérité dont on n'a jamais eu d'exemple en ce pays. Le bill a été soumis à la législature. Le même jour il allait en comité, passait en deuxième lecture dans environ deux heures de temps. C'est la même compagnie qui obtenait ce bill, et on dit qu'elle se propose de construire une ligne partant de l'Etat de New-York qui se reliera à ce chemin. Ce chemin promet beaucoup. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux aura besoin de se hâter s'il veut que le chemin de fer Canada Atlantique fasse partie de son grand projet de chemin de fer de Depot-Harbour au lac Supérieur. Je crains que M. Meyer ne l'ait devancé. Je crains que M. Webb et la Compagnie de garanties du Canada n'aient fait l'achat, et le gouvernement du Canada n'aura certainement pas raison—bien qu'il l'ait déjà fait en aidant à une ligne concurrente de la Pointe-Lévis à Montréal lorsqu'il y

avait déjà deux chemins en existence entre ces points—de risquer de l'argent dans une autre entreprise pour faire concurrence à un autre déjà établie.

Je ne suis pas entré dans les détails au sujet de l'Intercolonial. Nous aurons occasion plus tard de discuter les divers item à mesure qu'ils viendront et le ministre pourra nous donner les renseignements les plus complets à leur sujet. J'ai voulu éveiller l'attention du pays sur les sommes énormes que le gouvernement dépense sur ce chemin. La promesse qui a été faite aux provinces maritimes lorsqu'elles sont entrées dans la Confédération, a été de construire le chemin de fer Intercolonial et d'en faire un bon chemin, reliant effectivement les provinces d'en haut avec les provinces d'en bas. Nous avons contribué allègrement à la construction de ce chemin, et nous attendons de ceux qui l'administrent qu'ils le tiennent dans un état de service égal à celui d'aucun autre chemin en Amérique. Nous croyons avoir rempli ces conditions. Nous avons fixé le transport à des taux qui ne devaient pas payer, bien que nous eussions pu agir autrement si nous l'eussions voulu, car je déclare, et je puis parler avec autorité sur le sujet, vue que j'ai eu à administrer ce chemin, que si nous avions fait payer les mêmes taux de transport que les autres chemins de fer du pays exigent, il aurait été facile de retirer de ce chemin un million de dollars de revenu par année au lieu d'y engouffrer trois ou quatre millions par année comme nous le faisons avec les taux qui ont été adoptés. Mais nous avons dit que nous serions généreux, et c'est pourquoi nous avons donné aux provinces maritimes les taux les plus bas dont ne bénéficient pas les habitants des autres parties du Canada. Mais nous avons le droit de dire—et c'est ce que nous nous proposions à la Confédération—vous avez le chemin, mais maintenant l'on n'y fera pas d'autres dépenses à part celles qui seront couvertes par les revenus mêmes du chemin. Ce ne serait que juste et raisonnable pour le reste du Canada. On pourra peut-être dire que nous des provinces d'en haut participons dans les bénéfices du chemin. Il est vrai que dans une certaine mesure nous y participons, mais le chemin bénéficie principalement aux provinces maritimes, et les électeurs de ces provinces ne devraient pas appuyer un ministre dont la politique est de dépenser autant que possible des deniers du peuple pour les dépenser dans ces provinces, à acheter des stations à Saint-Jean, construire des élévateurs ici et là, lorsque quiconque connaît quelque chose du trafic de ce pays sait que pas un boisseau de grain ne peut être exporté avec profit par le chemin de fer Intercolonial.

M. EMMERSON : L'honorable député voudra-t-il répondre à une question ?

L'honorable M. HAGGART : J'essaierai.

M. EMMERSON : Qui a construit l'élévateur à Halifax—le premier qui a été construit ?

L'honorable M. HAGGART : En quelle année a-t-il été construit ?

M. EMMERSON : Je ne puis dire la date ; il y a déjà quelques années.

L'honorable M. HAGGART : Il n'a pas été construit de mon temps. Le dernier élévateur que je connaisse a été construit par le ministre actuel——

Le MINISTRE DES FINANCES : En partie seulement.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que l'ancien élévateur était brûlé, et que celui-ci était destiné à le remplacer.

M. EMMERSON : Qui a construit le premier ; sous quel gouvernement a-t-il été construit ?

L'honorable M. HAGGART : Si l'honorable député peut me dire l'année, je lui donnerai une réponse. Je ne sais pas si cet élévateur a été construit entre 1874 et 1878 ou entre 1878 et 1896. Je ne connais personne qui eût été plus disposé à construire un élévateur dans cette partie du pays ou qui ait porté plus d'intérêt aux habitants de la Nouvelle-Ecosse que mon ancien ami et chef, sir Charles Tupper. Peut-être était-il ministre des Chemins de fer à cette époque—je n'en douterais pas. Mais je puis dire au comité que pendant que j'étais ministre des Chemins de fer et Canaux—et c'est une confession que je fais—nous avons transporté du grain de Québec à Halifax à des prix qui ne payaient pas la moitié du transport.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelle quantité en avez-vous transportée ?

L'honorable M. HAGGART : Deux à trois cent mille boisseaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement très peu, car l'élévateur n'était pas souvent employé.

L'honorable M. HAGGART : Il est inutile de chercher à lutter contre le nature. Si vous tenez à faire de l'Intercolonial une route utile et recherchée par le trafic, il faut que par cette route, on puisse atteindre le port le plus rapproché de l'empire ; il faut qu'elle soit le principal anneau de la chaîne de communication entre le Canada et l'Angleterre. Etablissez une ligne de steamers rapides et faites de Sydney ou de Louisbourg le port de mer principal de ce côté-ci de l'Atlantique. Dans le choix de ce port, faites abstraction de la politique et des intérêts de clocher, ne tenant compte que du bien général du pays. A mon avis, le choix est entre Louisbourg et Sydney. Ensuite, entretenez cette route dans le meilleur état d'exploitation possible, en faisant des raccordements avec les autres chemins de fer du Canada et des Etats-Unis. Vous réussirez ainsi à développer le trafic le plus rémunérateur à tous égards, et les Provinces maritimes bénéficieront de cette route dans une plus large mesure qu'elles ne le

feraient de tous ces projets de trafic direct et de construction d'élévateurs et autres absurdités qu'on presse si souvent le ministre des Chemins de fer d'entreprendre. Le peuple est en faveur du projet que je préconise. Il n'est ni assez servile ni assez corrompu pour approuver ces folles prodigalités auxquelles se livre le gouvernement. Toutes ces entreprises du moment n'aboutissent qu'au gaspillage d'immenses sommes d'argent, dont le pays ne tire aucun bénéfice. Il est absurde de songer à faire de l'Intercolonial une ligne de gros trafic, d'y faire circuler des locomotives de gros calibre, de poser des rails lourds et de construire des ponts de grande force dans ce but. Jamais il ne pourra circuler sur cette voie ferrée des trains de marchandises aussi longs et remorqués par des locomotives aussi lourdes que celles qui passent sur les chemins de l'ouest ; et ces nouvelles locomotives conviennent moins au trafic de cette voie ferrée que les anciennes en usage sur le chemin.

Le ministre nous parle de l'urgence de doter l'Intercolonial d'un outillage bien moderne. Les 83 locomotives qu'il a achetées, ces années dernières, dit-il, sont insuffisantes au transport du volume toujours croissant du trafic sur l'Intercolonial.

Or, il y a, paraît-il, des locomotives bien au delà des besoins du chemin de fer, puisque, l'autre jour, on en a prêté onze à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'excuse alléguée c'est que, de l'avis de l'ingénieur-mécanicien, ces locomotives ne peuvent être utilisées par l'Intercolonial. Sur une voie ferrée bien moderne, il faut viser à se procurer des locomotives qui brûlent le minimum de houille tout en développant le maximum de puissance. Une bonne locomotive de 500 chevaux dynamiques peut fonctionner parfaitement, au même coût qu'une locomotive de 150 chevaux. Où se trouve donc tout ce trafic dont le transport nécessite l'achat d'une locomotive de 500 chevaux dynamiques, ainsi qu'un train de 50 à 60 wagons ? A moins qu'il ne s'agisse du transport de la houille de quelque mine à un port à proximité, je ne vois rien qui nécessite l'emploi de pareilles locomotives.

Au sujet de son administration de l'Intercolonial, le ministre nous a fait un exposé que les exploitants de chemins de fer, d'un bout à l'autre du pays, ne pourront lire sans réprimer un sourire. De fait, c'est d'un comique achevé. Pourquoi toute cette augmentation de dépenses sur l'Intercolonial ? Chaque branche du service accuse une augmentation. Pour l'édification du ministre des Chemins de fer, citons quelques exemples. Conparons les bordereaux de paye et les salaires supplémentaires pour cette année et l'année dernière. En 1900, le bordereau de paye et les salaires supplémentaires atteignaient le chiffre de $2,706,023.71. En 1901, le chiffre de cette dépense est de $3,403,645.92, soit une augmentation de $697,612.21. Cette dépense est-elle justifiable ? Au bureau de Monction, en 1900, la dépense a atteint le chiffre de $132,531.21 ; en 1901, elle est de $178,118. En 1900, pour les bureaux en dehors de Moncton, la dépense s'est élevée à $27,949.58 ; en 1901, à $32,656.48. Aux ateliers de wagons de Moncton, la dépense de $121,000 qu'elle était en 1900 s'est élevée à $131,000 en 1901. Dans les ateliers des locomotives, la dépense de $145,000 qu'elle était a atteint le chiffre de $163,000.

Le ministre nous parle du mérite des employés de l'Intercolonial, et de l'esprit de corps qu'il cherche à créer parmi eux. Personne, nous dit-il, ne doit être congédié, en raison des opinions politiques qu'il professe, et ajoute-t-il, un jeune homme qui entre au service de ce chemin de fer peut se frayer un chemin vers les plus hautes charges de cette administration, sans craindre qu'on lui enlève son emploi. Le ministre parle même de créer un fonds de retraite et de bien d'autres projets encore. Que le ministre des Finances veuille bien remarquer l'énorme gonflement des dépenses, à la veille des élections de 1900. Comme tout cela cadre mal avec ce que nous a dit le ministre au sujet de sa prétendue neutralité politique, au cours des élections ! En prêtant l'oreille à ses paroles, je me demandais si je saisissais bien sa pensée.

En l'entendant prononcer ces paroles marquées au coin de la sagesse et de la franchise, j'ai été frappé de stupéfaction. Cet homme qui parle ainsi, me disais-je en moi-même, est-ce bien le même homme qui s'est rendu coupable de tous les actes qu'on lui a imputés ? C'était à n'en pas croire ses oreilles. Et le mot de Shakespeare n'y est revenu à la pensée : "Il me semble qu'elle proteste trop de son innocence". Dès que vous entendez le ministre des Chemins de fer faire l'éloge de la vertu, c'est le cas de le tenir en suspicion.

Je m'arrête, M. l'Orateur, car j'aurai plus tard l'occasion de revenir sur la question. Je me propose de parler du service translatlantique et de dire aussi quelques mots sur l'industrie des transports. Ce que je serai peut-être en lieu de faire, au cours du débat sur le chapitre du budget relatif au service des canaux. Quant à mon administration de l'Intercolonial, à l'époque où j'avais la direction du ministère, j'ose affirmer qu'elle peut soutenir fort avantageusement la comparaison avec l'administration de l'honorable ministre. Le pays sera en mesure de juger de quel côté a régné l'économie, et sous lequel des deux régimes, les services ont été conduits avec le plus d'honnêteté.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Je ne veux pas soulever de débat : je désire tout simplement dire un mot au sujet du prospectus relatif à la Compagnie des valeurs canadiennes, pendant que la Chambre se rappelle tous les détails de l'affaire. Ce prospectus, si j'en ai bien saisi le sens, quand je le l'ai entendu

lire il y a quelques semaines, n'a trait qu'aux chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse. Abstraction faite des transactions qui peuvent se faire dans les autres parties du pays relativement aux chemns de fer, je puis affirmer qu'il surgit bien peu d'entreprises de ce genre en Nouvelle-Ecosse, sans que quelque gentleman ne signale le fait à mon attention, en me demandant jusqu'à quel point je suis intéressé dans l'affaire. Je le déclare catégoriquement, jamais aucun membre de la Compagnie des valeurs canadiennes ne s'est abouché avec moi, au sujet de cette grande entreprise de chemin de fer, qui est annoncée dans le prospectus en question. A mon avis, la publication de ce prospectus,—si toutefois, il émane de quelque agent de change respectable—est une affaire fort louche ; et si le docteur Seward Webb a autorisé quelqu'un à se servir de son nom de pareille façon, il nous a donné lieu d'envisager d'un œil peu favorable ses entreprises de chemin de fer au Canada. Il est possible, toutefois, qu'on se soit servi de son nom sans autorisation.

L'honorable M. HAGGART : Que le ministre des Finances relise la lettre du docteur Webb, publiée dans les journaux et il verra que ce monsieur déclare qu'il est intéressé dans la Compagnie des valeurs canadiennes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans la lettre que le Dr Webb a publiée ces jours derniers, il garde le silence sur ces vastes entreprises de chemins de fer dans la province de la Nouvelle-Ecosse. De fait, la compagnie dont fait partie le Dr Webb a obtenu une entreprise de 35 milles de chemin de fer, entre le détroit de Canso et le village de Saint-Pierre. Voilà tout l'intérêt que prend le gouvernement fédéral à cette entreprise ; et d'après mes auteurs, je crois pouvoir affirmer la même chose du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, je le répète, nul agent de change respectable ne publierait une pareille circulaire. Dans les relations du gouvernement fédéral avec cette compagnie et je crois pouvoir affirmer la même chose du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, il n'y a absolument rien qui justifie la publication d'une circulaire. Je le répète, le fond de toute cette affaire, c'est l'entreprise de 35 milles de chemin de fer entre le détroit de Canso et le village de Saint-Pierre ; tout le reste est pure invention.

M. MONK : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit que les faits mentionnés par l'honorable député (M. Haggart) sont pour la plupart, dénués de fondement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je viens de le déclarer, il n'y a de vrai dans ce prospectus que ce qui a trait aux chemins de fer en Nouvelle-Ecosse. Au sujet des entreprises de chemins de fer dans cette province, je suis aussi bien renseigné que le ministre des Chemins de fer ; et je le répète, les relations entre le gouvernement fédéral et la compagnie en question dans ce prospectus, se résument au fait qu'il y a une entreprise de chemin de fer, du détroit de Canso au village de Saint-Pierre. Il est question d'une extension de la ligne, dans un avenir plus ou moins rapproché, jusqu'à Louisbourg ou Sydney. Mais cette entreprise est encore à l'état de projet, et je le répète, tout se résume à cette entreprise de trente-cinq milles de chemin de fer que je viens de mentionner.

M. OSLER : On m'a adressé quelques-uns de ces prospectus, à mon bureau de Toronto. J'ignorais l'existence de ce monsieur Meyer, avant qu'il m'eût transmis ce prospectus. J'ai reçu des prospectus et des lettres m'invitant à acheter des actions de la Compagnie des valeurs canadiennes. Au début, les parts étaient cotées à 92. C'étaient des prospectus du genre de ceux adressés d'ordinaire au public par les agents de change de New-York. Dans un prospectus reçu plus tard, on nous apprend que les actions ont atteint le chiffre de 105, et plus tard, dans un autre prospectus adressé à mon étude, on nous presse de nouveau d'acheter, et on nous informe que les actions ont monté jusqu'à 115 ou 120. Voilà tout ce que je sais de cette affaire. A mon avis, l'impression qui se dégage de ces prospectus, c'est que les agents de change de New-York, constatant avec quelle prodigalité les législatures provinciales et le parlement fédéral accordent des subventions, en ont conclu que le Canada offre un excellent champ d'exploitation et qu'il leur serait facile d'y lancer toute espèce de projets chimériques et insensés. Mais, évidemment, quant aux faits énoncés dans le prospectus qui a été lu ici, il y a d'éminents financiers de New-York, qui y ajoutent foi.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? Les renseignements au sujet de la convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer du Cap-Breton et la province de la Nouvelle-Ecosse l'autorisent-ils à dire que c'est un projet chimérique et insensé ?

M. OSLER : Mes renseignements à ce sujet, je les ai puisés dans le prospectus en question. Ces prospectus viennent d'éminents financiers de New-York. Dow, Jones et Compagnie, juissent d'une haute réputation, dans le monde de la finance. La seule conclusion à tirer de ces prospectus, c'est qu'aux yeux de ces messieurs, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse sont absolument faciles à exploiter, et c'est ce qui autorise ces agents de change à publier que les deux gouvernements vont accorder des subventions qui mettront la compagnie en lieu de réaliser un profit net de $6,000,000, en sus de tous frais de construction ; et cela, sans qu'ils se soient aviser de se demander si on n'op-

poserait pas un démenti à cette affirmation de la circulaire, et si elle ne pourrait pas provoquer la résiliation des contrats en question. Dans ce prospectus publié avec l'autorisation du docteur Webb, d'Astor et autres financiers bien connus, on affirme qu'ils ont conclu avec le gouvernement fédéral une convention qui les mettra en lieu de réaliser de $5,000 à $6,000 de profits par mille, en sus des frais estimatifs de construction du chemin de fer. La seule conclusion à tirer de ces faits, c'est que les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral devront se demander s'il est de bonne et sage politique d'accorder des subventions à des chemins de fer qu'on construit dans un but de spéculation, des chemins de fer, non pas d'intérêt public, mais d'intérêt purement local, destinés à être absorbés par l'une et l'autre des grandes corporations de chemins de fer, tandis que la seule raison d'être des chartes qu'on accorde aux promoteurs de l'entreprise est de leur donner une certaine influence qui les mette en lieu de faire de la spéculation et de s'enrichir. Voilà le résultat de la plupart des subventions accordées aux chemins de fer d'intérêt local au Canada ; et le député de Lanark (M. Haggart), en lisant cette circulaire, aura rendu service au pays, à mon avis, en appelant l'attention du gouvernement fédéral et des législatures provinciales sur le gaspillage des deniers publics consacrés à ces subventions de chemins de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le député de Toronto-ouest (M. Osler), je le sais, a la paternité d'une idée que caressent aussi certains députés de la gauche : c'est qu'il y a toujours gaspillage à subventionner tout chemin de fer, qui n'est pas un embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. OSLER : Pardon. Pendant les cinq années qui ont précédé mon entrée au parlement, chaque fois que j'ai parlé à la tribune populaire, j'ai soutenu que le gouvernement ne doit pas subventionner de chemins de fer.

Une VOIX : Evidemment, puisqu'aujourd'hui la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique est repue.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, pas encore.

M. OSLER : Pour mon propre compte, je voterai toujours contre toute proposition de subvention aux chemins de fer, à moins qu'il ne s'agisse d'un chemin de fer de colonisation, ou d'une ligne destinée à desservir une contrée qui n'a pas encore de communications par voie ferrée. Je voterai contre toute proposition de subvention, soit en faveur de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique soit de toute autre compagnie.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne fait que répéter avec variantes, le thème sur lequel il a déjà mainte fois discouru ; c'est qu'il est temps de mettre fin au système des subventions aux chemins de fer dans les vieilles provinces. Or, il arrive précisément que la seule partie du pays en faveur de laquelle il fait exception est celle-là même où la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique tient à construire des embranchements ; et ainsi, pourvu que cette compagnie obtienne tout ce qu'elle désire, il se soucie fort peu des anciennes provinces du Canada qui ont tout autant droit d'obtenir des communications par voie ferrée que les nouvelles parties du pays où cette compagnie est intéressée. Voilà pourquoi, à mon avis, l'attitude prise par l'honorable député, depuis plusieurs années et encore ce soir, manque absolument de logique. Je tiens, en outre, à appeler l'attention de la Chambre sur une affirmation de l'honorable député, au sujet du prospectus en question : c'est qu'il aurait été publié avec l'autorisation des Astor, des Webb et des Vanderbilt.

M. OSLER : Pardon. J'ai affirmé qu'on s'est servi de leurs noms.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je publiais un prospectus, me servant du nom de certaines personnes, cela ne prouverait nullement que ce prospectus est publié avec leur autorisation.

M. OSLER : Personne ne le nie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Eh ! bien, je vais prouver à l'honorable député qu'il est dans l'erreur. Ces jours derniers, le docteur Webb a publié une lettre dans les journaux, au sujet de ses relations avec les chemins de fer canadiens. En voici la teneur :

Au rédacteur du "Journal",—Mon nom, et incidemment les intérêts des Vanderbilt ont été si souvent mentionnés, depuis quelque temps, dans la presse canadienne que je crois devoir informer le public que je n'ai d'intérêts que dans trois entreprises au Canada, en tant qu'il s'agit des chemins de fer. D'abord, il y a quelques années, j'ai construit le chemin de fer du Saint-Laurent et d'Adirondack et je suis encore président de cette corporation.

En second lieu, à la demande de quelques amis, il y a un an, j'ai entrepris, au nom de la Compagnie des valeurs canadiennes, la construction du chemin de fer du Cap-Breton en Nouvelle-Ecosse. Si je l'ai fait, c'est que j'ai grande foi dans l'avenir du Canada, et en outre, cette entreprise m 'intéressait. Ce chemin de fer est la propriété de la Compagnie des valeurs canadiennes.

En troisième lieu, je suis intéressé dans l'achat du chemin de fer Canada-Atlantique et de sa ligne de vaisseaux.

Voilà toutes les entreprises dans lesquelles je suis intéressé au Canada.

M. MONK : Le docteur Webb ne nie pas qu'il est intéressé dans la Compagnie des valeurs canadiennes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'agit pas de cela.

M. OSLER : La Compagnie des valeurs canadiennes est la seule à laquelle j'ai fait

allusion. Si je ne me trompe, le prospectus mentionne le nom de M. Webb. Je n'ai jamais vu la lettre que vient de lire le ministre.

M. MONK : Ce n'est pas une dénégation ; c'est un aveu.

M. OSLER : Il avoue avoir affaire à la compagnie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'agit pas de cela. L'honorable député (M. Haggart) demandait si le gouvernement fédéral et les autorités de la Nouvelle-Ecosse avaient conclu avec eux un arrangement et leur avait promis des subventions pour plusieurs centaines de milles de chemin de fer à un prix qui leur rapporterait des millions de bénéfices.

M. OSLER : Ce n'est pas le point que vous avez soulevé. Vous avez déclaré clairement que la lettre dont vous nous feriez lecture contenait une dénégation de la part de ces personnes. Ce que vous en avez lu confirme ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je parlerai de cela plus tard, mais mon faible me porte à toujours attaquer d'abord la principale question et de savoir si le gouvernement avait conclu un marché avec ce groupe de personnes.:

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

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne l'a pas dit, mais le représentant de Lanark a lu un prospectus qui, s'il a un sens, crée l'impression que le gouvernement fédéral, et les autorités de la Nouvelle-Ecosse avaient consenti à leur accorder des subventions énormes pour plusieurs centaines de milles de chemin de fer ce qui leur permettrait de réaliser d'immenses bénéfices. Si ce n'est pas ce que l'honorable député (M. Haggart) voulait dire, j'ignore, où il voulait en venir. M. Seward Webb a mentionné les trois entreprises dans lesquelles il était intéressé. La première est le chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack ; la troisième, le Canada Atlantique ; quant à la deuxième voici ce qu'il dit : J'ai des intérêts dans le chemin de fer du Cap-Beton. Or, j'ai déclaré que ce chemin de fer a 35 milles de long, et que la construction en a été adjugée à une compagnie. Par conséquent le Dr Seward Webb a affirmé sous sa propre signature qu'il n'avait d'intérêt dans la Nouvelle-Ecosse que dans le chemin de fer du Cap-Breton qui, je l'ai dit, n'a que 35 milles de longueur.

M. OSLER : Est-ce que le Dr Webb nie qu'il est intéressé dans la Compagnie des valeurs canadiennes ?

M. HAGGART : Le ministre des Finances a cité cette lettre pour établir que ma déclaration était inexacte. Or, je n'ai rien dit qui ne soit confirmé par la teneur de cette lettre. Je croyais que le Dr Webb avait aussi déclaré qu'il n'avait aucun rapport avec le chemin de fer de la Rive Sud, ni aucun intérêt dans le tunnel de Montréal.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il dit une foule de choses, mais je ne les ai pas lues, parce qu'elles ne concernent pas la présente affaire.

M. MONK : Nie-t-il qu'il a des intérêts dans la Compagnie des valeurs canadiennes?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'agit pas de cela. La question est de savoir si le gouvernement a conclu un marché pour permettre à ce groupe d'Américains de construire des chemins de fer à des conditions qui leur rapporteraient des millions de dollars de bénéfices. Le Dr Webb déclare qu'il n'est intéressé dans aucun chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, à l'exception de celui du Cap-Breton qui a 35 milles de long.

M. HAGGART : La Compagnie des valeurs canadiennes ne dit rien autre chose. Elle a publié un prospectus qui porte la signature du Dr Webb comme président.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le nom du Dr Webb est mentionné dans ce prospectus mais je ne crois pas qu'il l'ait signé.

M. HAGGART : Alors, ce serait un prospectus publié par la compagnie et déclarant que le Dr Webb en est le président ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. HAGGART : Je puis dire au ministre des Finances que cette compagnie a cherché à obtenir la construction de ce chemin de fer, mais n'a pas réussi. Quand la circulaire a été publiée, la compagnie était si certaine d'obtenir l'entreprise qu'elle donnait cela comme un argument de plus pour attirer les actionnaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je répète qu'elle n'a jamais cherché à obtenir cette entreprise. Je prends la responsabilité de déclarer que cette compagnie ne s'est jamais adressée au gouvernement comme le dit le prospectus.

M. HAGGART : Je ne parle pas du tout de ce gouvernement-ci. Elle cherchait à s'emparer de la charte pour la construction de cette voie ferrée dans la Nouvelle-Ecosse, entreprise qui a été concédée à MM. Mackenzie et Mann. Elle travaillait à obtenir, et s'attendait à obtenir cette entreprise. Je pourrais donner à l'honorable ministre beaucoup d'autres renseignements sur cette question. Je la connais dans ses moindres détails. La compagnie n'ayant pas réussi auprès du gouvernement provincial dut renoncer à cette partie du projet. Le Dr Webb a parfaitement raison de dire à présent qu'il n'est intéressé dans aucune entreprise sauf les trois qu'il a mentionnées.

M. OSLER : Il n'y a qu'une conclusion à tirer d'un prospectus signé par un homme comme le Dr Webb, se réclamant de co-directeurs comme ceux qu'il nomme, et cette

conclusion c'est qu'il existe des relations entre les deux gouvernements et cette compagnie. Comme homme d'affaires je n'hésite pas à déclarer que j'aurais reposé une grande confiance dans ce prospectus si je l'avais reçu à mon bureau, parce qu'il est rare qu'un écrit portant de telles signatures et envoyé sous de tels auspices ne soit pas appuyé sur des faits. Si de tels prospectus publiés à New-York ou dans un autre centre financier, et contenant des déclarations fausses, n'étaient pas immédiatement répudiés, les signatures perdraient tout crédit et ils ne pourraient plus jamais occuper un poste de confiance. Je le répète, il n'y a qu'une conclusion à tirer de ce prospectus, c'est qu'il est appuyé sur des faits et il est évident que le président et les directeurs ont été portés à croire que les déclarations concernant le contrat signé avec les divers gouvernements étaient vraies. On le croyait si bien à New-York que les actions de cette compagnie qui sont uniquement garanties par les contrats supposés avoir été signés avec les autorités provinciales et fédérales étaient cotées, il y a quelques semaines, à 110 ou 120. Peut-être ne valent-t-elles plus rien aujourd'hui et peut-être sont-elles montées à 200, pour ce que j'en sais, mais la dernière cote que j'ai vue était à 120. On doit en conclure que la compagnie avait de bonnes raisons de croire qu'elle avait obtenue ou était sur le point d'obtenir ces entreprises. C'est de nature à jeter du louche sur les assemblées législatives des différentes provinces que de voir que des hommes bien cotés à New-York et ailleurs croyaient pouvoir conclure un tel arrangement avec les divers gouvernements du Canada.

M. BARKER : Je suppose, M. le Président, qu'il n'y a pas un député dans cette Chambre qui ne désire voir les chemins de fer de l'Etat rapporter de bénéfices, ou du moins ne pas subir de pertes. Et s'il désire voir ces voies ferrées exploitées de cette manière, il doit également désirer que les comptes soient tenus de manière à pouvoir dire s'il y a un excédent lorsqu'on prétend qu'il y en a un, ou si, lorsqu'il y a un découvert, ce découvert n'est pas moindre ou plus fort qu'on ne le dit.

Or, pour pouvoir se fier à l'état des profits ou pertes résultant de l'exploitation des voies ferrées, il faut avoir une comptabilité claire et déterminée. Le ministre semble croire qu'il y a une différence entre un chemin de fer qui est la propriété d'actionnaires qui recherchent les dividendes et une voie ferrée qui appartient à l'Etat. Je crois que la population du Canada porte assez d'intérêt à cette affaire pour désirer que les comptes soient bien tenus et pour vouloir savoir si les états fournis par le ministre sont exacts. Je veux faire ce que j'ai fait l'an dernier—indiquer en aussi peu de mots que possible quelles sont les règles bien établies concernant ce qui doit être mis au compte du capital ou au compte de l'entretien des chemins de fer. L'a b c de cette question—et il n'y est fait aucune exception sur aucun chemin de fer entre Halifax et Mexico—c'est lorsqu'on a une fois payé à même le capital un article quelconque, que ce soit un rail, une locomotive ou une voiture, cette propriété devra être entretenue à même les recettes du chemin.

Voilà la première règle, et elle est universellement admise. Si on a posé à même le capital, disons, un rail de 56 livres, et si ce rail devient hors d'usage au bout d'une semaine ou d'un mois à la suite d'un accident, ou après vingt ans de service, il faut le remplacer à même les recettes. Si une compagnie possède 200 locomotives, il lui faut les entretenir à même les recettes ; si une locomotive se brise ou devient hors d'usage, c'est au revenu à y suppléer. Quand cela est fait, quand chacune des 200 locomotives est en parfait ordre, si la compagnie en achète 50 autres, elles sont portées au compte du capital. Mais il n'est pas permis de mettre une seule locomotive au compte du capital, tant que la quantité primitive de 200 est incomplète. Il en est de même des fourgons et de tout ce qui a été primitivement acheté à même le capital. Voilà la règle, règle générale et sans exception, que tout le monde admet, excepté peut-être le ministre des Chemins de fer.

Appliquons cette règle à la comptabilité de l'honorable ministre et nous verrons ensuite par quoi se chiffrerait son découvert, s'il avait appliqué les règles ordinaires de la comptablité.

Avant de passer à cet examen, je dirai un mot du différend survenu il y a un instant entre le député de Lanark-sud et le ministre des Chemins de fer au sujet de leurs méthodes respectives. Je ne remonterai pas au délà de l'excice 1895-96. Pendant cet exercice, l'honorable M. Haggart a posé des rails plus lourds que ceux qu'il y avait auparavant, sur un parcours de 45 milles. Chaque livre de ces rails a été mise au compte des recettes. En 1896-97, sous le régime du ministre actuel, il est dit dans son premier rapport : " J'ai continué à remplacer les anciens rails par de plus lourds ", et toute cette dépense est portée au compte des recettes. En 1897-98, il a renouvelé les rails sur 19½ milles de chemin et toujours à même les recettes ; il suivait l'exemple de son prédécesseur et avec raison. J'admettrai qu'il n'était pas tenu de porter toute cette dépense au compte des recettes, puisqu'il avait le droit d'imputer sur le capital l'excédent du poids des rails. Nous arrivons maintenant à l'exercice de 1898-99, à l'époque où le ministre préparait son premier excédent qu'il devait annoncer à la veille des élections générales. Il ne dit pas dans son rapport qu'il a posé un seul rail durant l'exercice. S'il l'avait fait, son excédent serait allé à Halifax. L'année suvante, en 1899-1900, il débute dans sa nouvelle carrière. Cette année-là, il demande au parlement de lui voter, à compte du capital, $420,000, pour acheter des rails plus lourds. Par un moyen

quelconque, il réussit à faire voter cela ; il ne paraît pas y avoir eu de discussion à ce sujet. Pour la première fois, le renouvellement des rails, qui devait être soldé, presque entièrement à même les recettes a été porté, en entier, au compte du capital. Durant le dernier exercice, dont les opérations nous ont été soumises durant la présente session, l'honorable ministre a dépensé $402,000 pour des rails, et toute la somme a été portée au compte du capital. Je ferai voir dans un instant qu'elle proportion de cette dépense aurait dû être prise à même les recettes. J'ai fait le calcul, bien que l'honorable ministre doive le savoir. Dans tous les cas, je vais le lui dire. Avant de donner les chiffres j'ajouterai qu'il demande dans ses estimations $600,000 pour des rails et pièces d'éclissage pour le prochain exercice. Pour l'exercice courant il a dépensé une somme encore plus élevée, pour les mêmes fins, le tout à compte du capital et devant être ajouté à la dette nationale.

Il aura ainsi dépensé environ $2,000,000 à compte du capital, pendant que les deux tiers environ de cette somme aurait dû être prise à même les recettes.

J'ai demandé à M. Pottinger son opinion sur cette méthode de comptabilité. L'honorable ministre se rappelle sa réponse : " Pourquoi ferai-je des objections, si le parlement vote l'argent ? " Le gérant général du chemin de fer savait très bien que ce n'est pas ce qui aurait dû être fait, mais c'était lui demander trop que de vouloir lui faire porter cela au compte des recettes, puisque le parlement, se montrait disposé à lui laisser prendre la somme à même le capital.

A la page W-41 du rapport de l'Auditeur général, se trouvent toutes les dépenses à compte du capital, faites par l'honorable ministre pour la pose des rails. Il a commencé par 82 milles sur la section du Cap-Breton. Il y avait là de vieux rails de 56 livres, qui, au dire de M. Pottinger, étaient usés. Ils avaient fait leur temps et le moment était venu de les remplacer. S'ils avaient été remplacés par d'autres du même poids, personne ne se serait imaginé qu'on pourrait faire autrement, que de payer cette dépense à même les recettes, ainsi que les éclisses et le coût de la pose des rails neufs, et on aurait mis au crédit des recettes ce qu'aurait rapporté la vente des vieux rails. Voilà le système ordinairement suivi. Au lieu de cela, le ministre a posé des rails de 80 livres, et a porté le tout au compte du capital. Tout ce qu'il avait le droit de porter ainsi au compte du capital, c'est l'excédent de poids, les 24 livres que les nouveaux rails pesaient en plus que les anciens. S'il impute les 80 livres sur le capital, c'est beaucoup plus que ne représente le poids de rails sur la voie, c'est-à-dire qu'il impute les 56 livres primitives et les 80 livres nouvelles, soit 136 livres en tout. Il a payé $350,491 pour ces rails, et son devoir était de porter les 56:80ème de cette somme au compte des recettes. Cela aurait fait $245,336. Il avait droit de créditer les recettes du prix des vieux rails qui auraient rapporté $108,240, laissant une somme nette à débiter du revenu, de $137.096. En vertu du même raisonnement, les éclisses auraient coûté $17,197 au revenu, et la pose des rails, $7,000.

L'honorable gentleman a imputé sur le capital le coût de la pose des nouveaux rails. Les anciens rails étaient là depuis 20 ans environ. Il fallait les remplacer par des nouveaux. La dépense relevait des frais ordinaires d'exploitation, et cependant il a porté $200 par mille au compte du capital, grossissant ainsi la dette nationale, mais diminuant son découvert. Cette seule dépense s'élevait à $16,400. En ajoutant tous ces item, nous constatons que pour cette division du Cap-Breton, il a porté au capital $117,692 qui auraient dû être portés au compte des frais d'exploitation. Autrement dit, il masque d'autant son découvert.

Prenons la division de Moncton à Truro, à laquelle la même remarque s'applique, si ce n'est qu'il a remplacé des rails de 67 livres par d'autres de 80 livres. Il aurait dû imputer $47,240 sur les recettes. De même pour la division de Campbellton ; il aurait dû porter $33,133 au compte des recettes. Pour ces trois divisions prises ensemble, il aurait dû imputer $258,548 sur les recettes et $144,000 seulement sur le capital. Cependant il a porté $402,000 à ce dernier compte. Si ces $258,548 avaient été imputées sur les recettes, son découvert de $448,000 grossi de cette somme aurait été plus près de la vérité.

Parlons maintenant du matériel roulant. Il dit dans son rapport qu'il a 228 anciennes locomotives et qu'il en a acheté 20 nouvelles pendant l'année, ce qui fait 248 en tout. Si le ministre avait entretenu ses 228 locomotives en excellent état, il aurait eu raison de porter au compte du capital ces 20 locomotives additionnelles ; mais examinons dans quel état d'entretien elles sont. Le comité a assigné comme témoin, le surintendant actuel des ateliers, M. Muhlfield. Le rapport du ministre mentionnant 248 locomotives se rapporte au 1er juillet de l'an dernier, et M. Muhlfield est entré en fonction le 1er septembre, juste deux mois plus tard. Voici dans quel état ce fonctionnaire a trouvé ces 248 locomotives. On lui demande :

Q. Qu'avez-vous à dire des locomotives ? Je suppose qu'elles étaient en bon état ? R. Les unes, oui, les autres, non. Il y en avait de très vieilles.

Q. Quelques-unes très vieilles ?—R. Oui ; ce n'est pas tant l'âge que la durée du service. Il en a quelques-unes assez vieilles qu'il faut les déclarer impropres au service.

Voilà les locomotives que le minnistre fait semblant de croire en bon état.

Q. Combien ?—R. Je ne puis préciser, j'en connais 25 ou 30, je crois.

Voilà la déposition du surintendant des ateliers. Il dit que 25 ou 30 locomotives

sont impropres au service, et pourtant le ministre porte le coût des 20 nouvelles au compte du capital au lieu de les imputer sur les recettes, puisqu'elles remplacent une partie des 25 ou 30 autres. Plus loin, ce fonctionnaire ajoute quelque chose sur le même sujet :

Q. Quand il s'agit de vieilles locomotives dont vous ne pouvez vous servir avec avantage, mais que vous revendez ensuite à bénéfice, imputez-vous sur le capital le coût d'achat des nouvelles locomotives ?—R. Non, je porterais ce montant à compte du revenu.

C'est l'aveu d'un des fonctionnaires de l'honorable ministre. Le ministre aurait dû remplacer ces vieilles locomotives qui ne pouvaient servir sur ce chemin de fer, parce qu'il eût pu les vendre à ceux qui construisent des voies ferrées, $1,000 ou $2,000. Je le répète : il a porté à compte du capital le coût de 20 nouvelles locomotives, et je prétends qu'il n'avait pas le droit de faire ces achats à même le capital, tant qu'il n'aurait pas remplacé les 25 ou 30 locomotives considérées comme étant hors de service. Que constatons-nous, aujourd'hui ? Le ministre des Chemins de fer a payé $346,000 les locomotives en question. Supposons qu'il eût pu vendre pour $46,000 les locomotives considérées comme devenues impropres au service, il se fût trouvé avec une somme nette de $300,000 à inscrire à l'avoir de son compte du revenus. Si nous ajoutons au découvert de $488,000, $258,000, prix d'achat de rails d'acier, et ces $300,000, montant payé pour ces nouvelles locomotives, nous constatons que, sous ce chef, nous sommes en déficit de $1,046,000, et c'est comme cela qu'une compagnie de chemin de fer quelconque aurait établi son bilan.

Le ministre des Chemins de fer a prétendu, pour s'excuser, que s'il n'avait pas dépensé autant, ce déficit eût été moins considérable. C'est une vérité de la Palisse. Je prétends, que s'il avait imputé sur le compte du revenu ce qu'il a dépensé de ce chef, l'écart aurait été plus sensible encore. Avant de passer outre, je veux signaler certains faits se rapportant aux locomotives en question. Il prétend que vingt de ces locomotives ont été ajoutées au matériel roulant de l'Intercolonial. En vérité, il en a ajouté 22 ; il doit donc exister une erreur de comptabilité, quelque part. Il porte à compte du revenu 6 de ces locomotives. C'était de sa part ne pas aller assez loin, car il aurait dû porter à ce même compte le coût des 22 autres locomotives. En examinant les comptes qui nous sont soumis, nous constatons qu'on a acheté six locomotives pour remplacer celles qui ne pouvaient servir. Le ministre a donc reconnu le principe que je défends maintenant ; il n'a pas voulu aller plus loin, pour que son déficit ne fût pas plus considérable. Il a le droit d'acheter des locomotives pour remplacer celles dont on ne peut se servir. Mais c'est trop exiger de sa part que de lui demander de porter cette dépense totale à compte du revenu. Aussi impute-t-il le coût d'achat de vingt locomotives sur le capital. M. Muhlfeld a rendu témoignage à propos de certaines locomotives louées par le Pacifique. Il a déclaré que ces dernières étaient vieilles, et qu'on ne pouvait s'en servir avec profit ; c'est pour cela qu'elles furent louées au Pacifique qui, lui, pouvait s'en servir avec avantage. Le fait que le ministre a considéré que 25, 10, ou 11 de ces locomotives étaient hors d'usage, démontre que les 25 ou 30 locomotives dont a parlé M. Muhlfeld ne sont pas toutes celles qu'on a mises de côté, et que le coût de ces dernières devrait être porté à compte du revenu. Nous pouvons dire la même chose des wagons qu'il a achetés. M. Muhlfeld, interrogé sur la qualité du matériel roulant, a répondu que l'Intercoloniat se trouvait, sur ce point, aussi avancé que les autres chemins de fer du pays. Depuis trois ans, le ministre des Chemins de fer a acheté 1,861 nouveaux wagons représentant une dépense de 27 pour 100 qu'il a chargée au capital. Faut-il, après cela, s'étonner qu'un employé nouvellement entré en fonction ait cru que le matériel était en assez bonne condition ? Il faut que ce matériel aît dû être très mauvais, si l'amélioration de 27 pour 100 n'a pu le relever à une moyenne suffisante.

Voyons maintenant ce qu'il a fait pour garder son vieux matériel. Au commencement de l'exercice courant, il a fait retirer du service 442 wagons de tous genres. Au cours de l'année, il a cru constater que 145 nouvelles voitures devaient être mises de côté ; ce qui faisait en tout 587 wagons dont on ne pouvait se servir. Ces wagons n'étaient pas mis de côté pour être réparés ensuite, mais pour la raison, croyait-il, qu'on ne pouvait s'en servir. Le rapport affirme que le ministère des Chemins de fer a réparé 223 voitures. Il restait donc 364 wagons condamnés comme hors d'usage et retirés du service. Personne, sans doute, ne trouvera à redire, si ces voitures sont mises de côté pour être réparées plus tard, pourvu que le ministre n'en aît pas besoin. Au cours de l'exercice dont il est question, l'honorable gentleman a acheté 1,119 wagons et il a imputé à compte du capital, le prix d'achat de ces voitures. Il devait, cela saute aux yeux, porter aux comptes du revenu, le coût d'achat de 364 de ces wagons, et le reste à compte du capital. Ces 364 wagons lui ont coûté au delà de $250,000 qu'il a portés à compte du capital, alors que cette dépense eût dû être imputée sur le revenu. Ces anomalies n'empêchent pas l'honorable ministre de se trouver en déficit, sous ce rapport, de $1,296,000. L'écart qu'il accuse n'est que de $488,000 ; c'est là un jeu de bascule, et l'on ne doit pas être surpris de voir l'honorable gentleman établir une distinction entre les actionnaires d'une compagnie de chemin de fer qui s'attendent à retirer des dividendes, et le gouvernement qui compte sur l'administration de cette voie ferrée. Le ministre pourra dire que c'est là une simple question de comptabilité. L'an dernier, le ministre des Finances nous disait qu'un

écart de $1,000,000 se trouvait imputé sur le capital, de même qu'une dette pour un montant égal se trouverait portée au passif du pays. Il y a plus que cela. Que peut-on attendre du personnel de l'Intercolonial, à Moncton, si l'on vient dire à ces fonctionnaires qu'on ne s'occupe pas de savoir s'ils remplissent leur devoir, ou s'ils protègent la propriété ? La politique de l'honorable ministre consiste à tout détruire et à ne rien construire. D'ordinaire un surintendant du matériel roulant constate que 400 ou 500 wagons ont besoin de réparations, mais que le coût de ces dernières s'élèvera à un montant considérable. Mais, d'après les méthodes qui prévalent ici, ce même homme nous conseillera de laisser les wagons circuler durant une couple d'années ; que le ministre s'en procurera d'autres à même le capital et que, de cette façon, nous ne serons pas obligés de réparer ces voitures. Le cas se reproduit pour les locomotives. Que m'importe qu'un homme soit honnête, quand la tentation est si forte. L'honorable monsieur ne fait pas mentir la réputation qu'il a acquise, en portant à compte du capital le montant de dépenses en question.

Dans des circonstances aussi favorables, n'importe quel fonctionnaire évitera autant que possible de faire des réparations, tant il sera porté à la négligence. Telle est la politique de l'honorable ministre. Nous en constatons le résultat, car l'administration de l'Intercolonial nous coûte bien cher, ainsi que l'avoue le ministre lui-même.

Le ministre a parlé durant trois quarts d'heure, avant la suspension de la séance, des dépenses faites sous l'administration de l'ancien ministre des Chemins de fer (M. Haggart). Il a mentionné le fait qu'on avait construit des ponts, des voies d'évitement ; et a ajouté qu'on avait fait certaines améliorations aux différentes gares de l'Intercolonial. Personne n'a nié que ces différents items dussent être portés à compte du capital. Mais nous nions à l'honorable gentleman le droit d'imputer sur ce chef d'autres dépenses. Nous nous demandons aussi en vertu de quel principe mon honorable ami porte à compte du capital les dépenses dont il a parlé. J'appelle spécialement l'attention des membres de la Chambre sur ce détail, parce que, à mon point de vue, il est grandement temps de scruter plus à fond les estimations budgétaires que nous soumet le ministre des Chemins de fer. En 1900, l'honorable gentleman nous demandait de lui voter $39,000 pour certaines améliorations à Sydney. S'est-il restraint à ce crédit ? Non. Il a dépensé $137,324 dont $58,000 pour achat de terrain. Je parle des dépenses imputables sur le captal et je veux démontrer la manière d'agir du ministre. Après avoir dépensé $137,324, il a consacré $41,324 à des fins tout à fait différentes et pour lesquelles il n'avait pas le droit de dépenser cet argent. A la session suivante, le ministre nous a demandé de lui accorder $57,000 pour combler cet écart. N'eût-il pas été mieux, au point de vue des affaires, d'accorder à l'honorable gentleman le pouvoir de dépenser ces crédits comme il l'entendait, tout en le tenant responsable de cette dépense ? Nous avons voté ces crédits qu'il a dépensé à sa guise. Le ministre des Finances nous a tournés en ridicule parce que nous avions tenu sur la sellette, deux jours durant, l'auditeur général, parce que ce dernier ne connaissait rien de la question en jeu. Il est vrai que nous avons interrogé ce fonctionnaire une heure et demie durant, deux jours de suite, dans le but de démontrer qu'il ne connaissait rien de toutes ces affaires. Le ministre des Finances se réjouit du fait que l'auditeur général n'a pu nous fournir des renseignements suffisants. C'était précisément ce que nous voulions démontrer, car le peuple qui n'est pas au courant de tous ces détails, s'imagine en lisant le rapport certifié de l'Auditeur général, que tous les comptes mentionnés dans ce livre bleu sont exacts. Dans la circonstance qui nous occupe, ce fonctionnaire a reconnu loyalement qu'il ne connaissait rien de tous ces détails et le ministre des Finances——

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut me le permettre, je lui ferai remarquer qu'il ne rapporte pas exactement ce que j'ai dit. Je n'ai pas empêché cette preuve, mais j'ai signalé le fait qu'on dépensait trop de temps à demander à l'Auditeur général des renseignements qu'il ne pouvait fournir, mais que nous pouvions obtenir des fonctionnaires du ministère.

M. BARKER : Nous avons interrogé l'Auditeur général sur les détails du rapport qu'il a reconnu exacts.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit qu'à maintes reprises, l'honorable gentleman a posé à l'Auditeur général des questions auxquelles ne pouvaient répondre que les experts en administration de chemin de fer.

M. BARKER : Nous voulions démontrer —ce en quoi nous avons réussi, du reste— que l'auditeur général qui a reconnu l'exactitude de ces comptes, n'en connaissait pas le moindre détail. Je citerai un autre fait pour démontrer le motif qui nous engage à ne pas voter les crédits affectés à des améliorations à certaines gares. Qu'on porte ces dépenses à compte du capital, nous n'avons rien à redire, mais nous pouvons critiquer la façon dont se font ces dépenses. Voici, par exemple, ce qui s'est passé à Westville. Le ministre s'est fait voter un crédit de $8,000 pour améliorer les utilités de la gare à cet endroit. On a demandé des soumissions par la voie des journaux. Savez-vous combien l'honorable gentleman a payé en annonces ? $649.99 ; il n'aurait pas voulu dépenser un sou de plus.

M. MONK : Ces annonces ont dû être publiées dans le " Herald ", de Montréal.

M. BARKER : Je ne sais trop, mais il a accordé l'entreprise. A tout événement, le ministre savait qu'il ne pouvait dépenser que $8,000 à cette station. Qu'a-t-il fait ? Il a dépensé $15,719.53, et il reste encore à payer $1,575.26, ce qui fait une somme totale de $17,249.79, alors que la Chambre n'avait voté qu'un crédit de $8,000. Voilà ce dont nous nous plaignons. L'auditeur général a déclaré que toute cette dépense était illégale et qu'il ne permettra plus que cela se répète.

Prenons un autre item. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a obtenu de la Chambre la permission de construire trois remises pour les locomotives. Par la voie des journaux, il a demandé des soumissions. Savez-vous ce qu'il a dépensé en annonces ? $1,364.98. Mon honorable ami s'étonne de ce que nous critiquions les comptes de son ministère ; il prétend que nous ne voulons pas que ces dépenses soient imputables sur le capital. Ce n'est pas ce que nous voulons ; nous condamnons seulement les méthodes employées par le ministre.

Voyons encore ce qui s'est passé à propos de la gare de Saint-Jean. Mon honorable ami se trouve à représenter cette ville. On a dépensé, pour cette année seulement, $219,752 à cette station ; c'est un chiffre bien minime, si on le compare aux prodigalités de l'honorable gentleman depuis qu'il est ministre des Chemins de fer. En effet, l'honorable gentleman a déjà dépensé au delà de $1,000,000 dans cette ville. Il a eu l'idée d'établir des enclos en dehors de la ville. Il a acheté 36 acres de marécages, pour lesquels il a payé $475 l'acre, soit $17,138 pour le tout. Il a fait plus. Il a compté le coût des matériaux nécessaires aux voies d'évitement qu'ils voulait y construire. Ces dernières représentent en tout une longueur de 12 milles ; pour les rails et les autres matériaux nécessaires, il nous présente un compte de $46,620.77. Cela se passait en 1900, et jusqu'à présent, il n'y a qu'un mille de ces voies d'évitement de construit. Le ministre nous dit : Vous combattez toutes les dépenses à compte du capital; vous ne voulez pas qu'on construise des voies d'évitement aux différentes stations. C'est comme cela qu'il envisage la question. Je le réplète nous critiquons la manière d'agir de l'honorable ministre. S'il avait dépensé cet argent pour construire des voies d'évitement où le besoin s'en faisait sentir, personne n'aurait trouvé à redire. Mais, comme l'avoue M. Pottinger, on impute sur le capital le coût de matériaux qui se perdent sur la voie ferrée. Il n'est plus question de Saint-Jean. Le ministre a acheté des traverses qu'il a payées 30 cents chaque et qui se trouvent entassées à des centaines de milles de distance. Il nous a présenté un compte pour achat de rails, de boulons, et de fiches qui ne nous ont pas encore été livrés. Cependant, il ajouté, de ce chef, pour l'exercice de 1900, la somme de $46,620.77 à compte du capital.

Il est une autre chose dont il vaut autant parler, et qui fera voir la nature des procédés employés par l'honorable gentleman. Il charge $20 la tonne pour les rails qu'on a enlevés de la ligne principale et qu'on évalue à $15 en magasin. De ce chef, il a réalisé un bénéfice de 33 pour 100, ce qui n'est pas à dédaigner, même quand on vend à un étranger. A quoi tout cela nous mène-t-il ? L'honorable gentleman nous a montré un état indiquant qu'il a en magasin pour trois ou quatre millions de dollars d'effets, chaque année. Il doit donc y avoir tous les ans un accroissement de profits, sous ce rapport ; jamais, cependant, on ne mentionne ce détail important. Je ne dis pas que l'honorable ministre empoche cette argent, mais je crois sincèrement qu'il impute ce montant sur les dépenses courantes, sans quoi le découvert serait d'autant plus élevé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous vous trompez absolument.

M. BARKER : Je ne crois pas me tromper ainsi. J'ai demandé à M. Pottinger s'il pouvait me dire à quel compte étaient portées ces dépenses. Il m'a répondu qu'on n'en savait rien. J'ai ajouté : Croyez-vous que ces dépenses atteignent le chiffre de $100,000 ? Et M. Pottinger n'a pu me répondre affirmativement ni négativement. Je puis citer un autre exemple de la façon d'agir de l'honorable ministre. Il s'agit des hauts fourneaux de Pictou, "Copper Crown". C'est une entreprise qui n'a pas réussi, si mes renseignements sont exacts. Le ministre des Chemins de fer a dépensé $20,000 pour construire les voies d'évitement conduisant à ces ateliers, et c'était l'argent du pays. D'habitude, une manufacture qui fait de bonnes affaires, obtient d'une compagnie de chemin de fer la construction de ces voies d'évitement, et cela sans bourse déliée. Le ministre s'est montré plus généreux ; il a dit aux directeurs de cette compagnie qu'il leur ferait construire une voie d'évitement aussitôt que la Chambre lui aura voté le crédit suffisant. Voyons ce dont il s'agit. L'avocat de cette compagnie, fait à noter, est M. E. N. Macdonald, candidat battu aux dernières élections générales. C'est un partisan du gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il fallait bien un avocat à cette compagnie.

M. BARKER : Voici une lettre portant la date du 20 décembre 1899 et adressé de Pictou :

L'honorable A. G. Blair,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa,

Cher monsieur,—Je viens d'apprendre que le ministère avait préparé les estimations budgétaires de la prochaine session, et que le coût

des améliorations aux ateliers de la Compagnie "Copper Crown" est porté à $17,500. Ces améliorations nécessiteront l'achat d'un terrain plus vaste à Pictou ; c'est pourquoi, je demanderais que le montant de ce crédit fût porté à $20,000.

Nous arrivons au dessert, et je demande à la Chambre de m'accorder son attention :

De cette façon on ne pourra plus discuter l'opportunité de ce crédit.

Ce monsieur voulait avoir $20,000, tout en nous refusant l'occasion de discuter ce crédit.

Il y a d'autres raisons tellement importantes que je préfère ne vous les donner que de vive voix.

M. BROCK : Cela est honteux.

M. BARKER : A mon sens, nous devons regretter que M. Macdonald ne fasse pas partie de la Chambre, il eût été si plaisant de l'entendre s'expliquer avec l'honorable ministre et nous donner les raisons qu'il ne voulait pas indiquer dans sa lettre.

M. MONK : Ce candidat a-t-il été défait aux dernières élections ?

M. BARKER : Certainement.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Il sera élu à la prochaine élection.

M. BARKER : Voici un autre fait qui se rapporte à cette compagnie. A la veille des élections générales, M. Macdonald désira ardemment obtenir le montant de ce crédit. Il écrivit lettre sur lettre ; il envoya télégramme sur télégramme. M. Pottinger télégraphiait au ministre et, pendant ce temps, M. Macdonald écrivait à ce dernier. La Compagnie "Copper Crown" réclamait $15,000, et le 1er novembre, c'est-à-dire six jours avant la votation, les amis de Macdonald recevaient, à compte sur cette réclamation, un chèque de $14,500. C'est là une coïncidence notable dont le ministre est, sans doute, innocent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Macdonald n'a jamais reçu de chèques.

M. BARKER : Je cite ce fait comme exemple. Laissant de côté les faits principaux de la question, je veux parler des bénéfices dont le ministre des Finances s'est montré si fier, ce qui lui a permis de féliciter son collègue, le ministre des Chemins de fer et Canaux. Dans son exposé budgétaire qu'il a fait imprimer pour être distribué ensuite du Pacifique à l'Atlantique, par tout le pays, l'honorable gentleman (M. Fielding), a félicité le ministre des Chemins de fer et Canaux du résultat favorable du dernier exercice. Il a déclaré, à maintes reprises, que son collègue avait réalisé des bénéfices au montant de $4,972,235, ce dont il le félicitait grandement. Cependant, le ministre des Finances aurait pu constater immédiatement, en consultant la même page des comptes publics, que pour gagner $4,972,235, le ministre des Chemins de fer et Canaux avait dépensé $5,460,422. Mais ce n'est pas là ce qu'il a dit au pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai rien caché. J'ai indiqué cet écart. L'honorable député se trompe.

M. BARKER : L'honorable ministre tombe dans son péché mignon ; il ne dit que ce qui peut lui être favorable.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit qu'il y avait un déficit de $488,000.

M. BARKER : Vous ne dites pas toute la vérité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Prouvez-moi le contraire.

M. BARKER : Je ne veux pas faire d'insinuation quant au caractère de l'honorable ministre. J'ai pris la peine de rechercher ce que coûtait l'exploitation des chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis. Je puis dire que l'Intercolonial nous coûte, sous l'administration actuelle, 110 pour 100 des recettes brutes. C'est un fait unique dans l'administration des chemins de fer. L'autre soir, l'honorable representant d'Annapolis (M. Wade) a laissé entendre, bien timidement, que le tarif de l'Intercolonial étant si peu élevé, il ne fallait pas s'attendre à ce que les frais d'exploitation fussent proportionnellement peu élevés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette exploitation ne nous coûte pas plus cher que dans le passé.

M. BARKER : Le ministre a réclamé un excédent pour le dernier exercice et l'année précédente. A-t-il diminué les taux de transport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. BARKER : L'an dernier, l'honorable gentleman a prétendu avoir réalisé un excédent dans l'administration de ce chemin de fer. Il se vantait aussi des résultats de l'exploitation de l'année précédente. C'est ainsi qu'il nous annonçait un excédent de $60,000, pour le dernier exercice, et de $120,000 pour l'exercice de 1900. A mon avis, il s'est trompé d'un demi-million de dollars dans ses calculs. Je vais démontrer que ces dépenses d'exploitation auraient dû s'élever à 150 pour 100 au lieu de 110 pour 100. L'honorable gentleman ne peut invoquer aucune excuse, car le trafic sur l'Intercolonial est considérable. Mon honorable ami doit s'attribuer ce mérite ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. BARKER : Cette réponse me satisfait. Je craignais tellement entendre une toute autre déclaration.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis trop modeste pour cela.

M. BARKER : Il n'y a pas aux Etats-Unis ou au Canada, un chemin de fer dont le trafic ait augmenté aussi considérablement que celui de l'Intercolonial ; cependant, ces compagnies diminuent leurs taux de transport en proportion de l'augmentation de leurs recettes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette augmentation de trafic leur arrivait précisément quand les chemins de fer de l'Etat ne nous rapportaient rien.

M. BARKER : Toutes ces lignes ont vu leur trafic augmenter au cours des quatre ou cinq dernières années, grâce à la prospérite dont jouissaient les Etats-Unis et le Canada. Le ministre retire $3,820 par mille, de l'exploitation de l'Intercolonial. Il faut remarquer que ce dernier se prolonge sur une longueur de 1,302 mlles. Comparons ses revenus avec ceux d'autres voies ferrées qui ne se trouvent pas dans une position aussi avantageuse. C'est ainsi, par exemple, que l'exploitation du chemin de fer Canadien de l'Est qui traverse la division électorale représentée ici par l'honorable gentleman, et qui mesure 136 milles en longueur, rapporte, en bénéfices, $981 par mille. On comprend facilement qu'il est plus difficile d'administrer une voie ferrée aussi courte. Le trafic n'y peut être considérable. Cependant, la compagnie du chemin de fer en question exige un tarif de 91 pour 100, ce qui représente un taux très élevé. Si l'on appliquait cette règle à l'Intercolonial, celui-ci nous rapporterait $447,500, au lieu de nous coûter, en déficit, $488,000. Prenons une autre voie ferrée encore moins considérable. Le chemin de fer de la vallée Massawippi, dans la province de Québec, ne s'étend pas sur une longueur bien considérable. Cependant ses revenus sont presqu'aussi considérables que ceux de l'Intercolonial. Le coût d'exploitation de ce chemin de fer s'éleve à 85 pour 100. C'est une moyenne très élevée ; pourtant, si l'on suivait ce principe dans l'administration de l'Intercolonial, au lieu d'un écart de $488,000, on aurait un surplus de $745,000. Je voudrais citer le cas d'autres chemins de fer plus considérables. C'est ainsi que le Canada Atlantique qui comptte 458 milles en longueur ne coûte, pour son exploitation, que 79 pour 100. Le chemin de fer du lac Erié à Détroit qui mesure 180 milles, ne coûte que 60 pour 100, alors que le chemin de fer Québec et lac Saint-Jean représente 76 pour 100. Toutes ces voies ferrées n'ont aucun des avantages que nous accordons à l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se trompe.

M. BARKER : Je vous demande pardon.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Moi aussi.

M. BARKER : Quelques-uns de ces chemins de fer l'emportent sur l'Intercolonial, à un certain point de vue ; il rapporte plus par mille ; c'est là toute la différence. Le Pacifique, par exemple ne rapporte que $4,-170 par mille, tandis que l'Intercolonial nous donne $3,820 par mille ; cependant, l'exploitation du Pacifique ne coûte que 60¾ par 100. J'ai consulté les rapports d'une centaine de compagnies de chemins de fer, de toutes sortes des Etats-Unis. Mes calculs démontrent que l'exploitation la plus coûteuse de toutes ces voies ferrées, petites ou longues, ne représente que 78·5 pour 100, alors que la moyenne est de 65·57 pour 100. L'exploitation du Pacifique coûte 60¾ pour 100 ; celle du Grand Tronc, 67 pour 100, et celle de l'Intercolonial, 110 pour 100. Si nous ne pouvons retirer des bénéfices de ce chemin de fer, voyons ce qu'en est le trafic. Si l'Intercolonial était administré comme l'est le moins important des cent chemins de fer des Etats-Unis dont j'ai parlé, il nous aurait rapporté $1,029,000. Le budget de l'honorable ministre indique un écart de $488,-000, ce qui fait une différence de $1,517,000. Ce montant serait de $2,178,000, si le coût d'exploitation était de 65·57 pour 100. J'ai déjà démontré, et j'insiste sur ce point, que le déficit de $488,000 n'est pas exact.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député devrait faire modifier l'acte de l'Amérique Britannique du Nord avant de faire cette comparaison.

M. CAMPBELL : Il serait intéressant de consulter les chiffres de la période qui a précédé l'année 1896.

M. BARKER : C'est ce que je ferai quand l'occasion s'en présentera, quant aux dépenses occasionnées par des améliorations aux différentes gares, elles ne varient pas sensiblement d'une année à l'autre. Toutefois on a augmenté de $74,000 les appointtements des chefs de gare, des agents, des commis et des télégraphistes. On a consacré $29,000 pour augmenter les appointements du gérant en chef, du gérant du trafic, et l'on constate une augmentation de $6,500 dans les appointements des comptables. J'ai ici un autre compte qui mérite une mention spéciale. Le ministre a acheté, au cours de l'exercice annuel, pour $3,433,823 d'effets divers, alors que l'année précédente, il n'en avait acheté que pour $1,752,911. C'est là une différence bien notable. Il a acheté deux fois plus de marchandises, au cours de l'année où se sont faites les élections générales, que durant l'exercice précédent. Il a distribué pour $1,665 d'effets ; il s'est donc trouvé à acheter deux fois plus de marchandises qu'il n'avait besoin, ce qui représente une valeur de $1,-824,977, soit $900,000 de plus que l'année précédente. Je cite ces détails pour donner un idée générale des extravagances commises par le ministre, et pour démontrer que nous avons perdu $488,000 au lieu de réclamer ce bénéfice de $120,000 dont parle le ministre.

On a beaucoup parlé de l'achat de traverses. Cette question a pris les proportions d'un scandale au Nouveau-Brunswick. Je m'en suis occupé attentivement, et c'est mon intention ce soir de discuter ici ce sujet qui, à mon sens, mérite la considération sérieuse des membres de cette Chambre. Il s'agit d'un fait inoui, d'une histoire extraordinaire et dont ne font mention nos annales parlementaires ni celles d'aucune compagnie de chemin de fer. En 1900, il y avait 495,000 traverses sur l'Intercolonial. M. Pottinger nous a dit lui-même que jamais on n'avait eu besoin de plus que 650,000 traverses. Au commencement de l'exercice, le ministre avait 127,000 traverses en réserve ; s'il en eût acheté un demi-million, il se serait trouvé, à la fin de l'exercice, avec un surplus de 120,000 traverses. Mais je répète, et je ne saurais trop insister sur ce détail, qu'il s'agit de l'année où se sont faites les élections. M. Pottinger nous dit que vers le mois de septembre, il a eu une conférence avec le ministre ; il a demandé ensuite des soumissions pour 800,000 traverses dont il n'a reçu que 335,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable gentleman est-il certain de ce qu'il avance ; si la mémoire ne me fait pas défaut, je puis dire que M. Pottinger ne m'a jamais consulté au sujet du nombre de traverses à acheter ; il ne m'en aurait parlé qu'après avoir demandé des soumissions.

M. BARKER : J'ai rappelé ce que M. Pottinger a dit, mais j'accepte l'explication fournie par l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable ministre a-t-il lu le rapport de la preuve faite sur ce point?

M. BARKER : Je me rappelle parfaitement ce qu'a dit M. Pottinger ; mais je suis prêt à accepter la déclaration de l'honorable ministre. Cela doit suffire, en vérité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Jamais à ma connaissance M. Pottinger n'a fait une déclaration semblable.

M. BARKER : Voici les faits : M. Pottinger nous a dit qu'il a demandé, en août ou en septembre 1900, des soumissions pour 800,000 traverses de chemin de fer. Il demanda des soumissions et peu d'entrepreneurs répondirent à son appel. Il établit donc un prix qu'on devait payer à certaines personnes qui se trouvaient, sur ce point, en relation avec ce monsieur. C'est pourquoi ce dernier déclarait qu'au lieu d'avoir 800,000 traverses de chemin de fer, il en avait obtenu 1,300,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me demande si tout cela est exact.

M. BARKER : Sans doute, s'il faut s'en rapporter à votre déclaration première ; je rappellerai, cependant, ce que démontrent les documents qui nous sont soumis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais bien que l'honorable député ne veut pas représenter les faits sous un faux jour. Il prétend que M. Pottinger a abusé de son autorité, en demandant à certains entrepreneurs de fournir au delà de 1,300,000 traverses de chemin de fer. Je me rappelle qu'il a indiqué alors le nombre de traverses dont il avait besoin ; ce chiffre n'atteignait point le montant mentionné par nos adversaires, loin de là. Plus tard, c'est-à-dire au mois de novembre ou de décembre, M. Pottinger sans me consulter, mais agissant de son propre jugement sur ce qu'il fallait faire, s'est adressé à certains particuliers pour obtenir de ces derniers une certaine quantité de traverses de chemin de fer. Sous ce rapport, il s'est limité à deux ou trois personnes dont il a mentionné les noms et auxquelles il a donné carte blanche. Ces dernières se sont empressées de fournir plus de traverses qu'il n'en fallait. Voilà ce que je me rappelle.

M. INGRAM : Si l'honorable gentleman veut me le permettre, je lui citerai cette partie de la preuve qui peut lui rendre service.

Q. Voulez-vous nous dire combien vous avez acheté de traverses de chemin de fer au cours de l'année ?—R. Je ne puis indiquer ce chiffre précisément, mais je suis certain qu'on a acheté de 1,250,000 à 1,300,000 de ces traverses.

Précisément ce qu'a dit mon honorable ami.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais cela ne se rapporte pas à la question soumise à la Chambre.

M. BARKER : J'accepte la déclaration du ministre qui prétend ne pas avoir été consulté à ce propos. Ces comptes ont été produits. Un de ces états indique le nombre de traverses délivrées après le 1er juillet 1900, en vertu de conventions faites antérieurement au mois de novembre 1900. Je constate, d'après le rapport de M. Pottinger, qu'on a acheté 405,792 traverses avant le mois de novembre. Voici un état indiquant le nombre de traverses livrées depuis le mois de juillet au mois d'octobre : juillet 106,579 ; août 98,741 ; septembre 86,935 ; octobre 176,705 ; soit en tout jusqu'au mois d'octobre 468,900 traverses. En vertu des mêmes conventions, le ministère a reçu 150,777 traverses ; cela portait à 619,737 le nombre de ces dernières achetées avant le mois de novembre. Je veux appeler l'attention du ministre sur un fait très important, à mon avis. D'après les arrangements conclus avant le mois de novembre, il a reçu 619,731 traverses ; il en avait déjà 127,000 en réserve. Ce qui lui donna en tout 750,000 traverses. Il n'a employé que 495,960 de ces traverses, au cours de l'exercice en ques-

tion ; il est donc évident que le ministre avait le double de traverses qu'il lui fallait. Voyons ce que l'honorable gentleman a fait au mois de novembre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce que j'ai fait ?

M. BARKER : Je suppose que l'honorable ministre va prendre la responsabilité des actes de ses subalternes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne prétends pas être irresponsable.

M. BARKER : Je parle du ministère dont l'honorable gentleman est le chef. Après le mois d'octobre, on a conclu des arrangements en vertu desquels on a acheté 641,499 traverses pour le chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : N'est-ce pas plutôt au mois de décembre ?

M. BARKER : On a reçu les premières traverses au mois d'octobre. M. Pottinger dit qu'il a commencé à recevoir les soumissions au mois de septembre et que les soumissionnaires ont fait leurs offres au mois de novembre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les soumissions avaient déjà été reçues.

M. BARKER : Je rapporte ce qu'a dit M. Pottinger.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas là ce qu'a dit M. Pottinger.

M. BARKER : Le fait n'en subsiste pas moins qu'il a reçu 619,737 traverses, en vertu de la première soumission acceptée. Si on ajoute ce chiffre à celui des traverses en réserve, on se trouve à avoir 746,737 traverses, soit 246,000 de plus qu'il n'en fallait. Cependant, au mois de novembre, le ministère des Chemins de fer a conclu un marché en vertu du quel on lui a fourni 681,489 traverses, soit en tout 1,301,226.

Voici le point, c'est que l'honorable monsieur savait qu'il n'en avait pas besoin lorsqu'il a commandé ces 681,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous voulez dire que l'administrateur le savait ?

M. BARKER : Je dis que M. Pottinger ou le ministère des Chemins de fer et Canaux avaient 746,000 traverses déjà achetées et en magasin lorsqu'ils ont fait des contrats en vertu desquels plus de 681,000 de plus ont été livrées pendant l'exercice financier.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable monsieur a-t-il raison lorsqu'il dit qu'ils ont fait des contrats pour 681,000 de plus ? N'est-ce pas un fait que l'administrateur général a donné un ordre général de continuer et de fournir toutes les traverses qu'ils pourraient, croyant qu'il en manquerait ? Quant l'honorable monsieur dit qu'il (le ministre) a fait un contrat pour un nombre spécifié, je ne pense pas qu'il dise tout à fait vrai.

M. BARKER : Le nombre et le contrat ne sont pas tout à fait d'accord, mais je crois que je peux donner le chiffre des contrats. Les contrats en novembre étaient pour plus d'un million. Ils n'ont pas délivré le nombre spécifié par les contrats, loin de là, et heureusement pour le pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il est souvent nécessaire d'informer le comité, il est tout aussi bien de l'informer correctement. Mon honorable ami sait que M. Pottinger dit qu'il n'a eu aucune conférence quelconque avec le ministre, et que ce dernier n'a pas été informé de l'affaire. Il déclare qu'il a dit à ces gens de travailler et de couper toutes les traverses qu'ils pourraient, et en cela il a fait ce que font toutes les compagnies de chemin de fer. Sir Thomas Shaughnessy m'a dit l'autre jour encore que ses hommes faisaient souvent la même chose.

M. MONK : L'honorable monsieur en est responsable tout de même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne veux pas me soustraire a cette responsabilité.

M. BARKER : L'état de M. Pottinger se divise en deux chefs distincts. L'un est : Traverses délivrées après juillet 1900 sur contrats faits avant novembre 1900, et quantités fournies. L'autre est : En vertu de contrats faits après octobre 1900 et délivrées après novembre 1900. Je vais vous donner les chiffres. Avant novembre, ils ont fait un contrat pour 405,792, et ils en ont délivré 468,960. Après octobre, ils ont fait un contrat pour 1,113,449, dont 681,489 ont été délivrées après novembre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avions pas de contrat du tout, et M. Pottinger ne le dit pas.

M. BARKER : Tout ce que je peux dire c'est qu'il donne le nom de chaque homme, la date du contrat, le prix et l'endroit de livraison.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Supposons qu'il les donne. Il dit que le contrat consiste en une lettre, et il a dit que c'est en décembre, si ma mémoire ne me trompe, qu'il a donné à la maison Curran ou quelque autre maison l'instruction et l'autorisation de marcher et d'obtenir toutes les traverses qu'ils pourraient. Ce n'était pas un contrat fait en octobre, ou un contrat pour aucune quantité spécifiée.

M. BARKER : Tout ce que je peux dire à l'honorable monsieur c'est que cette déclaration est ici par écrit. M. Pottinger dans son témoignage parle des différentes qualités des traverses. Il dit qu'une tra-

verse d'épinette blanche dure environ quatre ans, l'épinette noire six ans, et la traverse en cèdre, de six à dix ans. Mais ce sur quoi je désire particulièrement attirer l'attention du comité, c'est la différence entre l'épinette blanche et l'épinette noire. L'épinette blanche ne vaut virtuellement rien. Comme elle ne dure que quatre ans elle vaut à peine les frais de la poser sur la voie et de l'enlever ensuite. Lorsque vous ajoutez le prix aux frais de posage de la traverse et de son enlèvement plus tard, il vaut mieux que le chemin s'en passe. Je désire appeler l'attention sur cela parce qu'on a commandé des quantités énormes de traverses d'épinette sans spécifier si elles devaient être d'épinette blanche ou noire, et naturellement les entrepreneurs ont délivré de l'épinette blanche. Et je peux dire aussi que grâce à ces commandes énormes le résultat a été comme on pouvait s'y attendre. Les prix montèrent de 25 pour 100 à 30 pour 100 à cause des énormes commandes faites par le ministère, lorsqu'il était loin d'avoir besoin de la quantité commandée. Il a maintenant en mains un approvisionnement pour deux ou trois ans d'avance, et ne commande en conséquence cette année qu'une très petite quantité, et les prix cette année ont baissé au chiffre normal de 17 cents à 20 cents pour les achats qu'on a faits.

M. BOYD : Etait-ce l'année de l'élection ?

M. BARKER : C'était l'année de l'élection. M. Curran dont nous avons beaucoup entendu parler devant le comité, a délivré 185,819 traverses d'épinette. On n'a pas du tout dit si ce devait être de la blanche ou de la noire, et personne n'a jamais beaucoup entendu dire qu'on eût délivré ou trouvé n'importe où de l'épinette blanche. Il a obtenu 25 9-10 centins par traverse, ce qui est un prix élevé même pour une traverse en cèdre. Il obtint le contrat pour 185,819 traverses d'épinettes et on lui accorda un monopole sur 100 milles de chemin de fer pour sortir les traverses, le gouvernement convenant de n'acheter de l'épinette d'aucune autre personne dans le district. Un autre entrepreneur délivra 49,201 traverses de cèdre de la même dimension à 24 cents. M. Curran a obtenu 29 9-10 cents pour de l'épinette blanche qui ne dure que quatre ans, et dans le même district le gouvernement a eu 49,201 traverses de cèdre, bonnes pour six à dix ans, et n'a payé que 24 cents. M. Curran, je crois—

M. BOYD : Il avait de la poigne.

M. BARKER : Oui, il avait beaucoup de poigne. M. Curran est, je crois, le trésorier ou quelque chose comme cela, du district politique.

M. MONK : C'était juste une coïncidence.

M. BARKER : Voyons quelle bonne chose avait ce M. Curran. Il avait un contrat pour 105,070 de traverses en pin Princess à 29 cents et 30 cents ; 84,224 en cèdre à 28 cents; et 185,819 d'épinette à 25 9-10 cents. Puis il en avait 25,893 en pruche, 3,380 en épinette rouge, et 338 en genièvre, en tout son contrat était pour 408,724 traverses ou près d'un tiers de la quantité totale achetée cette année-là et on lui a payé $177,248. Ainsi M. Curran a eu dans l'année de l'élection, $25,000 de plus que la somme totale payée pour les traverses sur le chemin de fer Intercolonial dans l'année précédente. Le gouvernement n'avait pas besoin de ces traverses d'épinette. Il avait plus de traverses de bonne qualité qu'il n'en avait besoin ; cependant il désirait tellement que ce M. Curran et quelques autres eussent des contrats, qu'il a acheté des quantités énormes dont il n'avait aucun besoin et a eu des traverses dont le chemin n'avait que faire. Un bon monsieur du comité nous a dit que le propriétaire de ces traverses Curran était un conservateur. Il semblait croire que c'était là une réponse à toute l'affaire, et que tout était bien parce qu'un conservateur était le propriétaire des traverses. Il m'a semblé que c'était la vieille question de l'intermédiaire. Le contrat a été donné là où il ferait le plus de bien, et M. Curran, un ami du gouvernement, l'a obtenu. Un conservateur n'aurait probablement pas pu l'obtenir d'une autre manière. Il alla où il pouvait faire le plus de bien, et parmi des messieurs qui, sans doute, comprenaient comme nous l'a dit un autre ministre dans une certaine occasion, que les affaires sont les affaires''. Il y a une autre extraordinaire trait caractéristique au sujet de ceci. En mai de l'an dernier, une plainte fut faite à l'ingénieur de la construction qu'on avait reçu un grand nombre de mauvaises traverses. On a posé des questions à M. Pottinger, au comité des comptes publics, au sujet de ces mauvaises traverses et il n'en connaissait absolument rien en avril de l'année suivante. Il a entendu dire qu'il y avait eu des plaintes de faites, et qu'il y avait eu une enquête, mais il ne savait pas si on avait fait un rapport ou non. Après plusieurs réunions il avait entendu dire qu'on avait fait un rapport en novembre dernier, et qu'on n'avait rien fait depuis. Voilà tout ce que M. Pottinger a pu nous dire. Eh bien ! M. McManus fut appelé, mais avant de parler de son témoignage je voudrais lire le résultat de l'enquête au sujet de la réinspection de ces traverses. L'ingénieur de la construction a envoyé un M. Williams pour faire l'inspection de ces traverses que M. McManus avait acceptées. Le 4 novembre, M. Williams fit un rapport. Je l'ai examiné avec soin et je trouve qu'il a inspecté 306,000 traverses, sur environ soixante et dix ou quatre-vingts milles de chemin ; c'est-à-dire que jusqu'à novembre 1901, il avait inspecté moins d'un quart de toutes les traverses achetées en 1900-1.

M. BRODER : Ont-elles été payées avant de passer à l'inspection ?

M. BARKER : Elles avaient été inspectées par M. McManus à l'époque de la li-

vraison, et après son inspection elles ont été payées naturellement.

L'été suivant on ordonna de faire une enquête et M. Williams fut envoyé pour faire l'inspection de l'ouvrage de M. McManus, et jusqu'à présent il a fait au sujet de 306,000 de ces traverses le rapport suivant :

" Les traverses sont de deux classes—une traverse de huit ou neuf pieds de long, six pouces d'épaisseur et sept pouces de face. Une autre classe de six pouces d'épaisseur, et six pouces de face. Il est possible qu'on classe ces dernières comme étant fournies en vertu du contrat. Sur les traverses de 6 x 7, il y en avait 55,118 de bonnes. Des 6 x 6, il y en avait 54,941 de bonnes. Cela faisait 110,054 traverses sur les 306,000.

Permettez-moi de dire ce qu'étaient les autres.

Traverses, 6 x 5.... 41,760
Traverses, 6 x 4.... 19,605
Au-dessous de quatre pouces de face.... 4,654

Traverses de moins de six pouces d'épaisseur, et maintenant remarquez ce que M. Williams veut dire par moins de six pouces d'épaisseur. Il dit qu'au-dessous de six pouces d'épaisseur veut dire toute traverse ayant moins de six pouces d'épaisseur et jusqu'à trois pouces. Il y en avait 103,307 dans cette catégorie. Cœurs pourris, 4,954. Et il ajoute cette note :

Excepté celles en cèdre, les traverses dont le cœur est pourri ou le bout creux sont de mauvaises traverses. En cèdre, on n'indique que les traverses dont le cœur est très mauvais ou le cœur creux. Il passa à celles de cèdre qui n'étaient pas très mauvaises. Puis il y a les traverses en sapin, que, de l'avis de tous, on n'aurait pas dû employer du tout comme traverses, 21,172, et tremble, 57. Soit un total de 95,509 mauvaises traverses sur 306,000, et nous n'avons pas encore inspecté un quart du total.

M. BROCK : Toutes payées ?

M. BARKER : Toutes payées. Tout l'argent parti. Puis il y avait des traverses d'aiguilles de croisement, qui sont beaucoup plus dispendieuses que les traverses ordinaires, surtout les traverses pour ce qu'on appelle les aiguilles de changement pour trois voies, pas une seule n'approchait du devis. Elles étaient absolument inutiles comme traverses d'aiguilles, et M. Williams le signale. Sur les 194 traverses d'aiguilles à deux voies, trois seulement étaient conformes au type. Voilà le résultat de cette enquête jusqu'à ce jour. Je ne m'étonne pas qu'on n'ait pas poussé l'inspection plus loin.

Relativement à cette inspection, M. McManus a été assigné et examiné. Il paraît que M. Burpee l'avait envoyé chercher après avoir reçu en novembre ce rapport de M. Williams. M. McManus a été interrogé au sujet de cette inspection de traverses. Lorsqu'il a été assigné ainsi il a dit à M. Burpee qu'il avait une lettre l'autorisant à accepter certaines traverses contrairement aux instructions que lui avait données l'ingénieur. Il apporta cette lettre à M. Burpee et la lui laissa. C'était une note au crayon, du ministre des Chemins de fer à M. McManus, lui disant d'inspecter les traverses de Culligan comme il avait inspecté celles d'un nommé Neltican. J'ai examiné les annexes du contrat Neltican et j'ai trouvé qu'il avait convenu de fournir 15,000 traverses d'épinette et de cèdre—pas un mot disant si ce devait être de l'épinette noire ou blanche ; et naturellement il en a livré de la blanche. Or, Culligan a fait son contrat le 12 octobre 1900 ; il convint de délivrer de 15,000 à 20,000 traverses d'épinette noire. Les traverses d'épinette noire étaient raisonnablement bonnes. Mais lorsque M. McManus vint inspecter les traverses de Culligan, ce dernier dit avec persistance qu'il ne devait pas fournir de l'épinette noire, et il s'en alla voir le ministre. Il vit le ministre et ce dernier, sans consulter le ministère, sans un mot à l'ingénieur ou à l'administrateur ou à n'importe qui, mais simplement sur l'affirmation de l'entrepreneur, lui donna une note pour McManus disant d'inspecter les traverses de Culligan comme il avait inspecté celles de Neltican—l'un étant un contrat pour de l'épinette noire et l'autre pour de l'épinette, simplement. De sorte que McManus accepta les traverses d'épinette blanche délivrées par Culligan, comme si elles l'avaient été sous l'autorité d'un contrat. Or, McManus apporta cette lettre à l'ingénieur, et la lui laissa. Je conçois parfaitement qu'après cela, on ne tenait pas beaucoup à pousser l'enquête plus loin. Burpee, étant un homme comme nous tous, comprenait la position. Il voyait qu'il se heurtait au ministre. McManus connaissait l'importance du mémoire, il savait qu'il y aurait des difficultés au sujet de son ouvrage, car ce n'était pas simplement le cas des traverses de Culligan, parce qu'il était l'inspecteur en chef. McManus connaissait l'importance de ce mémoire ou lettre qu'il avait laissé à Burpee, et plus tard il est retourné la chercher pour la garder lui-même. Dans le comité nous avons essayé de faire dire à McManus où se trouvait cette lettre. Avec beaucoup de difficultés nous avons trouvé qu'il l'avait mise dans un tiroir à sa maison de pension. C'était l'automne dernier. Mais, vers le temps où il apprit qu'il devait être assigné ici, il alla à sa pension et chercha la lettre, sachant qu'il en aurait besoin pour se protéger lorsqu'il serait ici. Mais la lettre était partie et il n'a pu nous dire ce qu'elle était devenue. Il a dit qu'il ne l'avait donnée à personne. Il paraissait bien évident, si nous ajoutons foi à son témoignage, que la lettre avait été prise sans la connaissance de McManus—volée. J'avoue qu'au début je n'ai pas cru son histoire de lettre enlevée, et j'ai cru qu'il l'avait cachée quelque part.

Mais à l'étonnement du comité tout entier, je crois, lorsque nous avons arrêté l'interrogation de McManus, un honorable député de cette Chambre, l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) se leva, et ouvrant son habit, tira la lettre de sa poche, s'avança jusqu'au témoin, lui tendit la lettre

en lui demandant : Est-ce cette lettre-là ? McManus jeta yeux dessus et dit qu'il croyait que c'était une copie. La lettre fut remise au ministre des Finances qui l'examina soigneusement et déclara qu'il était convaincu que c'était la véritable signature du ministre. Puis la lettre fut passée au ministre des Chemins de fer qui l'examina gravement et déclara que c'était sa lettre. Puis il sembla que ce fût au tour de l'honorable député de Westmoreland d'expliquer comment cette lettre volée lui était parvenue. Je ferais mieux de lire les procédures du comité des comptes publics :

Honorable M. EMMERSON : J'aimerais à donner une explication. J'ai assisté aux réunions de ce comité avant la vacance de Pâques, et cette question m'intéressa beaucoup. Lorsque je retournai à Moncton, je ne voulais pas parler à M. McManus, l'inspecteur, de son témoignage ou de quelque chose de semblable ou de ce qu'il pouvait savoir relativement à cette affaire, et je suis allé voir son frère pour m'informer. Je lui demandai s'il connaissait quelque chose de ce papier et il répondit " oui " et qu'il pourrait l'avoir, et je le lui demandai. Je l'ai vu plus tard—il l'avait, et je lui demandai de me le donner. Il me dit que son frère Charles ne savait pas qu'il avait cette lettre, et qu'il ne lui avait point demandé où elle se trouvait. Je lui dis que je désirais vivement l'avoir, et je l'ai rapportée ici. J'en ai parlé au ministre ce matin pour la première fois.

Et l'honorable monsieur a produit les effets volés. Je crois que c'est l'histoire la plus extraordinaire qui soit tombée des lèvres d'un membre du parlement. Je me demande pourquoi l'honorable député de Westmoreland voulait cette lettre. On n'en a jamais parlé dans le comité avant ce matin. Comment en avait-il entendu parler ? Si c'était une lettre parfaitement innocente et inoffensive, quel droit avait-il de s'emparer de ce qui appartenait au chemin de fer Intercolonial ? Qu'avait-il à y voir, pourquoi la voulait-il ? S'il la voulait pour le ministre, pourquoi ne l'a-t-il pas donnée au ministre lorsqu'il l'a eue, au lieu de la garder dans sa poche pendant des semaines ? Nous avons entendu dire depuis quelque temps que l'honorable député de Westmoreland n'était pas dans les meilleures termes, il y a quelques semaines, avec le ministre. Voulait-il avoir cette lettre, pour ainsi dire, comme un boulet dans son parc ? Je lui laisse cela à régler avec le ministre des Chemins de fer. On aurait cru que s'il était un des amis du ministre des Chemins de fer, il lui aurait parlé de cette lettre, et qu'il n'aurait pas attendu qu'on eût tiré du témoin sur la sellette presque chaque mot de cette lettre, avant de la produire. L'honorable monsieur pourrait peut-être nous dire quels étaient ses motifs et où il a entendu parler de cette lettre. Nous n'en avions pas entendu parler. Mais il paraît en avoir eu connaissance, et il est allé la chercher. Il n'est pas allé trouver l'homme à qui elle appartenait et qui l'avait en sa possession, mais il est allé trouver son frère, et lorsque ce frère eut la lettre et l'eut donnée à l'honorable monsieur, il a dit à ce dernier que l'homme à qui elle était adressée et de la possession duquel elle avait été enlevée, ne savait pas du tout qu'il l'avait. Et l'honorable monsieur a réellement accepté cette lettre volée et l'a gardée dans sa poche. Je ne crois pas qu'on puisse tenir le ministre responsable de cela. Mais ce n'est qu'un autre pas sur la pente. Si cette lettre n'eût jamais été écrite elle n'eût jamais pu être volée, et l'honorable monsieur n'aurait pas pu produire devant le comité une lettre volée.

M. EMMERSON : Le malheur de l'honorable monsieur, c'est que la lettre a été délivrée.

M. BARKER : J'ai lu la déclaration de l'honorable monsieur telle que prise par le sténographe, et il ne peut y avoir aucune erreur à ce sujet.

M. EMMERSON : Je m'en tiens à ce que j'ai dit.

M. BARKER : Très bien. Lorsqu'on réfléchit un instant sur la manière dont les traverses ont été achetées, sur l'insouciante extravagance de leur achat, on ne peut guère s'étonner que ce chemin de fer ait été exploité avec une perte de 110 pour 100. Si c'est comme cela que l'on conduit les affaires, comment est-il possible d'exploiter le chemin de fer avec profit ? L'honorable ministre nous a dit combien ses approvisionnements lui coûtaient, que le prix des traverses était élevé, que tout était cher. Mais au lieu de saisir l'occasion de diminuer les quantités lorsqu'il a trouvé les prix élevés, il s'est diverti en achetant des traverses ; c'était un carnaval de traverses, chacun devait se précipiter dans la campagne pour avoir des traverses de 6 à 3 pouces d'épaisseur, pour le ministre des Chemins de fer et Canaux ; l'épinette était aussi bonne que tout le reste.

Maintenant, parlons de la houille. L'honorable monsieur a eu beaucoup à dire au sujet de son contrat pour la houille. Le coût moyen de la houille employée dans les quatre années terminées le 30 juin 1900, a été de $458,562. Dans la dernière de ces quatre années la quantité a été plus élevée que d'habitude, il en a employé pour $610,867. Or, M. Pottinger, dans son témoignage, a dit qu'il croyait qu'on avait été trop économe, et il décida d'avoir 50,000 tonnes en réserve. Il croyait qu'il devait avoir cette marge, parce qu'ils avaient été un peu à court l'année précédente. Qu'a fait le ministre ? En 1899, il en avait acheté pour $548,184 ; en 1900, qui était l'année où la houille coûtait cher, il en a acheté pour $1,385,125. Le coût moyen de la houille employée a été de moins de $500,000 ; le coût le plus élevé de la houille employée a été de $610,000. Et cependant, pendant cette année d'élection, avec des prix élevés, il a dépensé $1,385,120. Le prix de la houille ne pouvait faire autrement que de monter ?

Voyons quelles étaient les quantités ? Il avait en réserve au commencement de l'année, 15,507 tonnes. En 1900 il en a acheté 412,446 tonnes contre 258,425 l'année précédente. Il en a tellement acheté qu'au lieu d'augmenter sa réserve de 50,000 tonnes, il avait en réserve à la fin de l'exercice financier 128,935 tonnes ou 78,935 tonnes de plus qu'il n'était nécessaire au dire de l'administration.

M. EMMERSON : Est-ce que la plus grande partie de cette houille n'a pas été achetée quelque temps après l'élection, pendant l'hiver ?

M. BARKER : Je parle maintenant de ce qu'il a acheté durant l'exercice financier.

M. EMMERSON : Vous avez parlé de l'année de l'élection, et j'ai demandé si la principale partie de la houille n'avait pas été achetée après le 1er janvier 1901 ?

M. BARKER : Je n'ai aucun doute qu'une grande partie l'a été, surtout les 60,000 tonnes achetées aux Etats-Unis.

M. EMMERSON : Pour les raisons données.

M. BARKER : Or, M. Pottinger a essayé d'excuser cet énorme achat, en disant qu'ils étaient menacés d'une grève, ils avaient peur d'une grève dans les mines de la Nouvelle-Ecosse, et il a présenté un paquet de papier au comité pour montrer qu'une grève était imminente. Eh bien ! il a lu lettre sur lettre jusqu'à ce qu'il en vînt à une lettre du gérant d'une mine de houille de là-bas qui lui donnait ce renseignement, et à mesure qu'il lisait on trouva que le gérant de cette mine disait à M. Pottinger qu'ils s'attendaient à des difficultés avec leurs hommes, et qu'il pourrait y avoir interruption dans la livraison de la houille pendant un jour ou deux. M. Pottinger ayant lu jusque-là n'en lut pas davantage. Voilà, je crois, à quoi s'est réduit la grève. Mais après tout quelle excuse y avait-il pour acheter ces 128,935 tonnes de plus que n'en voulait l'administration ? Etait-ce parce qu'il était commode de se précipiter à Saint-Jean pour donner un contrat de $46,000 à Thompson et Cie pour fret de houille des Etats-Unis ? C'était en soi un joli petit contrat. Ils achetèrent 60,000 tonnes aux Etats-Unis à des prix élevés. Il semble que dans l'excitation de l'achat, l'honorable monsieur dans cette année voulait acheter tout ce qu'il pouvait trouver, des wagons, des locomotives, une énorme quantité d'approvisionnement, d'énormes quantités de boulons de Chicago, $67,000 de boulons de Moncton ou du voisinage—tout sur une gigantesque échelle, jusqu'à ce qu'il eût poussé ses achats jusqu'à $3,000,000, à peu près dans cette année-là, soit le double de ce qu'il eût jamais acheté. Cependant, l'honorable monsieur vient ici ce soir et parle comme si le fait qu'il avait acheté tant de matériaux et les avait payés tant, était une excuse pour ses fortes dépenses. Il n'y a pas de doute que cela y contribua beaucoup, mais je ne crois pas que ce soit une excuse très valable pour l'honorable monsieur. Un homme d'affaire ordinaire, lorsqu'il trouverait que le prix des traverses est élevé, en diminuerait la quantité de toutes les manières possibles. Lorsqu'il trouverait que le prix de la houille est élevé, il ferait la même chose. Mais l'honorable monsieur fait le contraire, il semble croire que le moyen de faire baisser le prix des traverses et de la houille est d'en commander autant qu'il peut. Je ne sais pas si on pourrait expliquer la chose autrement.

Mais je voudrais montrer ce que fait l'honorable ministre à mesure qu'il vieillit comme ministre des Chemins de fer. Ses approvisionnements en magasin à la fin de 1897-98 étaient de $468,482. C'est une assez bonne quantité. L'année suivante, 1898-99, les approvisionnements restant en magasin s'élevaient à $553,177 ; en 1900, il en avait pour $971,054 ; c'est-à-dire le surplus à la fin de l'année. Cette dernière année, cette étonnante année d'achats, il avait en magasin des approvisionnements se chiffrant à $1,824,977, quatre fois autant qu'en 1898. C'est de la bonne administration, c'est de l'administration qui réussit. Elle réussit très bien pour le marchand, pour les gens qui ont à vendre des traverses et toutes sortes de choses et probablement pour les marchands de houille, et autres marchands d'en bas. Mais je pense que la population du Nouveau-Brunswick, malgré les énormes achats qui se font le long de la ligne, préférerait voir ce chemin de fer économiquement administré et voir conduire ses affaires d'une manière convenable. La population de l'est est tout aussi intéressée à une administration économique que nous dans cette partie du pays qui avons à payer notre part des frais. Je ne crois pas qu'il y ait un homme dans le Nouveau-Brunswick qui ne fît disparaître cela aujourd'hui s'il le pouvait, et le plus tôt ils feront disparaître des choses comme la lettre à M. McManus, et les achats extravagants, le mieux ce sera pour le Nouveau-Brunswick et pour le Dominion.

Maintenant, je n'ai que quelques mots de plus à dire. J'ai un peu d'égards pour les norable ministre veut comprendre et apprépeiné d'avoir pris autant de temps. Si l'honorable monsieur veut comprendre et apprécier l'étendue des achats qu'il prenne le rapport de l'auditeur général et le parcourre pendant une demie heure, et il y verra le plus merveilleux état de choses qui ait jamais existé sur aucun chemin de fer. Juste un mot sur ce qui a amené cette discussion. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, il y a quelques années, s'est mis dans la tête de faire concurrence au chemin de fer du Pacifique Canadien et de lutter contre lui. Il était décidé à devenir le roi des chemins de fer. Il allait montrer à tous ces magnats de chemins de fer de Montréal une ou deux choses sur le fonctionnement

des chemins de fer. Il était décidé à centraliser les affaires à Saint-Jean. Il y construisit un élévateur, il fit des dépenses énormes pour acheter de gros rails, de grosses locomotives et de grandes quantités de wagons. Il a dépensé millions sur millions pour ce projet et l'honorable ministre allait combattre le chemin de fer du Pacifique Canadien. Eh bien, M. l'Orateur, il a virtuellement renoncé à combattre. Cela ressemble beaucoup à ce roi de France qui avec 30,000 hommes monta une colline et la descendit ensuite sans coup férir. L'honorable monsieur a dépensé ses millions et nous ne sommes pas plus avancés par rapport au chemin de fer que nous l'étions auparavant. De fait nous sommes plus mal. Il y a une énorme dépense de capital que nous ne pouvons faire rentrer et on aurait pu répartir toute cette dépense d'argent sur cinq ou dix ans, au lieu de l'avoir faite dans un an ou deux. Qu'est-ce que l'honorable monsieur a intention de faire? Il proposait alors qu'il exploitait le chemin de fer Intercolonial à 110 pour cent d'entrer en lutte avec une compagnie qui exploite à 60¾ pour cent. Il essaya de faire la concurrence à une compagnie dont la ligne jusqu'à Saint-Jean avait 481 milles, tandis que la sienne était de 50 pour cent plus longue ou 740 milles, de sorte que l'honorable monsieur allait transporter le trafic sur 259 milles pour rien et lutter contre le chemin de fer du Pacifique Canadien. Voilà la lutte qu'il entreprenait. Je crois qu'il est très heureux qu'elle soit presque arrêtée. C'est une bonne chose pour le pays. Je demande de nouveau si dans tout cela il y avait matière à félicitations de la part du ministre des Finances. L'honorable monsieur devait savoir tout cela. Il a dû connaître toutes ces dépenses tous les dix jours de l'année parce qu'il reçoit des relevés du ministère des Chemins de fer et les publie tous les dix jours ; et cependant connaissant toutes ces énormes dépenses, l'honorable monsieur félicite l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sur ce qu'il appelait le succès du chemin de fer Intercolonial.

Je ne sais pas s'il est nécessaire d'en dire davantage sur ce sujet. Qu'est-ce que l'honorable ministre des Finances peut bien condamner s'il félicite quelqu'un sur des résultats de cette espèce ? Je suis peiné d'avoir été obligé de prendre autant de temps. J'aurais pu en dire bien plus long, mais j'ai pris tant de temps ce soir que je ne présumerai pas davantage de l'indulgence du comité. Je peux dire seulement que j'ai mis beaucoup de soin à extraire ces chiffres des différents documents, et je doute que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux puisse y relever une seule erreur. S'il y a une erreur elle est très faible, et je serai le premier à la reconnaître s'il me la signale.

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Cet item sera-t-il adopté ?

M. BARKER : Est-ce le premier item ?

M. BARKER.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est l'item relatif aux dépenses générales d'exploitation du chemin de fer l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le seul item que nous voulions faire voter ce soir.

M. INGRAM : J'espérais entendre l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) se défendre à propos de cette lettre, lui qui disait si bravement, il y a peu de temps, qu'il allait se défendre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous entendrez probablement parler de lui plus tard.

M. INGRAM : C'est maintenant le temps. L'honorable monsieur (M. Emmerson) a été accusé d'avoir volé la lettre, et il ne s'est pas défendu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable monsieur (M. Ingram), le veut bien, à moins qu'il ne veuille particulièrement continuer, je demanderai au comité de permettre au président de rendre compte des délibérations et de demander de siéger de nouveau.

Sur proposition du ministre des Finances, la Chambre lève la séance à minuit, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 25 avril 1902.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 118) pour faire droit à James Brown.—(M. Clarke.)

Bill (n° 125) pour amender la charte de la Compagnie du chemin de fer Ottawa, du Nord et de l'Ouest.—(M. Champagne.)

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. MONK (Jacques-Cartier) : Je désire dire un mot de certains rapports dont j'ai demandé le dépôt il y a quelque temps. Il y en a un dont dépôt a été ordonné le 9 avril, concernant les permis de coupe de bois au Yukon. J'aimerais à l'avoir lundi ou mardi, si c'est possible. L'autre concernant les noms des personnes condamnées pour incendie.

MAGISTRATS DE POLICE AU YUKON.

La résolution concernant les traitements des magistrats de police de Dawson et de White-Horse, est rapportée, lue la seconde fois et agréée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Je présente le bill (n° 137) modifiant le chapitre 41 des statuts de 1901, concernant l'administration de la justice dans le territoire du Yukon.

La motion est lue pour la première fois.

JUGES DES COURS PROVINCIALES.

La résolution concernant les juges des cours provinciales, est rapportée, lue la seconde fois et agréée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Je propose le bill (n° 138) pour amender l'acte concernant les juges des cours provinciales.

La motion est adoptée et le bill voté en première lecture.

REGISTRAIRE DE LA COUR DE L'ECHIQUIER.

La résolution concernant le salaire du registraire de la cour de l'Echiquier, est rapportée, lu la seconde fois et agréée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Je propose le bill (n° 139) modifiant l'Acte de la cour de l'Echiquier.

La motion est adoptée et le bill voté en première lecture.

GENDARMERIE A CHEVAL ET ASSISTANT-COMMISSAIRE AU YUKON.

La Chambre se forme en comité pour délibérer sur la résolution suivante :

Qu'il est expédient de pourvoir à la nomination d'un assistant-commissaire de la police à cheval, pour le territoire du Yukon, à $1,600 par année.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Le bill dont la présente résolution n'est que le préliminaire a pour but d'autoriser le gouvernement à nommer un deuxième assistant commissaire de la gendarmerie à cheval. Actuellement il y a un contrôleur de la gendarmerie à Ottawa et un commissaire à Régina. Nous voulons nommer un assistant-commissaire au Yukon. Le détachement du Yukon est sous les ordres du surintendant Wood, un officier très capable. Mais plusieurs difficultés sont survenues, parce qu'il n'est pas autorisé à régler lui-même certaines questions concernant le Yukon. Il est obligé de soumettre la question au commissaire à Régina, qui à son tour la soumet au contrôleur à Ottawa. Le service serait rendu beaucoup plus efficace si M. Wood était fait assistant commissaire, avec les pouvoirs d'un commissaire, comme ce qui a lieu pour l'assistant-commissaire à Régina, en l'absence du commissaire. Il pourrait régler tout ce qui concerne le Yukon et faire rapport directement à Ottawa. Cela n'entraînerait qu'une dépense additionnelle de $200. Le traitement de M. Wood est de $1,400, et en plus l'allocation de subsistance accordée aux officiers au Yukon. Comme assistant-commissaire il recevra le même traitement que l'assistant-commissaire de Régina, $1,600.

M. SPROULE : Combien y a-t-il d'hommes de police au Yukon ?

Le PREMIER MINISTRE : Trois cents.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'est pas question de faire de nouvelle nomination, mais simplement de conférer à M. Wood les pouvoirs d'un commissaire ?

Le PREMIER MINISTRE : D'un assistant-commissaire ; c'est tout.

La résolution est rapportée.

LETTRES DE CHANGE.

Le bill (n° 105) modifiant l'Acte des lettres de change de 1890—Honorable M. Fitzpatrick—est lu une deuxième fois, délibéré en comité, rapporté, lu une 3ème fois et adopté.

COUR DE L'ECHIQUIER.

Le bill (n° 114) modifiant l'Acte de la cour de l'Echiquier (Honorable M. Fitzpatrick) est lu pour la seconde fois et délibéré en comité général.

Article 1.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à me faire expliquer le but de cet amendement. Ces deux articles ne sont pas rédigés de la manière ordinaire ; je veux dire que ce n'est pas l'habitude de proposer le nouvel article tel qu'amendé, mais de dire dans le bill quels sont les mots qu'on veut ajouter. Sans avoir l'ancienne loi sous les yeux, il est impossible de dire en quoi consiste le changement. L'honorable ministre voudra bien nous donner les explications nécessaires.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La loi actuelle autorise le gouvernement à nommer un régistraire de la cour de l'Echiquier, mais il faut qu'il soit un avocat de cinq ans de pratique, et ses appointements doivent être de $2,000 par année. Comme je l'ai fait remarquer en présentant la résolution, le régistraire prétend qu'en vertu d'un arrangement, il a reçu une augmentation annuelle de $50 par année, l'intention étant de porter son traitement à $2,400. A l'heure qu'il est, grâce aux augmentations successives, il est de $2,375. Pour nous libérer de cette obligation de demander tous les ans un crédit de $50, nous avons cru qu'il serait préférable de fixer le traitement à $2,400, qui était, dit-il, le prix originairement convenu. J'admets que le bill aurait pu être mieux rédigé.

Article 2.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre voudra-t-il nous expliquer aussi la portée de cet article ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Comme mon honorable ami le sait, il n'y a pas d'appel d'un jugement de la cour de l'Echiquier, à moins que ce ne soit un jugement final. On peut produire une défense en droit, et si elle est renvoyée, il n'y a pas d'appel, mais si elle est maintenue on peut en appeler. Il se présente des cas où il serait très utile de faire décider toute la question sur un point de droit, et cet amendement a pour effet de permettre l'appel quand la défense en droit a été renvoyée.

M. BORDEN (Halifax) : Je me rappelle maintenant que le ministre a déjà donné cette explication.

Article 3, paragraphe 2.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose qu'il n'est pas nécessaire de faire de restriction pour les causes dans lesquelles les assignations doivent être faites à l'étranger.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Des difficultés se sont présentées au ministère de la Justice, et dans certaines causes, nous avons dû signifier la sommation à des personnes qui habitaient les Etats-Unis, et il n'y a rien dans la loi qui autorise cette procédure. L'amendement a pour but de faire disparaître cette lacune.

M. BORDEN (Halifax) : Dans l'Acte de la judicature anglaise, et dans les actes des provinces basés sur la loi anglaise, il y a certaines restrictions concernant les sommations servies en pays étrangers. Cet amendement s'applique-t-il aux étrangers de même qu'aux sujets anglais ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je vois qu'il ne s'agit pas de la signification d'une sommation, mais d'un simple avis. Je crois que les règles de la courtoisie internationale ne permettent pas de signifier une sommation à un étranger, en pays étranger. On ne signifie qu'un simple avis. Le bill me paraît avoir fait cette distinction.

L'honorable M. HAGGART : J'ai lu dans les journaux une importante décision sur le droit de ce gouvernement de faire des lois concernant l'assignation même d'un sujet anglais passé en pays étranger. Cette décision est conforme aux lois de la navigation qui veulent que nous n'ayons pas juridiction sur un sujet anglais, au delà de la lieue marine. La portée de cette décision serait—c'est du moins ce que j'ai lu—que même si nous légiférions en ce sens, une sommation signifiée à l'étranger serait sans valeur.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela affecterait, je crois, la procédure de nos propres tribunaux. Nous autorisons le tribunal à faire la signification, ou du moins nous autorisons l'émission d'un bref de sommation. Quant à savoir si elle serait valable pour un étranger, c'est une autre question.

M. BORDEN (Halifax).

M. BORDEN (Halifax) : Il est possible qu'un tribunal étranger ayant à décider des droits d'un citoyen d'un pays étranger, qui serait poursuivi en vertu d'un jugement obtenu ici, il est possible, dis-je, que ce tribunal ne reconnaisse pas cette loi. Les lois sur cette question diffèrent avec les pays. Mais je suppose que l'article a été rédigé avec beaucoup de soin et je n'ai pas eu le temps de l'étudier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il a été rédigé par le sous-ministre qui s'était entendu avec le juge de la cour de l'Echiquier. Je crois que ce sont là des garanties suffisantes.

Le bill est rapporté.

LA PREUVE AU CANADA.

Le bill (n° 115) pour amender de nouveau la loi de 1893 concernant la preuve, est lu une deuxième fois et délibéré en comité général de la Chambre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit de limiter le nombre des témoins appelés comme experts dans une cause. Le nombre est limité à cinq, mais si le juge désire en faire entendre d'autres, il peut permettre aux avocats d'en assigner autant qu'il le jugera à propos. Je crois qu'il est opportun de limiter le nombre d'experts qui peuvent être assignés comme témoins dans une cause.

M. BORDEN (Halifax) : Cette loi s'applique-t-elle uniquement à la cour de l'Echiquier ou à la cour criminelle également ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elle s'appliquerait dans tous les cas où la loi concernant la preuve s'applique. Cela comprend la cour de l'Echiquier et les cours criminelles. Dans les cas de meurtre par empoisonnement, par exemple, on assigne souvent inutilement un nombre illimité d'experts et cela augmente considérablement les frais du procès. Le chancelier et le juge en chef d'Ontario sont d'accord pour demander l'adoption de ce bill.

Le bill est rapporté, lu pour la troisième fois et adopté.

SUBSIDES—TRUST DE LA NAVIGATION SUR L'ATLANTIQUE.

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

M. KAULBACK : M. l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur la dépêche suivante que publie le " Citizen " de ce matin :

Londres, 25—Le " Daily Mail " affirmait, hier matin, que les arrangements de la " Atlantic Shipping Combine " contenaient des clauses secrètes qui permettront aux promoteurs américains de demander au congrès de passer un bill

accordant le droit aux vaisseaux étrangers de passer sous le drapeau américain.

L'adhésion de la ligne Cunard au projet est chose certaine,continue le " Daily Mail ", et cette immense combinaison sera formée en grande partie à l'aide de capitaux américains et comprendra les principales compagnies de navigation anglaises.

Les compagnies qui refuseront de faire partie du " trust " se verront forcées de soutenir une lutte formidable pour le maintien de leur existence. Les contrats de l'amirauté avec les diverses compagnies n'expireront que dans trois ou quatre ans, et durant ce laps de temps, tous les vaisseaux demeureront sous le drapeau anglais; à l'expiration de ce terme, ils passeront sous le drapeau américain et seront exploités naturellement par le " trust " en perspective, lequel tentera d'étendre sa concurrence à toutes les parties du globe.

Le " Daily Express " déclare de son côté que le " trust " tentera de forcer le Canada à accepter ses conditions, en ce qui concerne surtout le trafic d'émigration et que, s'il rencontre de la résistance, il accaparera tous les chemins de fer canadiens et déclarera ensuite une guerre commerciale.

C'est l'intention du " trust " aussi, continue le " Daily Express ", d'exiger que le département d'émigration canadien à Londres, cesse d'accorder des faveurs à la Compagnie Elder-Dempster.

Ce projet, à mon sens, porterait un coup fatal aux intérêts maritimes du Canada aussi bien qu'à ceux de l'Angleterre. Il serait fatal à tous ceux qui sont intéressés dans le commerce ou l'industrie. La rumeur va plus loin et laisse entendre que le trust s'attaquerait aussi aux chemins de fer et que s'il y a de la résistance, le trust accaparera le Pacifique Canadien et déclarera ensuite la guerre commerciale. Le plan me paraît passablement audacieux et s'il était mis à exécution il affecterait non seulement les provinces maritimes mais tout le Canada. On prédit que le trafic canadien serait détourné des voies canadiennes pour être dirigé sur les ports américains, et il est évident que les ports canadiens de l'Atlantique en souffriraient. Cela nuirait non seulement au commerce canadien, mais aussi à l'industrie des constructions navales, industrie qui est une des plus importantes du comté que j'ai l'honneur de représenter. Le comté de Lunenberg, cette année, n'a pas construit moins de quarante nouveaux navires, et autant l'an dernier.

Ce projet, s'il était exécuté, ruinerait cette industrie et gênerait tout le commerce du pays.

Je demande à l'honorable chef du gouvernement d'étudier la question avec soin, de se rendre compte de la situation et de prendre les précautions nécessaires pour empêcher le Canada de devenir la proie des accapareurs. Je n'ai eu connaissance de l'affaire que quelques minutes avant l'ouverture de la séance et j'ai cru qu'il était de mon devoir et dans l'intérêt de l'industrie et du commerce canadien de soulever la question devant la Chambre. J'aimerais à entendre l'honorable premier ministre nous dire ce qu'il se propose de faire.

Le PREMIER MINISTRE : Je puis dire à mon honorable ami que je crois qu'il n'y a pas beaucoup de danger à présent. Si, comme il est dit dans la dépêche, le Congrès se propose d'adopter une loi, je crains que nous ne soyons impuissants à l'en empêcher. mais s'il se propose aussi d'accaparer nos chemins de fer, mon honorable ami peut être certain que cela ne se fera pas. Nous garderons nos chemins de fer pour nous.

M. KAULBACH : Si quelques-uns de ces chemins de fer ont été subventionnées par l'Etat, le gouvernement devrait les surveiller de près et empêcher notre trafic de se diriger vers les ports américains. Cette diversion pourrait se faire facilement, si le gouvernement ne monte pas une garde vigilante. Nous voulons garder le Canada pour les Canadiens, nous voulons que notre trafic se fasse par les voies canadiennes, que nos exportations se fassent par des ports canadiens et que nos intérêts soient défendus et protégés.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement saura faire son devoir.

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

Chemins de fer du gouvernement—Loyer, Grand-Tronc, $140,000.

M. SPROULE : Le ministre peut-il nous donner quelques renseignements sur le résultat des opérations du chemin de fer du comté de Drummond? On nous avait donné l'assurance qu'une fois le trafic bien établi, cette partie du chemin serait très rémunératrice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas pouvoir donner de détails, mais, en général, il n'y a pas une partie de l'Intercolonial qui ait plus contribué à augmenter les recettes, que le prolongement de Lévis à Montréal. J'attribue une grande partie de l'augmentation du trafic au fait que l'Intercolonial a été amené jusqu'à Montréal et pour cela il faut payer ce loyer.

M. SPROULE : Le ministre peut-il donner un état approximatif de la quantité de trafic transportée sur cette partie de la voie et le chiffre des recettes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas. Nos comptes ne sont pas tenus de manière à pouvoir fournir cette information et il ne serait pas juste de donner des chiffres à peu près. Je pourrais donner à l'honorable député la quantité de trafic partie d'un point quelconque de cette section du chemin, ainsi que la quantité de trafic amenée à un endroit quelconque de cette section, mais même cela donnerait une faible idée de la valeur de cette section.

M. SPROULE : Je voudrais connaître quelle proportion des recettes doit être attribuée à cette partie du chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas cela.

M. BENNETT : Quand il s'est agi d'acheter ce chemin on nous disait qu'il se ferait un trafic considérable avec les provinces maritimes, surtout en céréales. Combien de grain est passé, l'an dernier, par les élévateurs de Saint-Jean ou d'Halifax, et venait-il surtout des ports américains ou des ports canadiens sur les grands lacs?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce renseignement a déjà été demandé et publié dans les Débats. Je ne me rappelle pas les détails mais je prends note de la question et je consulterai les Débats.

M. BENNETT : Ce trafic a dû être assez considérable pour faire une impression quelconque sur l'esprit du ministre. D'après ce qu'on m'a dit, les élévateurs de Saint-Jean et d'Halifax n'ont pour ainsi dire rien fait. Hier, un partisan du gouvernement a osé reprocher au gouvernement conservateur d'avoir construit un élévateur à Halifax. Si c'était une faute, combien plus grande est celle des libéraux qui ont reconstruit cet élévateur après qu'il eût été détruit. Le ministre ne peut-il pas dire à peu près la quantité de grain transporté à Saint-Jean et Halifax?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'oserais pas donner un chiffre même approximatif, de mémoire, mais je crois que l'honorable député s'est trompé en croyant qu'un membre de la droite avait reproché à l'ancien gouvernement d'avoir construit un élévateur à Halifax. Voici ce qui est arrivé, je crois : comme on reprochait au gouvernement actuel d'avoir construit un élévateur à cet endroit, quelqu'un fit remarquer qu'il ne s'agissait que de reconstruire un élévateur, construit d'abord par l'ancien gouvernement, et que si c'était une faute pour nous de l'avoir reconstruit, c'en était une pour nos prédécesseurs de l'avoir construit en premier lieu.

M. BENNETT : Je m'étonne de voir que le ministre ne puisse pas nous dire, même approximativement, la quantité de grain qui est passée par un élévateur situé à Saint-Jean et exploité par le gouvernement. Il est vrai qu'il n'habite pas Saint-Jean, mais peut être qu'un de ses collègues pourrait nous fournir le renseignement. Il ne peut pas nous dire s'il est passé un seul boisseau de grain par cet élévateur l'an dernier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur ce point je puis satisfaire la curiosité de mon honorable ami et lui dire qu'il est passé plus d'un boisseau de grain par cet élévateur l'an dernier.

M. BENNETT : Puisque l'honorable ministre veut procéder ainsi, peut-il nous dire s'il en est passé 1,000 boisseaux ? Il ne devrait pas traiter cette question aussi légèrement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que je me procurerais le renseignement et le communiquerais à mon honorable ami.

M. BENNETT : Alors on pourrait laisser l'item en suspens, en attendant le renseignement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Croyez-vous que cela en vaille la peine ?

M. CLARKE: Le ministre voudrait-il nous fournir un état de la quantité de grain qui a passé par les élévateurs du gouvernement à Saint-Jean et Halifax, ainsi que par les élévateurs du Pacifique, pendant la même période ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je puis me procurer ce renseignement, je le communiquerai à mon honorable ami.

M. EMMERSON : Je n'avais pas l'intention de me mêler de cette affaire ni même de prendre part aux débats durant la présente session, sur l'avis de nom médecin, qui m'a recommandé de m'abstenir, autant que possible, de tout travail impliquant une fatigue mentale ou physique. Cependant, la nature des discours qui ont été prononcés hier, et l'usage que l'on a fait de mon nom, m'obligent à faire quelques remarques concernant l'Intercolonial. Vu que je représente un comté qui a de grands intérêts dans cette voie, un comté où se trouve le centre du réseau des chemins de fer de l'Etat, on s'attendait peut-être à ce que j'aurais quelque chose à dire sur la question.

Avant de m'occuper des remarques personnelles des orateurs précédents sur mon compte, je tiens à rappeler les circonstances dans lesquelles ce chemin de fer a été construit. Il suffit de lire l'article 145 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, pour comprendre que la construction et l'entretien de ce chemin ont été une des conditions essentielles de l'entrée des provinces maritimes dans la Confédération. Et par conséquent, la population de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick est très intéressée non seulement à ce que ce chemin soit maintenu et convenablement administré, mais surtout à ce qu'il le soit de manière à ne pas provoquer de préjugés dans l'esprit de la population du reste du Canada.

Il est vrai que ce chemin, depuis sa construction, n'a jamais donné de forts excédents, mais je ne crains pas de dire qu'il constitue une des plus belles propriétés que le Canada ait jamais possédées. Cette démonstration ne peut pas se faire en dollars et cents, mais je crois pouvoir établir que l'Intercolonial a donné au pays des avantages inappréciables. Il suffit pour cela de remonter aux dix premières années de la Confédération, avant la construction du chemin. Quelle était la situation à cette époque ? Quand les provinces de l'Atlantique envoyaient des représentants à Otta-

wa, comment ces derniers se rendaient-ils dans la capital ? En passant par les Etats-Unis, la plupart se rendaient à Portland par eau, et de là à Montréal par le Grand Tronc. Cet état de choses existait non seulement pour les membres du parlement, mais pour beaucoup d'autres. Lorsque étant jeune homme j'entrepris d'acquérir une instruction technique, ai-je jeté les yeux sur Ontario ou Québec ? Ai-je songé à la grande université McGill ou à l'université de Toronto ? Non ; et beaucoup d'autres étaient dans mon cas. Où sommes-nous allés puiser notre instruction ? Après être sortis des High school nous avons traversé la baie de Fundy pour aller dans les universités de la république voisine. C'est à peine si les provinces de la Confédération se connaissaient entre elles. Nous étions portés à croire que la grande province de Québec mettait une barrière infranchissable entre nous et Ontario. Ceux qui apprenaient la géographie, savaient il est vrai qu'il y avait une ville appelée Montréal, mais cela était dû surtout au fait qu'elle était située près de Caughnawaga, dont le nom sympathique frappait plutôt l'imagination des élèves. Aucune relation commerciale ou sociale n'existait entre nous. Nous formions à l'est un peuple séparé. Ce que je viens de dire sous le rapport de l'éducation était également vrai sous tous les autres rapports et c est la construction de l'Intercolonial qui est venue modifier cet état de choses. On me pardonnera de parler de moi, mais si j'ai dû recevoir mon instruction dans une université américaine je puis dire avec orgueuil que mon fils suit les cours de l'université McGill.

A quoi sont dus ces changements ? Je suis convaincu que rien n'y a plus contribué que la construction de l'Intercolonial. Les citoyens des différentes provinces se connaissent maintenant entre eux comme jamais auparavant. Dans nos imaginations d'étudiants, il existait alors une foule de préjugés contre la province de Québec. Mais les relations sociales et autres que nous avons eues depuis, grâce à la construction de l'Intercolonial, les ont fait disparaître. Je me rappelle aussi le temps où il existait dans les provinces maritimes un fort préjugé contre la grande province d'Ontario, et que l'épithète de " Canadien " était considéré comme une insulte. Nous savions qu'il existait une ville nommée Toronto, mais parce qu'elle était située quelque part dans le voisinage des chutes Niagara.

Nous avions lu dans l'histoire que pendant la guerre de 1812, un certain nombre de maisons y compris les édifices du parlement avaient été détruites à cet endroit. Mais il existait une séparation complète entre l'est et l'ouest et tout cela est disparu grâce à la construction de l'Intercolonial. C'est alors que commença l'invasion des provinces maritimes par les commis-voyageurs des villes de l'ouest. Avant le construction de ce chemin, quand un jeune homme avait besion d'un hâbit qu'il ne pouvait pas se procurer chez lui, il ne lui serait jamais venu à l'idée d'aller à Montréal ou à Toronto, il s'adressait directement à Boston. Mais tout cela est changé et les Canadiens de l'est ont appris à connaître les Canadiens de Québec et d'Ontario. Aujourd'hui, nous ne formons plus qu'un peuple ; que nous allions dans la province de Québec ou dans celle d'Ontario, nous y rencontrons des frères, des Canadiens. Les anciens préjugès ont disparu pour faire place à un esprit national, et la construction de l'Intercolonial y a plus contribué que tout autre événement de notre histoire.

Cette question devrait être discutée au point de vue de la nationalité et personne ne devrait y mettre d'animosité. J'ai été surpris d'entendre certains conservateurs de l'ouest parler comme ils l'ont fait. Je les croyais les seuls vrais apôtres de l'impérialisme. Ils ont été, du moins, les grands fédéralistes du Canada. Ils s'en vantent quelquefois dans leurs discours, mais lorsqu'il s'agit de cette grande voie nationale, ils sont loin de faire preuve du large esprit patriotique que le sujet comporte. Au lieu de parler comme des Canadiens éclairés, ils se cantonnent dans des questions de clocher. Je serais curieux de savoir ce que les députés conservateurs des provinces maritimes pensent des remarques de l'ex-ministre des chemins de fer (l'honorable M. Haggart) et de l'honorable député qui l'a suivi (M. Barker). Si leur but était de déprécier ce chemin et de prédisposer l'opinion publique à son transfert à quelque grande compagnie, ils ont pris le meilleur moyen d'arriver à leur fin. Je suis certain que de pareilles opinions sont réprouvées par les députés conservateurs des provinces maritimes.

J'ai surtout été surpris d'entendre l'ex-ministre des Chemins de fer. Il a parlé de tout, depuis Manhattan Beach jusqu'au village Saint-Pierre, dans le Cap-Breton, mais il n'a pas dit un mot pour laisser entendre qu'il considère l'Intercolonial comme une route nationale, chère au cœur des Canadiens, non seulement dans les provinces maritimes, mais aussi des grands centres commerciaux comme Toronto, Montréal, etc. Ces remarques sont de nature à nous confirmer dans l'opinion que bien qu'il ait été pendant un certain temps ministre des Chemins de fer, il n'a jamais appris grand chose concernant l'Intercolonial.

La rumeur veut—à tort peut-être—qu'il ait une fois voyagé sur l'Intercolonial dans son wagon officiel. Après s'être rendu jusqu'à Halifax, il serait revenu à Moncton, où il aurait pris un repos d'une heure, sans quitter son wagon pour aller visiter les bureaux et les ateliers, bien qu'il fut ministre des Chemins de fer, à cette époque. Cela n'est peut-être pas exact, mais qouiqu'il en soit, son discours est la preuve qu'il ne connait rien de ce chemin. En l'entendant parler du port d'hiver du Nouveau-Brunswick, on aurait pu

croire qu'il parlait de Terre-Neuve. Il ne sait pas même prononcer le nom de cette ville ; il dit St-John's au lieu de St-John. En l'entendant, il nous faisait l'effet d'un homme plus intéressé dans certaines spéculations new-yorkaises, que dans l'avenir de notre grande voie nationale. J'ai dit que l'Intercolonial était une des plus belles propriétés du Canada et je vais le démontrer. Bien qu'il n'ait rapporté au Trésor aucun profit en argent, il a créé un esprit national, un sentiment patriotique qui n'existeraient pas sans cela, et qui se fait jour non seulement dans cette enceinte mais aussi dans la presse et dans tout le pays. Cet esprit national est dû à la réunion des différentes parties du Canada en un seul tout, grâce à ses communications par voie ferrée. Vu que cette propriété ne rapporte pas de bénéfices monétaires directs, on peut être porté, dans certains quartiers, à la regarder comme une chose de peu de valeur, mais ce n'est pas ainsi que j'envisage la question. Bien que ce chemin ne nous ait encore rien rapporté, financièrement, même sous ce rapport, les apparences sont très encourageantes pour l'avenir.

Il me semble que lorsque les fondateurs de la Confédération ont rédigé cet article 145 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, qui décrète la réunion des trois provinces qui formaient alors le Canada au moyen d'une grande voie ferrée, ils ont dû avoir alors dans l'idée, que plus tard, quand le Canada entrerait en possession des vastes territoires de l'ouest, ce chemin devrait nécessairement se prolonger au delà du Saint-Laurent, et se diriger vers l'ouest pour relier en un seul tout, tout ce qui composerait alors le Canada.

Je suis convaincu que ces grands hommes d'Etat, qui nous ont donné la Confédération, se disaient alors que s'il était à propos de relier par un chemin de fer, les trois provinces de la Confédération, il serait plus opportun encore, de prolonger plus tard ce chemin, jusqua'aux limites du vaste domaine qui serait notre pays. Et cependant, on a vu des gens regretter les $65,000,000 qu'ils disent avoir été dépensés pour la construction de ce chemin. Nous n'entendons pas ces mêmes gens regretter l'argent qui a été employé à la construction des canaux. Nous n'entendons pas les provinces maritimes se plaindre de ces dépenses. Quand le gouvernement demande un crédit pour construire ou agrandir un canal, nous ne voyons pas les représentants des provinces maritimes protester. Nous admettons que les intérêts du pays exigent la création de ces moyens de transport, nous reconnaissons qu'il est de l'intérêt, non seulement de l'ouest, mais de tout le pays, que ces canaux soient creusés et entretenus.

L'Etat a consacré $65,000,000 à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique dont pas un seul rail n'appartient au pays, et je ne m'en plains pas ; mais quand j'entends des plaintes au sujet de notre grande voie nationale, quand ces plaintes sont répétées d'année en année, j'ai bien le droit de répondre en mentionnant ces autres dépenses dont les provinces maritimes ne se sont jamais plaintes. Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas une ligne entièrement canadienne puisqu'elle passe sur le territoire américain, bien que ce soit une ligne qui fasse honneur au Canada. Quand le gouvernement anglais veut faire traverser le continent par ses matelots ou ses soldats, une partie du trajet doit se faire par l'Intercolonial, parce que la ligne courte du chemin de fer Canadien du Pacifique traverse le territoire des Etats-Unis.

Je dis donc que lorsqu'il s'agit de discuter les dépenses de l'Intercolonial, on devrait tenir compte du rôle qu'il a joué, comme grande entreprise nationale, et on devrait se placer à un point de vue plus élevé que celui où se sont placés certains députés de la gauche. Nous ne voyons pas l'honorable député de Pictou (M. Bell) prendre cette attitude sur les question se rapportant à cette question. Il habite sur le parcours de l'Intercolonial, et il en connait quelque chose. Je crois que l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) qui porte tant d'intérêt à cette question, n'a jamais voyagé sur l'Intercolonial. Je suis convaincu qu'il n'est jamais allé à Moncton dont il a tant entendu parler depuis un mois.

Quelques VOIX ; Oh ! oh !

M. EMMERSON : Si je me trompe, j'espère que l'honorable député (M. Barker) ne manquera pas de me le faire remarquer. Je crois plutôt que c'est M. P. S. Archibald qui est venu le trouver. Dans tous les cas, à en juger par le discours qu'il a prononcé et par son attitude devant le comité des chemins de fer on serait porté à croire qu'il n'a jamais voyagé sur l'Intercolonial et n'en connait pas le premier mot.

Pendant qu'il s'érige ainsi en critique et cherche à diminuer la valeur de ce chemin, avec l'aide de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, nous n'entendons pas un mot de la part de députés comme l'honorable député de Pictou, (M. Bell), ou l'honorable député de King (M. Fowler), ou l'honorable député de Sunbury et King (M. Wilmot), ou l'honorable député de Charlotte (M. Ganong). Ils doivent en connaître plus long que leurs amis de l'ouest sur l'Intercolonial, son administration, son fonctionnement et toutes les circonstances qui s'y rattachent. Puisqu'ils ne prennent pas part à ces récriminations, il faut supposer qu'ils ne les approuvent pas, et s'ils ne les approuvent pas, c'est parce qu'ils reconnaissent la valeur et l'utilité de ce chemin de fer. Ils savent les avantages qu'il confère, non seulement à la population des provinces maritimes, mais à tout le pays. Ils comprennent que c'est sur cette grande ligne nationale que ce concentre tout le trafic du Canada et je suis certain qu'ils ne voudraient pas prêter leur concours à ceux qui cherchent à la déprécier comme voie na-

tionale, à soulever les préjugés des citoyens des autres parties du pays. Ils ne voudraient pas prendre part à un mouvement tendant à amener le gouvernement à cesser de l'exploiter lui-même.

J'ai dit que l'avenir paraissait favorable à l'Intercolonial. S'il est vrai que le bilan de l'année ne s'est pas toujours soldé par un excédent, je prétends que ce chemin n'a pas été construit avec l'idée d'en faire une entreprise payante. Pas un ministre n'est tenu de venir devant la Chambre pour s'excuser, si l'Intercolonial ne donne pas de bénéfices en espèces sonnantes. Ce qu'il est destiné à rapporter au pays ne se calcule pas en dollars et cents. Quand il a été construit, il ne s'agissait pas d'une entreprise commerciale, et je maintiens devant la Chambre et le pays, que personne n'a le droit de se plaindre, même si les recettes n'égalent pas les dépenses.

En étudiant cette question, il faut tenir compte de l'avenir, réservé aux provinces maritimes. Je ne m'étendrai pas longuement sur cette partie de la question. Dans la belle province de la Nouvelle-Ecosse, il y a les industries du Cap-Breton qui proclament d'une manière éclatante au Canada, à l'Amérique et au monde entier les inépuisables ressources naturelles et les richesses incalculables de cette province. Je suis également convaincu que le Nouveau-Brunswick deviendra, lui aussi, un facteur important dans la prospérité de l'Intercolonial et du pays en général. Il ne faut pas s'imaginer que parce que la population du Nouveau-Brunswick n'a pas augmenté, cette province rétrograde en quoi que ce soit. Beaucoup de causes ont contribué à diminuer le chiffre de notre population.

Le pays dépense des milliers de dollars tous les ans pour attirer des immigrants au Canada. Depuis trente ans des sommes considérables ont été dépensées en Europe dans ce but. A-t-on déjà conseillé à ces immigrants de se diriger vers les provinces maritimes? Les agents d'immigration et les compagnies de steamers ont-ils jamais fait connaître nos richesses et nos ressources à ces immigrants ? Les provinces maritimes ont-elles jamais eu un représentant parmi ces agents d'immigration pour attirer les immigrants dans cette partie du pays ?

Le Canada a dépensé des milliers et des milliers de dollars pour peupler, non les Provinces maritimes, non Québec ou Ontario, mais les vastes terres à blé du Nord-Ouest. Je ne me plains pas des sacrifices qui ont été faits pour coloniser ces territoires qui méritent certainement tout ce qui a été fait pour eux. Mais il ne faut pas oublier que nous avons dans les provinces maritimes des terres qui peuvent soutenir la comparaison avec celles de l'Ouest. Je voudrais que nos agents d'immigration n'oublient pas que les immenses marais des provinces maritimes, dans les comtés d'Annapolis, Colchester, Hants, Cumberland, Westmoreland, Albert et une foule d'autres, renferment des terres égales, sinon supérieures aux meilleures prairies de l'Ouest, des terres dont la richesse est inépuisable et qui, si elles venaient à perdre leur fertilité, pourraient être fécondées de nouveau. Il n'y aurait qu'à ouvrir les jetées et à les inonder avec les eaux vaseuses de la baie de Fundy.

Je ne veux pas poser en prophète, mais je ne crains pas de dire que l'Intercolonial deviendra un des placements les plus profitables du pays, qu'un jour on reconnaîtra la profonde sagesse de ceux qui en ont conçu l'idée, qu'un jour on remerciera le ministre des Chemins de fer de ses efforts pour en faire une voie ferrée digne du Canada. Il l'a pris à l'état de tramway et en a fait un chemin de fer. Il a réussi à l'équiper d'une manière qu'il est inutile de décrire ici. Mais il y a une chose qui n'a pas été mentionnée.

Bien que possédant une certaine expérience à ce sujet, je ne parle pas de la chose d'après mes connaissances personnelles ; mais je sais ce que pensent les hommes d'affaires de Toronto et de Montréal relativement à l'établissement d'un service rapide pour le transport des marchandises entre Montréal, Halifax et Sydney. Ce service est l'œuvre du ministre des Chemins de fer. On m'a dit, il y a quelques mois passés, à Toronto,que ce service était d'une utilité incroyable pour les hommes d'affaires de l'ouest, et qu'il contribuait à augmenter les relations commerciales entre l'ouest et l'est du pays. Nous n'avons là qu'une preuve entre mille de la valeur des efforts faits par le ministre des Chemins de fer pour rétablir sur une base solide ce chemin de fer que l'on paraissait vouloir déprécier, du moins pour une partie.

Je dirai maintenant aux membres de ce comité qui ne sont pas familiers avec la situation de l'Intercolonial, que la partie de ce chemin de fer située entre Saint-Jean, Sydney et Halifax est probablement une des sections les plus rémunératrices de n'importe quelle voie ferrée dans l'est du Canada. Je crois même que certaines compagnies jettent des regards de convoitise sur cette partie de l'Intercolonial. Elles ne tiennent peut-être pas autant à la partie de cette voie ferrée connue comme étant la division nord du chemin. On a prétendu que l'ex-ministre des Chemins de fer avait l'intention d'en faire un embranchement, et de transporter cette partie du chemin située entre Saint-Jean, Sydney et Halifax à une de ces compagnies, afin de les faire bénéficier des dépenses considérables faites par le Canada sur l'Intercolonial. Si l'on ignorait la chose ici, on était sous l'impression dans l'est du Canada, que le gouvernement conservateur voulait que l'Intercolonial cesse d'être la propriété du gouvernement, du moins cette partie du chemin qui offre tant d'avantages et qui est situés entre Saint-Jean, Halifax et Sydney, pour ne conserver l'administration que de cette partie de la voie ferrée comprise entre Moncton et Lévis. Sans doute cette partie nord du chemin de

fer traverse une vaste étendue de territoire, qui ne manque pas d'importance, tant au point du vue de ses richesses forestières que de ses pêcheries ; mais comme elle suit le littoral du Saint-Laurent, elle dévie tellement de la ligne droite que son entretien est passablement dispendieux. Mais ce chemin de fer est absolument nécessaire à cette partie du pays, sa construction constitue une des conditions de l'Acte de la Confédératilon, et je suis prêt à le défendre tant devant ce comité que devant le pays.

C'est là l'intention que l'on a toujours prêtée à ceux qui étaient chargés de l'administration des affaires du pays à cette époque ; et je suis porté à croire, par le ton du discours de l'honorable député de Lanark (M. Haggart), qu'il songe encore à atteindre ce but, et cherche à discréditer le chemin de fer Intercolonial, dans l'eprit public, afin que, si jamais l'occasion se présentait, il fut possible de réaliser le projet auquel je viens de faire allusion. En justice pour le pays tout entier, sans m'arrêter à des considérations locales, et sans tenir compte des intérêts particuliers de la population de ma province ou de toute autre province de la Confédératin, je ne crois pas qu'un pareil arrangement serait dans l'intérêt de n'importe quelle partie du Canada. Il serait aussi injuste que malhonnête, et constituerait une violation des termes de la confédération. Si cette idée qui a présidé à l'union des provinces en 1867 doit se réaliser dans toute sa plénitude, l'Intercolonial doit continuer à s'avancer vers l'ouest, chaque année doit rapprocher ce chemin de fer des vastes terres à blé de l'ouest, et nos ports de mer doivent finir par devenir les ports d'expédition des riches produits de cette partie du Canada.

Nous entendons les représentants de l'ouest se plaindre à chaque instant des tarifs exorbitants des compagnies de transport qui font le service de l'ouest. Des plaintes de cette nature n'ont cessé d'être formulées devant la Chambre comme devant ses comités. Il n'y a qu'un remède à appliquer au mal, et ce remède, qui sera certainement efficace, consiste à prolonger le réseau des chemins de fer du gouvernement jusque dans l'ouest du pays, afin que le gouvernement puisse exercer une certaine influence sur les tarifs de transport dans l'ouest comme il le fait actuellement dans la partie est du Canada.

Parlant des dépenses faites dans la cité de Saint-Jean, l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Haggart) nous a dit que c'était de l'argent jeté à l'eau. Le député de Hamilton (M. Barker) a fait allusion à l'achat d'un certain terrain marécageux, situé dans les limites de la cité de Saint-Jean, que l'on aurait payé $475 l'acre. Je me demande comment les représentants du Nouveau-Brunswick, qui savent à quoi s'en tenir sur les améliorations exécutées dans le port de Saint-Jean, pourront applaudir aux remarques de l'honorable député de Lanark. Le député de King, N.-B. (M. Fowler), est à son siège en ce moment, et je suis convaincu qu'il n'applaudira pas ce que l'on a dit au sujet des dépenses faites dans la ville de Saint-Jean. Je crois que l'on s'est plaint qu'un montant de $225,000 avait été dépensé pour construire un quai et une halle à marchandises. Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable député (M. Haggart) qu'une partie de cette somme a été employée à renouveler l'édifice et à réparer les fondations de la gare construite par l'honorable député lui-même, dans la ville de Saint-Jean, alors qu'il occupait la position de ministre des Chemins de fer, fondations qui étaient tellement mauvaises que si elles n'avaient pas été réparées, et si cet argent n'avait pas été dépensé, la gare était exposée à s'écrouler.

Si l'honorable député (M. Haggart) ainsi que son collègue, le député de Hamilton, trouvent exorbitant le montant de $475 par acre payé pour un terrain marécageux situé dans les limites de la ville de Saint-Jean, près de la plaque tournante du chemin de fer, si cette dépense les scandalise, je ne puis leur offrir d'autre consolation que de les référer aux comptes publics d'il y a quelques années passées, alors qu'ils ont acheté la propriété Harris, située dans la cité de Saint-Jean, au prix de $1 du pied, et ont payé $200,000 pour 200,000 pieds d'un terrain dont ils ne se sont jamais servis.

Mon honorable ami s'est plaint que l'on avait imputé au compte du capital, pour le chemin de fer Intercolonial, une somme d'argent suffisante pour agrandir les cours dans les limites de la cité de Saint-Jean, ainsi que pour améliorer les falicités du trafic à cet endroit. Il a aussi prétendu que le montant destiné à acheter du matériel roulant avait bien été imputé sur le capital, mais que ce matériel n'était pas encore rendu sur les lieux. Un fait qui a été établi devant le comité, et que mon honorable ami semble avoir oublié, c'est que ce système a été en opération sur le chemin de fer Intercolonial depuis sa construction. Je lui rappellerai que M. Pottinger, en rendant témoignage devant le comité des comptes publics, a déclaré que c'est ce qui a été fait lors de la construction de l'embranchement de Saint-Charles dans la province de Québec. Il ne s'en est pas plaint dans le moment. Il n'a pas reconté à la Chambre que ce mode de comptabilité existait dans les bureaux de l'Intercolonial dès la construction de l'embranchement de Saint-Charles, et qu'il s'est continué jusqu'à présent, non seulement sous l'administration du ministre actuel (l'honorable M. Blair), mais aussi sous l'administration de l'honorable député (M. Haggart). Cela ne l'a pas empêché de faire beaucoup de bruit à ce propos.

Les dépenses faites dans la ville de Saint-Jean, dit-il, ont été mises à compte du capital, et il se plaint que les matériaux achetés en 1900 ne soient pas encore employés. Si mon honorable ami veut trouver de réels sujets de plaintes, je lui rappellerai que la

propriété Harris, bien qu'achetée depuis des années pour le prix que j'ai mentionné, a servi depuis de champs d'amusement pour les jeunes gens de la ville pour y jouer à la balle et au criquet, mais n'a jamais été utilisé pour les fins de l'Intercolonial avant que le ministre actuel ait entrepris de faire de Saint-Jean le port qu'il est aujourd'hui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette propriété est restée à rien faire durant tout ce temps-là.

M. EMMERSON : L'honorable député (M. Haggart) a aussi affirmé hier soir que pas un mille de voie de garage n'avait été construite à Saint-Jean ; il n'a pas oublié cependant que M. Pottinger déclare que plus d'un mille de voies de garage étaient construites et qu'il y en avait treize milles en voie de construction. Je rappellerai aussi à mon honorable ami (M. Barker), qui s'est plaint de l'achat de ce terrain à $475 par acre, que cette propriété appartenait à la famille Gilbert, dont les membres sont conservateurs.

M. BARKER : Quelle différence cela fait-il ?

M. EMMERSON : Mon honorable ami croit que cela peut en faire quelquefois.

M. BARKER : Non.

M. EMMERSON : L'honorable député manie une épée à deux tranchants, comme il a pu s'en apercevoir devant le comité des comptes publics en certaines occasions. S'il avait pris la peine de se renseigner, il aurait appris que lorsque l'association athlétique de Saint-Jean a voulu acheter ce terrain il lui fut impossible de l'obtenir pour moins de $1,250 par acre. Cependant, le ministre des Chemins de fer et Canaux l'a acheté pour $475.

On a beaucoup parlé d'une lettre qui a été produite devant le comité des comptes publics. Hier soir, pendant que j'étais temporairement absent, l'honorable député d'Elgin-est s'est permis des remarques peu flatteuses sur mon compte, et à ce moment, me dit-on, un député d'Ontario s'est écrié : " voilà un échantillon de la manière dont on fait de la politique dans le Nouveau-Brunswick." Mes amis tory d'Ontario me permettront de leur dire que si jamais j'ai besoin de leçons en fait de moralité ou de convenance politique ce n'est pas à eux que je m'adresserai. J'ai en effet produit une lettre devant le comité, et j'ai expliqué dans quelles circonstances elle est venue en ma possession. Je n'ai pas recollé des morceaux de papiers retirés d'un crachoir, comme l'ont fait certains torys d'Ontario, à propos d'une lettre de l'honorable Edward Blake.

S'il faut absolument se livrer à de plus longs commentaires à propos de cette lettre, ils ne seront certainement pas à l'avantage de l'honorable député d'Hamilton. J'ai expliqué qu'étant à Moncton, j'ai appris l'existence de cette lettre et je me la suis procurée de la manière que j'ai expliquée. Je l'ai plus tard produite devant le comité et c'est ce qui embarrasse mon honorable ami (M. Barker). Il aurait dû y avoir un photographe pour reproduire la scène qui s'est passée au comité pendant qu'il interrogeait un témoin au sujet de cette lettre. La figure que faisait le député d'Hamilton était plus qu'une étude et si la Chambre avait pu voir la mine déconfite de l'infatigable député de Lanark-sud, elle s'en tiendrait les côtes. Si je puis me permettre cette comparaison, il avait l'air d'une poule chassée de son nid. Le témoin avait déclaré avoir reçu une lettre du ministre des Chemins de fer et Canaux, et il croyait que dans cette lettre le ministre lui disait d'accepter certaines traverses de chemin de fer. L'honorable député d'Hamilton pressait le témoin de questions comme celle-ci : " La lettre vous disait d'accepter ces traverses ? " Comme le témoin ne se rappelait pas exactement les expression mêmes de la lettre, il n'osait l'affirmer positivement, mais le croyait. Nos adversaires, qui avaient misérablement échoué dans leurs tentatives précédentes, crurent enfin avoir mis la main sur un véritable grief contre le ministre des Chemins de fer et Canaux. Ils se disaient entre eux : " Nous pourrons enfin dire au peuple : le ministre des Chemins de fer a écrit cette lettre et on n'ose pas la montrer." Malheureusement pour eux, j'avais cette lettre en ma possession.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. EMMERSON : Oui, malheureusement pour eux, cette lettre a été produite et c'est ce qui cause leur ennui, mais je crois que le pays me sera reconnaissant d'avoir agi comme je l'ai fait.

L'honorable député d'Hamilton a eu l'obligeance de parler de mes relations avec le ministre des Chemins de fer et Canaux. Je ne rapporterai pas ses propres paroles, mais il a laissé entendre que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) et le député de Westmoreland (M. Emmerson) ne vivaient pas en très bonne intelligence. Il me permettra de lui dire que j'ai été l'ami intime du ministre des Chemins de fer depuis vingt-cinq ans et que depuis le jour où je l'ai connu jusqu'à aujourd'hui, rien n'est venu interrompre nos relations cordiales. Nous avons toujours été en communion d'idée.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. EMMERSON : Nos adversaires peuvent trouver cela étrange, mais qu'ils sachent bien que je n'appartiens pas à un nid de traîtres. Je n'ai jamais été mêlé à aucune organisation de brigandage politique ou autre. Je n'ai jamais vu dans mon comté un ex-collègue, un homme qui avait été mon chef, venir combattre ma candidature et se livrer à des commentaires peu flatteurs sur mon compte. Mes relations personnelles avec le ministre des Chemins de fer ont toujours été du caractère le plus amical, même durant cette session, depuis le premier jour

jusqu'à aujourd'hui. J'avoue, cependant, que je n'ai pas toujours été d'accord avec lui au sujet de l'administration du chemin de fer Intercolonial. Je n'ai pas hésité à lui dire privément, pas plus que je n'hésite à lui dire publiquement, que je ne suis pas de son avis sur la manière de gérer l'Intercolonial.

Les honorables député de la gauche prétendent que c'est un chemin de fer politique. Ils ont peut-être raison de parler ainsi, mais ce n'est certainement pas un chemin de fer politique dans l'intérêt du parti libéral. Ce dont on se plaint—le ministre des Chemins de fer le sait bien—c'est que sous le rapport des détails et des employés, l'administration est restée absolument ce qu'elle était avant 1896. Le ministre des Chemins de fer a déclaré qu'il avait laissé toute latitude aux employés du chemin pour aller voter à leur gré. Je lui dirai que ses fonctionnaires, ses contremaîtres, ses chefs d'équipes, n'ont pas été aussi généreux que lui. Dans bien des cas, des votes libéraux ont été sacrifiés grâce à cette libéralité dont il s'était fait le champion, mais que ces employés supérieurs ne pratiquaient pas. Je n'ai pas toujours été d'accord avec le ministre. J'ai souvent considéré qu'il donnait de l'emploi à des gens qui n'auraient pas dû en avoir et je le lui ai dit. Je considérais que ces employés prenaient la place d'hommes compétents appartenant à notre parti et à notre pays, mais ces divergences d'opinion n'ont jamais altéré la nature de nos relations. Je suis d'avis que le ministre devrait être entouré de gens qui sympathisent avec lui ; par des hommes dont le but n'est pas de rendre le parti libéral mécontent de l'administration de l'Intercolonial ; par des hommes qui ne cherchent pas à créer de la zizanie dans nos rangs.

J'admets la doctrine que la gauche prêche aujourd'hui, mais qu'elle se gardait bien d'appliquer autrefois, et je veux aussi que les employés du chemin soient traités avec libéralité, qu'ils aient toute lattitude d'exercer leur droit de suffrage, mais je crois aussi qu'on ne devrait pas leur permettre d'abuser de cette générosité. Qu'on ne les empêche pas de voter pour les candidats conservateurs si c'est leur désir, mais qu'on ne leur permette pas non plus d'empêcher les employés libéraux d'exercer leur droit de suffrage.

Puisque l'honorable député d'Hamilton a jugé à propos de parler de mes relations avec le ministre, je tiens à lui dire que nos divergences d'opinion ne vont pas au delà de ce que je viens d'expliquer. J'aime à croire que l'insinuation qu'il s'est permise sur mon compte hier soir, lui a échappé. Mais il a réellement eu l'intention de laisser entendre qu'il y a quelque chose de commun entre moi et ce que l'on a appelé un nid de traîtres, je tiens à le désabuser. J'ai produit la lettre parce qu'elle m'était parvenue honorablement, parce que celui qui me l'a remise se l'était aussi procurée par des moyens honorables et je l'ai loyalement produite devant le comité. Tout l'avantage en sera pour le pays, et puisque la preuve est maintenant complète, le ministre des Chemins de fer et Canaux se trouve exonoré des soupçons que l'on a voulu faire planer sur lui.

M. BARKER: Une question s'il vous plaît? L'honorable député a-t-il eu cette lettre pour la produire devant le comité?

M. EMMERSON : C'était bien dans cette intention là que je me la procurais.

M. BARKER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux devra lui en être reconnaissant.

M. EMMERSON : C'était mon intention de la produire si cet incident était soulevé au cours de l'enquête. Puisqu'il y a une enquête et que l'incident a été soulevé, j'ai mis à exécution mon intention première et j'ai produit la lettre. La rumeur voulait qu'on n'aurait peut-être pas besoin de cette lettre. Beaucoup de rumeurs ont circulé à ce propos. Un de mes amis, un adversaire politique des dernières élections, et qui était membre de cette Chambre pendant le dernier parlement, a fait récemment deux ou trois voyages à Ottawa et je crois qu'il a pris l'honorable député d'Hamilton sous sa tutelle et a cherché à lui infuser ses idées au sujet de l'Intercolonial. Je suis convaincu que c'est lui qui a fait croire à l'honorable député qu'il y avait toute une histoire à propos de cette lettre.

M. BARKER : Non.

M. EMMERSON : Dans tous les cas, cela se disait couramment à Moncton. C'est là que j'ai appris l'existence de cette lettre et j'ai entrepris de me la procurer. On m'a dit plus tard que celui dont je parle était reparti dégoûté du résultat de l'enquête. Je me demande lequel était le plus dégoûté des deux, de lui ou de l'honorable député d'Hamilton. La rumeur, puisque rumeur il y a, ajoute qu'au moment où il se sont séparés, les compliments qu'ils ont échangés n'étaient pas des plus cordiaux. Quoi qu'il en soit, je ne consignerai pas de simples rumeurs dans les Débats ; elles seraient cependant aussi intéressantes que le prospectus qu'on a lu hier soir et qui orne maintenant les colonnes des Débats.

Pendant qu'on cherche ainsi à dénaturer les faits à propos de cette lettre, je me demande si mon attitude dans cette affaire n'a pas été aussi digne que celle de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux à l'égard de M. P. S. Archibald. On se rappelle que ce dernier a été le héros d'une histoire de bardeaux qui est rapportée, je crois, dans les Débats. Voici ce dont il s'agit. A la veille des élections générales de 1896, des billets de faveur avaient été distribués à profusion sur tout le parcours de l'Intercolonial, depuis Lévis jusqu'à Sydney et on avait fait savoir à tous les amis qu'ils pouvaient voya-

ger gratuitement sur le chemin de fer de l'Etat. Malgré cette distribution considérable de billets, il paraîtrait qu'on en manqua dans certains endroits et c'est alors qu'on fit jouer le télégraphe et que les dépêches commencèrent à arriver, disant : envoyez 2,500 bardeaux de plus. M. Archibald a été congédié ; et je ne doute pas qu'il fut assez mal disposé envers le ministre des Chemins de fer. Je considérais que ce n'était pas un témoin à faire comparaître devant le comité des chemins de fer et je me rappelais qu'à la législature du Nouveau-Brunswick on avait institué une enquête sur des accusations qui avaient pris naissance dans le cerveau de M. Archibald, après son renvoi de l'Intercolonial. On l'avait fait venir à Fredericton aux frais du pays et on l'avait gardé là pendant plusieurs semaines dans l'espérance qu'il rendrait son témoignage ; mais, quand il s'est agi de l'entendre, il avait disparu et les gens de Fredericton ne l'ont pas revu depuis. C'est pourquoi j'ai songé qu'il était peut-être venu à Ottawa provoquer une enquête sur cette question de traverses et qu'il serait utile de produire cette lettre. Je l'ai produite fort mal à propos pour l'honorable député d'Hamilton.

L'honorable député de Lanark-sud a aussi parlé d'un homme qui occupe une haute position, qui est bien connu dans tout le Nouveau-Brunswick, un des meilleurs avocats du pays et qui est solliciteur général de sa province, l'honorable William Pugsley. Il en avait déjà parlé en termes peu flatteurs et avait été obligé de se rétracter. Cette fois encore, il n'a pas pu discuter les questions relatives à l'Intercolonial sans s'attaquer à l'honorable M. Pugsley. Il nous a dit que ce dernier était allé à New-York récemment en compagnie du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas dit qu'il y était allé en compagnie du ministre des Chemins de fer, mais qu'il y était allé pour négocier la vente de l'Intercolonial.

M. EMMERSON : Je vais lire ce qu'il dit lui-même en réponse à la déclaration de l'honorable député de Lanark-sud. J'ai ici un télégramme de M. Pugsley daté de Saint-Jean, N.-B., le 25 avril, et adressé à l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux :

> Je vois par le compte rendu des débats de la Chambre, paru dans les journaux de ce matin, que l'honorable M. Haggart a dit que M. Meyer, de New-York, l'a informé que j'étais allé à New-York pour négocier la vente du chemin de fer Intercolonial. Cette histoire est fausse du commencement à la fin. Je n'ai jamais écrit ni parlé à M. Meyer ni à qui que ce soit au sujet de la vente du chemin de fer Intercolonial; je n'ai autorisé personne non plus à le faire, je ne suis pas allé à New-York depuis plusieurs mois et je ne connais pas du tout M. Meyer.
>
> WILLIAM PUGSLEY.

En regard de ce télégramme je vais citer ce que disait hier soir l'honorable député de Lanark-sud :

> Je veux le montrer. Je veux montrer que l'honorable ministre est allé à New-York au sujet de cette affaire, et qu'il avait à New-York ses agents négociant la vente du chemin de fer Intercolonial—M. Pugsley et autres ; c'est ce qu'on affirmait là-bas. Je n'aurais pas soulevé cette question, si l'on ne publiait point que cette compagnie a acheté le chemin de fer fer Canada-Atlantique, qu'elle dit n'être qu'une partie de son plan général. M. Webb a fait publier dans les journaux qu'il avait acheté le chemin de fer Adirondack et que le stock de cette compagnie était monté de 40 à 106 ou 107, et que celui de la Compagnie de garantie de la Puissance, qui n'avait pas au monde d'autre actif que les contrats ou arrangements qu'elle prétend avoir faits avec le gouvernement du Canada, et la possibilité de réussite de ce grand projet avec la province de la Nouvelle-Ecosse, s'est vendu à 5 et 7 pour 100 de prime. L'honorable ministre voudra-t-il se tenir tranquelle jusqu'à ce que j'aie fini de lire cette circulaire?

Ce télégramme est certainement une réfutation catégorique de ce que contient le passage que je viens de citer et fait bonne justice des insinuations qui pourraient s'y trouver à l'adresse de M. Pugsley ou de toute autre personne melée à cette transaction.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas eu de transaction.

M. EMMERSON : J'espère que l'honorable député va faire comme la première fois et offrir ses excuses non seulement à la Chambre mais aussi à M, Pugsley.

L'honorable M. HAGGART : Je serai en mesure de faire connaître l'autorité sur laquelle je me suis appuyé pour dire ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère que l'honorable ministre n'y manquera pas.

L'honorable M. HAGGART : Non.

M. EMMERSON : Je demande pardon à la Chambre si je suis un peu long, mais il me semble que j'ai droit à une certaine indulgence, car durant cette session ni la précédente je n'ai abusé de la patience de mes collègues, ni ici ni devant les comités.

L'honorable député d'Hamilton a cherché par tous les moyens à faire croire que tous ces achats de traverses et de houille avaient été faits pendant les élections de 1900. Il va sans dire qu'il n'a produit aucune preuve de malversation ou même de transactions louches, mais il a cherché à créer l'impression que ces achats ont été faits en vue des élections fédérales. Il a procédé par insinuation. En l'absence de toute preuve, il a été obligé de recourir à cette misérable tactique. Il a parlé de M. Curran, mais comme la chose a été établie devant le comité, M. Curran est le contremaître de la Compagnie Summer, dont le président est un agent du parti conservateur dans le Nouveau-Brunswick. Cette compagnie fait de grandes affaires non seulement à Moncton, mais aussi à

Bathurst et c'est à ce dernier endroit que M. Curran agit comme gérant général. L'honorable député a laissé entendre que ce M. Curran a des relations avec le gouvernement à titre de trésorier de l'organisation libérale dans cette partie de la province, mais je suis certain qu'il n'a aucune preuve pour appuyer une pareille prétention. Dans cette affaire comme dans beaucoup d'autres, il me paraît avoir été mal conseillé, et il y a un manque déplorable d'exactitude dans les renseignements qui lui sont parvenus de Sackville.

S'il veut consulter les témoignages donnés devant le comité, il verra que cette transaction avec M. Curran n'a été conclue que plusieurs mois après l'élection. Il verra que M. Curran n'a eu rien à faire avec l'Intercolonial avant le mois de janvier 1901, et que cette opération a eu pour base une soumission faite par M. Curran pour fournir des traverses. Cela n'empêche pas l'honorable député de chercher à créer l'impression qu'il s'agit ici d'une transaction électorale et qu'elle doit nécessairement contenir quelque chose de louche puisqu'elle a été faite pendant l'année de l'élection. Mon honorable ami n'a rien autre chose que des soupçons pour appuyer ses prétentions et malgré le désir évident qu'il en a, j'espère que cela ne suffira pas à abuser la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il voudrait que nous n'achetions rien un an avant l'élection.

M. EMMERSON : C'est cela, arrêtons le chemin de fer pendant un an chaque fois qu'il y aura une élection. Ce que je viens de dire s'applique aussi aux achats de charbon. La preuve sur ce point est claire et convaincante. Les achats ont été faits dans un temps où une grève était imminente dans les mines de la Nouvelle-Ecosse et tout le monde savait que cette grève était sur le point de se produire. Les journaux en parlaient tous les jours. Les ouvriers avaient envoyé des avis aux gérants ; il y avait eu plusieurs discussions et même des menaces avaient été faites. Ainsi que l'a déclaré M. Pottinger, l'approvisionnement de charbon de l'Intercolonial n'était pas aussi considérable qu'il avait l'habitude de l'être. Si la grève avait été déclarée, si on n'avait pas pu se procurer le charbon nécessaire aux mines de la Nouvelle-Ecosse, et si le chemin de fer avait dû s'arrêter faute de combustible, quel cri n'aurait-on pas poussé d'un bout à l'autre du pays ? Je crois que l'honorable député est allé trop loin en disant que ce charbon avait été acheté pendant l'année des élections. En réalité, il a été acheté pendant l'année qui a suivie celle des élections de 1900.

Pour discuter la question de l'Intercolonial, on doit prendre comme base la valeur de ce chemin pour le pays, la condition dans laquelle il se trouve par rapport au trafic qui s'y fait. J'espère que cette opinion finira par triompher. J'espère aussi que les députés de l'ouest ne chercheront pas à soulever les préjugés contre les provinces maritimes en créant l'impression que ce chemin existe uniquement dans l'intérêt de ces provinces. L'honorable député d'Hamilton est un homme d'affaires et il sait——

Une VOIX : Il est avocat.

M. EMMERSON : En ce cas, j'espère qu'il comprendra encore mieux ce que je dis, car beaucoup d'avocats sont aussi d'excellents hommes d'affaires. Je suis certain qu'il se rend parfaitement compte que l'Intercolonial est essentiel à la Confédération ainsi que la chose est constatée dans l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, et qu'il l'est encore plus aujourd'hui qu'alors. Dans ce cas, cette question doit être discutée dans un esprit large, et quand le ministre des Chemins de fer demande quelque chose pour cette ligne, on devrait accueillir sa demande comme s'il s'agissait d'une entreprise concernant tout le Canada. C'est à ce point de vue que j'ai cherché à envisager la question et je laisse à d'autres de mes collègues le soin de continuer ce débat.

L'honorable M. HAGGART : Si l'honorable député (M. Turgeon) veut bien me le permettre, j'aurais un mot à dire au sujet de M. Pugsley, afin de dire sur quoi je m'appuyais pour parler comme je l'ai fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député pourrait-il en même temps me dire sur quoi il s'appuie pour mêler mon nom à cette question de négociations pour la vente de l'Intercolonial ?

L'honorable M. HAGGART: C'est la même personne qui m'a appris que lorsque le ministre était allé à New-York et avait entendu parler de cette affaire, il avait répondu qu'il ne voyait pas de possibilité de faire réussir l'opération. Cette personne est un fonctionnaire de la Dominion Securities Company. Voici ce qu'il dit :

D'après les renseignements que j'ai obtenus d'un employé de la compagnie, il semblerait que La Dominion Securities Company a d'abord été formée pour servir de paravent, par MM. Seward Webb, Callaway et Van Etten. A cette époque M. Callaway était président du New-York Central, pendant que M. Van Etten occupait une position à peu près semblable sur le chemin de fer Boston et Albany. Au commencement de l'an dernier la compagnie a été fondée en vertu des lois du New-Jersey. M. Webb fut attiré à la Nouvelle-Ecosse par le développement que prenaient les industries de Sydney, C.-B., et après avoir fait la connaissance de certains amis du ministre des Chemins de fer à Ottawa, il reçut l'assurance que rien ne s'opposait à ce qu'il prit possession du chemin de fer Intercolonial. Les négociations se firent entre M. Webb et ses amis d'un côté et l'honorable William Pugsley de l'autre. Finalement, le ministre des Chemins de fer se rendit à New-York lui-même et fit comprendre clairement à M. Webb et à ses amis qu'il ne

pouvait pas être question pour eux d'acheter l'Intercolonial, du moins dans les conditions existantes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'étais pas présent quand l'honorable député a lu ce passage.

L'honorable M. HAGGART: C'est une longue lettre au sujet de la correspondance avec M. Murray et des négociations pour la construction du chemin, ainsi que pour se débarasser du contrat fait avec Mackenzie et Mann, mais le passage suivant se rapporte directement à la question qui nous occupe :

Comme je l'ai dit plus haut, ils n'ont pas l'intention de construire leur ligne jusqu'à Saint-Jean. Leur but est d'acquérir, si possible, le contrat pour la rive nord qui a été promis à M. William Mackenzie et cela avec le contrat dans le Cap-Breton leur donnerait, s'imaginent-ils les, moyens de mettre la main sur l'Intercolonial.

Ce ne sont naturellement que des on-dit.

Mon opinion est qu'ils ont été grandement induits en erreur par M. Pugsley et qu'ils se sont laissés emporter par des espérances qui ne se réaliseront pas, du moins pour ce qui concerne l'achat de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De qui est cette lettre?

L'honorable M. HAGGART : C'est le récit d'une entrevue avec un des officiers de la Dominion Securities Co.

Quelques VOIX : Donnez le nom.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député s'est engagé à donner le nom de son correspondant.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas promis cela. J'ai dit que mon renseignement provenait d'une entrevue avec un officier de la Dominion Securities Co. Si les faits rapportés sont niés, je me soumettrai et je supposerai que les négociations n'ont pas eu lieu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En tant que j'y suis concerné, j'ai déjà nié, et si c'est nécessaire, je puis nier encore plus catégoriquement. Il n'y a pas un seul mot de vérité dans toute cette histoire. Je ne prétends pas dire que certains particuliers n'ont jamais proposé d'acquérir l'Intercolonial. Depuis que je suis ministre des Chemins de fer, certaines personnes m'ont demandé et d'autres m'ont même écrit pour me demander pourquoi le gouvernement ne transfèrerait pas ou n'affermerait pas l'Intercolonial. Mais je déclare positivement qu'il ne m'a jamais été fait d'offres formelles, que je n'ai jamais entamé des négociations ni eu connaissance que des négociations aient été entamées par M. Pugsley ou d'autres. Toute cette affaire est si évidemment absurde qu'il est à peine nécessaire de la réfuter. L'honorable député a entre les mains une lettre dont il se sert pour jeter du louche sur la conduite et la réputation de certaines personnes et quand on lui demande de qui il tient ces renseignements, il promet de nous le dire aussitôt que l'honorable député de Westmoreland aura terminé son discours. Quelque temps après, il demande la permission de dire de qui il tient ces renseignements. Je lui demande si dans ces conditions il croit devoir s'abstenir de pouvoir donner le nom de son corespondant?

Quelques VOIX : Le nom! le nom!

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami a expliqué le plus clairement possible d'où lui venait ce renseignement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors nous ne l'avons pas entendu.

M. BORDEN (Halifax) : De la Dominion Securities elle-même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout.

M. BORDEN (Halifax) : Oui, il a pris son renseignement dans une entrevue avec un officier de la Dominion Securities Company au sujet des affaires de cette compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qui l'a renseigné ?

M. BORDEN (Halifax) : Il est absolument inutile que mon honorable ami fasse connaître le nom de cette personne. Puisqu'il s'agit d'une personne autorisée à parler au nom de cette compagnie, mon honorable ami a rempli son devoir envers la Chambre en disant qu'il tenait son renseignement de la compagnie même. Je ne vois pas pourquoi on tient tant à connaître le nom de cet employé. On a nommé la compagnie, et si cette dernière juge convenable de nier que nul de ses employés n'était dûment autorisé à faire une déclaration de ce genre, ce sera différent. Mon honorable ami a renvoyé le ministre des Chemins de fer et Canaux à la compagnie même dont le nom a été dévoilé au cours du présent débat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. L'honorable député peut fort bien être sous l'impression qu'il importe peu que ce nom soit dévoilé ; mais, étant donné ce qui s'est passé, il faut que l'on sache le nom de cette personne, c'est indéniable. Je lui demande de nouveau s'il entend tenir la promesse qu'il nous a faite, à nous que cette affaire touche de près, et au comité, de dire à quelle source il a puisé son renseignement. Il ne suffit pas de dire que quelqu'un a entendu répéter cela par quelque employé de la Compagnie de garanties du Dominion. Cela ne prouve rien et ne nous met pas en mesure de faire des recherches. S'il entend tenir sa promesse, il devrait nous dire le nom de la personne qui l'a renseigné.

L'honorable M. HAGGART : Ayant appris cette nouvelle, je l'ai donnée pour ce qu'elle

vaut. Je l'ai dit, j'ai appris de New-York que M. Pugsley avait entamé des négociations——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais qui est-ce qui a appris cela à l'honorable député ?

L'honorable M. HAGGART : Inutile de le dire. Le renseignement peut être erroné, il est peut-être absolument faux. Je le donne pour ce qu'il vaut. Si M. Pugsley le nie, je n'hésiterai pas à prendre sa parole. La rumeur courait les rues de New-York ; au cours de ses observations, M. Doull a dit que l'on était en négociations au sujet de la construction d'un chemin de fer partant de la baie Georgienne ou des grands lacs pour se prolonger jusqu'à l'Atlantique. On m'a mainte et mainte fois renseigné sur ce point. J'ai également appris que M. Pugsley avait entamé des négociations. Il se peut que mon renseignement ne vaille rien.

Le PREMIER MINISTRE : Dans ce cas, pourquoi en avez-vous parlé ?

L'honorable M. HAGGART : Je tiens mon renseignement d'une personne qui a toute ma confiance.

Le PREMIER MINISTRE : Nommez-la ! nommez-la !

L'honorable M. HAGGART : Je crois absolument en sa parole. Je vais lui écrire et lui demander permission de me servir de son nom. Le renseignement m'a été communiqué privément. Mais il sera facile de contrôler la vérité du fait. M. Webb a-t-il entamé avec M. Pugsley des négociations portant sur le droit de circulation sur l'Intercolonial, ou sur l'acquisition du chemin même ? M. Pugsley nie cela, affirmant n'avoir pas mis les pieds à New-York depuis deux mois. Il s'agit de négociations qui remontent à plus de deux mois, de négociations qui ont eu lieu à l'époque où la Compagnie de garanties du Dominion a publié sa lettre circulaire. On ne ferait assurément pas une telle affimation à New-York——

Le PREMIER MINISTRE : Qui ?

L'honorable M. HAGGART : La Compagnie de garanties du Canada.

Le PREMIER MINISTRE : Cela ne prouve rien. L'honorable député n'ignore point que les compagnies n'ont pas d'âme et que, par conséquent, il est inutile de savoir le nom de la compagnie. Quel est l'employé de la compagnie qui a fait cette assertion ? Inutile de nous dire que la compagnie a fait telle ou telle chose ; mais si un de ses représentants a fait cette déclaration, eh bien ! nommez-le.

L'honorable M. HAGGART : En l'honneur de qui dévoilerais-je son nom ? Le premier ministre veut-il que ce soit en celui de M. Pugsley ?

Le PREMIER MINISTRE : Certainement, en l'honneur de M. Pugsley ou de n'importe qui. M. Pugsley nie cette assertion, et il a droit de connaître le nom de celui qui l'a faite.

M. EMMERSON : L'honorable député tient-il son renseignement de M. Powell, l'ancien représentant de Westmoreland ?

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai jamais eu d'entretien avec M. Powell sur ce sujet. J'ai été renseigné de New-York par des personnes absolument désintéressées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La seule personne qui ait pu renseigner l'honorable député, c'est M. Archibald. N'est-ce pas ce monsieur ? L'honorable député a attribué à cette assertion assez de valeur pour y ajouter foi ; n'y ayant pas ajouté foi, ne l'ayant pas jugée digne de foi, il n'aurait pas dû prendre sur lui de la porter à la connaissance du pays, il n'aurait pas dû assumer la responsabilité de livrer à la publicité les insinuations qu'elle contient. Il aurait dû chercher à découvrir sur quelle base reposaient ces prétendues négociations. Sans prétendre me faire en ceci l'écho des sentiments de la population sur ce point particulier, je dis que l'honorable député n'aurait pas dû associer mon nom, en ma qualité de ministre, à une affaire de ce genre ni chercher à faire croire que j'étais partie à un tel marché ou que j'en avais eu connaissance, sans s'assurer au préalable du bien fondé de la rumeur qui a donné naissance à cette assertion. Puisque l'honorable député s'est fait l'écho de ces commérages, je dis qu'il doit aux intéressés de leur dévoiler le nom de la personne qui les lui a communiqués. S'il s'y refuse, c'est qu'il entend refuser justice aux députés et aux autres personnes que ces insinuations tendent à compromettre.

L'honorable M. HAGGART : Lorsque j'ai porté la parole sur ce sujet, je n'ai mentionné ni lettre ni renseignement ; je me suis contenté de dire que le bruit courait à New-York qu'on avait entamé des négociations au sujet de la vente de l'Intercolonial. Dans son discours d'aujourd'hui, l'honorable ministre a dit que rien ne m'autorisait à parler ainsi, et M. Pugsley, après avoir lu mes remarques dans les Débats, a nié catégoriquement le bien fondé de la rumeur. J'ai dit hier que je donnais la nouvelle pour ce qu'elle valait et fait lecture d'un passage d'une lettre que j'avais reçue. L'honorable ministre dit qu'il n'y aura justification que lorsqu'on saura le nom de l'auteur de cette lettre. Tout ce que je puis dire, c'est que, m'appuyant sur les renseignements qu'on m'avait communiqués, j'ai cru sincèrement que les négociations en question étaient entamées. L'honorable député de Westmoreland ayant affirmé que M. Pugsley niait absolument cette assertion, j'ai dû, pour me justifier, faire usage d'une lettre de nature privée qui m'avait été adressés. Je vais de-

mander à l'auteur de cette lettre la permission de me servir de son nom. Cette lettre porte aussi sur d'autres sujets qu'il ne me convient pas de faire connaître au public ; mais je vais demander à cette personne permission de me servir de cette partie de la lettre où j'ai puisé mon renseignement et que je communiquerai à la Chambre si j'en ai la permission. Si je ne l'obtiens pas, je l'avouerai franchement et m'empresserai de retirer ce que j'ai dit sur ce point.

M. BORDEN (Halifax) : Je remarque que les questions de ce genre rendent le très honorable leader de la Chambre beaucoup plus nerveux que d'habitude. Je me rappelle qu'il n'y a pas bien des années, il a communiqué à la Chambre une dépêche reçue d'outre mer et niant que M. Hamilton-Smythe fût le représentant autorisé des Rothschilds. Mais il paraît qu'avant de lire cette dépêche en Chambre, le très honorable monsieur avait chargé son secrétaire de la rendre publique en en communiquant le texte à la presse libérale du pays. J'étais ici lorsque le premier ministre, répondant à une question posée par sir Charles Tupper, alors chef de l'opposition, promit de communiquer à la Chambre la dépêche qui avait provoqué celle qu'il venait de recevoir, et j'étais encore ici lorsque, le lendemain, le très honorable monsieur vint déclarer que cette dépêche étant de nature privée, il ne pouvait pas la porter à la connaissance de la Chambre. Pour jeter du discrédit sur la personne de M. Hamilton-Smythe qui avait, au sujet de la construction d'un chemin de fer allant jusqu'au Yukon, un projet beaucoup plus acceptable que celui que le gouvernement cherchait à faire adopter par la Chambre, il n'hésita pas à communiquer cette dépêche à la Chambre et à la livrer à la publicité ; c'était une dépêche publique ; on en fit lecture à la Chambre et on l'envoya aux journaux. Mais lorsqu'il s'agit de celle qui avait provoqué l'autre, le premier ministre refusa de la communiquer sous prétexte qu'elle était de nature privée. Le premier ministre n'est pas très conséquent avec lui-même. Il est beaucoup plus sensible aujourd'hui qu'il l'était autrefois.

Au cours du présent débat, un honorable député a dit qu'il courait à New-York certains bruits qui devraient fixer l'attention du gouvernement. On révoqua son assertion en doute et il promit de dire à quelle source il avait puisé ses renseignements ; il communiqua des renseignements qui lui avaient été donnés dans un interview avec un membre de la Compagnie de garanties du Dominion. Le très honorable leader de la Chambre prétend que les compagnies n'agissent jamais que par l'entremise d'un agent. J'ai toujours ignoré que pour lier une compagnie il fût indispensable de connaître le nom de son représentant. A-t-on toujours fait connaître au premier ministre les noms des agents de toutes les compagnies dont la Chambre a eu à s'occuper ? Je ne le crois pas. Il est bien évident que si M. Pugsley nie avoir jamais entamé de négociations avec aucun représentant de la Compagnie de garanties du Dominion, il est aussi à l'aise pour se défendre de cette insinuation que s'il savait le nom de cette personne ; et, puisque M. Pugsley entend nier cette assertion, il ne reste plus qu'à décider qui a raison, ou de M. Pugsley ou de la personne qui a renseigné mon honorable ami (M. Haggart).

Le MINISTRE DES FINANCES : Et comment arriverons-nous à connaître la vérité si nous ignorons le nom de cette personne ?

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami pense-t-il que nous y parvendrions si nous connaissions son nom ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On pourrait faire des recherches.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce en proposant l'adoption d'une résolution par laquelle la Chambre donnerait raison à l'un de ces messieurs que nous en arriverons à une conclusion définitive ? Dans le cas même où nous connaîtrions le nom de la personne qui a communiqué le renseignement à mon honorable ami, la question ne saurait se trancher que par l'institution de quelque enquête judiciaire. A l'heure qu'il est, je ne sache point que la Chambre soit en mesure de faire faire une enquête de ce genre. Je dis donc que, dans les circonstances, mon honorable ami (M. Haggart) n'a manqué d'égards ni envers la Chambre ni envers l'honorable député de Westmoreland, qui a lu une dépêche de M. Pugsley.

M. FRASER : Cette affaire a plus d'importance que les simples questions d'occurrence quotidienne. Chacun de nous peut se trouver un jour en butte aux insinuations qu'on fait aujourd'hui. Je suis d'avis que nul député ne devrait faire peser sur un collègue d'accusations fondées sur la rumeur des rues de New-York, ou recueillies sur le trottoir, dans les bureaux de courtiers ou autres bureaux de New-York. A mon sens, l'honorable député de Lanark-sud a commis une erreur et nul ne s'en aperçoit mieux que lui. L'honorable chef de l'opposition a fait allusion à un cas qui diffère absolument de celui-ci. Dans le premier cas il s'agissait d'une dépêche qu'on avait expédiée. Personne n'a demandé au député de Lanark-sud de nous faire part de la lettre qu'il a écrite pour demander ces renseignements. Le comité n'a à s'occuper que de celle que l'honorable député a reçue et sur laquelle il appuie ses dires ; personne ne tient à connaître de cette lettre autre chose que le passage où l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et M. Pugsley sont visés. M. Pugsley ne pouvait agir sans le consentement du ministre des Chemins de fer ; or, il n'était pas autorisé à entrer en négociations avec M. Meyer. On a dit que cette affaire aurait appelé le ministre des

Chemins de fer à New-York, où il aurait déclaré qu'il n'était pas absolument libre de conclure cet arrangement. Une assertion comme celle-là est de nature à faire le plus grand tort. C'est faire tort au ministre des Chemins de fer que de lui prêter l'intention de céder l'Intercolonial. L'honorable député de Lanark-sud, l'honorable leader de l'opposition, croient-ils qu'il soit juste d'affirmer, sur la foi d'une simple rumeur, sur la foi d'une lettre dont on ne veut pas faire connaître l'auteur, que le ministre des Chemins de fer et Canaux et M. Pugsley ont entamé des négociations dans le but de céder cette route nationale à un syndicat de spéculateurs américains ? Dire qu'il faut surveiller le ministre des Chemins de fer parce qu'il est en train de vendre l'Intercolonial, c'est dépasser les bornes de la plaisanterie. Les gens des provinces maritimes estiment que l'Intercolonial, tout en constituant un bien superbe, deviendra un chemin de grande valeur et, dans notre propre intérêt, comme dans celui de tout le reste de la population, il importe que nous conservions notre route nationale.

On devrait faire connaître le nom de l'auteur de cette lettre pour deux raisons : premièrement, pour que l'on sache qui a fait cette assertion mensongère, et deuxièmement, afin que nul membre de cette Chambre ne puisse à l'avenir proférer contre un collègue des accusations fondées sur la rumeur qui court les rues de New-York, parce qu'un tel procédé est absolument déloyal. Il me semble que l'honorable député devrait avoir le courage de déclarer de son siège : " Eh bien ! c'est M. un tel qui m'a appris cela. Devant la dénégation du ministre des Chemins de fer et de M. Pugsley, je désavoue ce que j'ai dit et reconnais que l'auteur de cette lettre s'est trompé. Il a pu entendre une telle assertion reposant sur une preuve comme celle-là."

L'honorable M. HAGGART : Je désire combattre l'attitude que vient de prendre le représentant de Guysborough. Où trouve-t-on une accusation dirigée contre un membre du gouvernement ou quelque membre de cette Chambre ? Sur la foi de rensignements que je croyais puisés à bonne source, j'ai dit que M. Pugsley avait entamé des négociations au sujet de l'Intercolonial. Je n'ai proféré d'accusation ni contre aucun député ni contre quiconque touche de près ou de loin à la Chambre, et j'ai exonéré le ministre des Chemins de fer de tout blâme en disant qu'il avait étouffé l'affaire dès qu'il en avait eu vent. Que signifient les paroles du député de Guysborough ? De quel droit vient-il me faire la leçon en matière d'honneur et de convenances ? Comment peut-il prétendre donner des leçons en ces matières ? De quel crime me suis-je donc rendu coupable ? Je sais aussi bien que qui que ce soit ce que j'ai à faire ici. Pourquoi faire tant de bruit parce que j'ai accusé M. Pugsley de chercher à vendre l'Intercolonial ? Je n'ai pas dit que M. Pugsley fût en rapport avec quelque député ou quelque ministre. Pourquoi me blâme-t-on, pourquoi révoque-t-on ma bonne foi en doute, et pourquoi, surtout, me fait-on donner des leçons en matière de convenances par l'honorable député d'Annapolis ?

Quelques VOIX : De Guysborough.

L'honorable M. HAGGART : Je demande pardon à l'honorable représentant d'Annapolis (M. Wade), c'est du député de Guysborough (M. Fraser) que je veux parler. Voyez en quelle situation baroque on veut mettre un membre de cette Chambre : on exige qu'il dise à quelle source il a puisé les renseignements sur lesquels il appuie une assertion qu'il a faite au sujet d'une personne qui ne fait pas partie de la députation. Le député de Westmoreland (M. Emmerson) a apporté ici la dénégation de M. Pugsley et indiqué sur quoi j'appuyais mon assertion. J'accepterai entièrement la dénégation de ce monsieur, et je demanderai à la Chambre d'en faire autant si je n'obtiens pas la permission de lire les passages de la lettre qui justifient l'attitude que j'ai prise à l'égard de cet homme. Je sais ce qu'il convient de faire et ce qu'il faut éviter, et n'ai de leçons à recevoir ni du ministre des Chemins de fer et Canaux ni de qui que ce soit.

M. FRASER : Je n'ai pas voulu faire la leçon à l'honorable député (M. Haggart), bien qu'il vienne de prouver qu'il a besoin qu'on la lui fasse. Jusqu'ici, j'ai cru qu'il pouvait s'en dispenser, j'ai cru qu'il possédait assez le sentiment de l'honneur pour savoir ce qu'il devait faire dans la circonstance. La Chambre reconnaîtra avec moi, j'en suis persuadé, que ni les leçons ni l'instruction ne sauraient produire le moindre effet chez lui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les honorables députés de la gauche se sont évertués à détourner l'attention du comité du point principal, du seul point, en réalité, qui soit en discussion. Mon honorable ami (M. Haggart) a promis à la Chambre de lui dire sur quelle autorité il appuie son assertion. Qu'est-ce que cela voulait dire ? Qu'il le ferait si l'auteur de la lettre qu'il a en mains voulait bien le lui permettre ? Si cette question n'était pas d'un ordre politique, si elle était soulevée en dehors de cette enceinte, personne n'hésiterait à déclarer que l'honorable député, s'il a quelque respect pour la parole donnée, est tenu en honneur de dire sur quelle autorité il appuie ses dires.

M. EDWARDS : Qu'il le fasse tout de suite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Haggart) prétend qu'il n'a pas proféré d'accusations. Eh bien ! il a souvent recours à un procédé commode pour atteindre son but

sans porter d'accusation directe, ce qui est moins dangereux, et je crois pouvoir démontrer au comité que, à l'instar de certains députés de la gauche—pas tous, je suis heureux de le dire, mais de quelques-uns—c'est à ce moyen-là qu'il a eu recours dans le présent cas. Il nous dit qu'il ne porte pas d'accusation, mais une insinuation ne comporte-t-elle pas autant de méchanceté qu'une accusation et n'est-elle pas plus difficile à réfuter ? Pour flétrir comme il convient la conduite de l'honorable député (M. Haggart) je devrais me servir d'expressions qu'il pourrait juger blessantes, ce que je n'entends point faire. Si l'honorable député n'a pas proféré d'accusation contre moi, il n'en a pas moins laissé entendre ceci : Le ministre des Chemins de fer va prolonger l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne ; il espère le prolonger jusqu'au Nord-Ouest dans un avenir prochain ; je ne sais pas si c'est le syndicat composé d'amis du ministre des Chemins de fer qui cherche en ce moment à effectuer la vente de l'Intercolonial—il ne s'agit pas d'une affaire qui remonte à deux, trois ou même quatre mois, comme vient de le découvrir le député de Lanark ; mais d'une opération actuellement en voie d'accomplissement. Voilà ce qu'a donné à entendre l'honorable député, et il a ajouté : le ministre des Chemins de fer et ses amis essaient en ce moment, à New-York, de vendre l'Intercolonial ; et, s'est-il écrié, est-ce sous les auspices de la Compagnie de garanties du Dominion que va s'opérer le prolongement de l'Intercolonial vers l'ouest ? Mon honorable ami estime-t-il avoir fait une action bien digne et bien louable en insinuant qu'un ministre de la Couronne fait partie d'un syndicat, ou que, du moins, il entretient des relations avec un syndicat auquel il porte intérêt ? Est-ce cette impression qu'il a voulu créer ? Dans la négative, pourqui avoir tenu un tel langage ? S'il entendait créer cette impression, pourquoi n'a-t-il pas assumé la responsabilité de son assertion, comme l'y obligeait sa qualité de représentant du peuple ? Si l'honorable député n'est pas tenu d'assumer la responsabilité de ses paroles, je dis, M. le président, que l'on doit cesser d'attribuer la moindre importance à toute accusation qu'un membre de cette Chambre pourra jamais proférer contre un collègue. Libre à l'honorable député d'assumer ou de ne pas assumer de responsabilité; il a beau se constituer le gardien de son propre honneur, rien ne peut le soustraire au jugement que la Chambre portera sur son attitude. Si on en appelle au jugement, à la décision de la Chambre, l'honorable député devra se soumettre, car c'est la députation qui se prononcera en dernier ressort sur ce que l'honneur de la Chambre exigera de lui. Que le leader de l'opposition prenne patience——

M. BORDEN (Halifax) : l'honorable ministre m'adresse-t-il la parole ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai cru que l'honorable député voulait se lever.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne croyais pas interrompre l'honorable monsieur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami ne m'interrompait pas du tout, mais il me semblait mal à l'aise, et j'ai pensé qu'il allait peut-être m'interrompre.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami se trompe du tout au tout.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable représentant de Lanark nous dit qu'il ne profère pas d'accusation, qu'il ne veut pas laisser supposer qu'il porte le moindre semblant d'accusation qu'il formule la moindre insinuation ou le moindre reproche à l'adresse de personne, mais ses paroles prouvent le contraire. Après avoir fait lecture de ce prospectus, il se mit à parler de ce qui se pasasit entre le syndicat et d'autres personnes, et je lui dis alors :

Eh bien ! que signifie ?

Je ne comprenais pas qu'un député de son savoir, aussi responsable que lui, et aussi responsable qu'il devrait l'être devant la Chambre, je ne comprenais pas, dis-je, quel intérêt il pouvait avoir à encombrer les Débat de tout le contenu de ce prospectus absurde et ridicule—frauduleux, si vous voulez, car c'est ainsi qu'il convient de le qualifier—je ne comprenais pas quel intérêt il pouvait avoir à traîner cela jusqu'ici, à y associer le gouvernement, le ministre des Chemins de fer, M. Pugsley, et à s'efforcer de faire croire que certaine chose était passée inaperçue qui, si on l'examinait à fond, puorrait jeter du discrédit sur le ministre. Je lui demandai donc :

Eh bien ! que signifie ?

Et quelle fut la réponse de l'honorable député?

Je veux faire voir tout le rapport——

Je prie la Chambre de se rappeler ce que l'honorable député a dit il y a quelques instants, car voici ce qu'il a répondu—je ne l'ai pas oublié :

Je veux montrer que cette affaire a appelé l'honorable gentleman (le ministre des Chemins de fer) à New-York où ses agents——

Remarquez-bien les paroles :

——où ses agents étaient en négociations au sujet de la vente de l'Intercolonial—on dit que M. Pugsley et d'autres personnes se trouvaient là.

Pour toute intelligence ordinaire qui sait ce que parler veut dire, qu'est-ce que cela signifie, sinon que, en ma qualité de ministre, j'aurais poussé le mépris des convenances au point de faire partie d'un syndicat et d'avoir chargé des agents d'effectuer la vente de l'Intercolonial? Fort heureusement l'insinuation est si parfaitement et si ridi-

culement sotte que je n'en aurais peut-être pas parlé si je n'avais dû en venir à la conclusion que mon honorable ami a fait montre d'un degré d'intelligence que je préfère ne pas qualifier. Que signifient les paroles de mon honorable ami? Le sens en est trop précis pour qu'il soit besoin de les expliquer —c'est un reproche qui m'est fait en ma qualité de chef du ministère. Puisque l'honorable député m'a attaqué en termes aussi explicites, je dis que par respect pour son titre de représentant du peuple et par respect pour la parole donnée, il est absolument de son devoir de dire sur quelle autorité il s'appuie pour m'accuser, ou de désavouer ses assertions et de s'excuser d'avoir fait d'aussi graves insinuations.

M. BORDEN (Halifax) : L'âme sensible de l'honorable ministre est touchée au point d'être devenue presque triste. Les pleurs d'enfant qui se font entendre dans la galerie prouvent que le discours de mon honorable ami commence à produire son effet.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 109) à l'effet de constituer en corporation la caisse de pension de la Banque Molson.—(M. Osler.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Chemins de fer du gouvernement—loyer, Grand Tronc, $140,000.

M. BORDEN (Halifax) : A six heures, j'allais faire quelques observations, mais le ministre des Chemins de fer avait déployé tant d'éloquence, exhalé tant d'amertume, exprimé un si ardent désir de connaître le nom de l'employé de la compagnie dont il a été question ; bref, le discours de mon honorable ami avait déjà produit sur l'auditoire un effet tel qu'il ne me fut pas possible, à ce moment-là, de placer un mot. Puisque ce sujet affecte tant l'honorable gentleman, je vais lui signaler un ou deux faits qu'il ferait bien de ne pas perdre de vue. Il n'a pas oublié, j'ose l'affirmer, que son chef a déclaré en cette Chambre que nul employé ne serait destitué sans que son cas fît l'objet d'une enquête. Que l'on ait fait fi de cette promesse, l'honorable ministre ne paraît guère s'en soucier. Mais ne ferait-il pas bien, lui qu'un rien affecte, d'examiner un peu ce qui s'est fait sous ce rapport depuis quatre ou cinq ans? Qu'il nous dise pourquoi cette situation particulière ne le tourmente pas au même point que la promesse que mon honorable ami de Lanark-sud aurait faite, sans la tenir, de lui faire connaître le nom de certain membre de cette compagnie? Il me semble que l'honorable ministre était ici présent lorsque le ministre du Commerce, le premier, et le ministre de l'Agriculture ensuite, ont porté, au cours de la présente session, les plus graves accusations de fraude contre les employés du recensement de 1891, sans qu'on ait fourni à ces personnes l'occasion de répondre à ces accusations, sans qu'elles en aient même eu connaissance à l'époque où on les a proférées en Chambre. Ces accusations causent-elles le moindre chagrin à mon honorable ami? Il n'y a pas à en douter, il estime fort l'attitude que ses collègues ont prise en cette circonstance et lui reconnaît un caractère de générosité digne des plus grands éloges.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais ce que l'honorable député veut dire.

M. BORDEN (Halifax) : Il faut croire que ses collègues n'ont pas jugé à propos de lui confier le secret de cette affaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est possible.

M. BORDEN (Halifax) : Eh bien ! avant de prendre une attitude comme celle qu'il a adoptée aujourd'hui, l'honorable ministre ferait aussi bien de s'assurer de certains faits qui se rattachent à ces questions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député déplace la question.

M. BORDEN (Halifax) : C'est l'honorable ministre qui l'a déplacée. Au lieu de venir nous parler d'un employé de cette compagnie, ne ferait-il pas mieux d'expliquer à la Chambre comment il se fait que les dépenses de ce chemin de fer, qui devait produire de si magnifiques résultats sous son administration, ait absorbé 110 pour 100 des recettes, tandis que pendant ces deux ou trois dernières années de grande prospérité, tous les autres chemins de fer du Canada et des Etats-Unis ont produit de bénéfices superbes ? J'aimerais savoir pourquoi le ministre se préoccupe si fort d'une question et si peu de l'autre. Je voudrais aussi lui faire observer qu'on a destitué nombre d'employés soupçonnés de manœuvres politiques et que, lorsque nous avons demandé en Chambre pour quelles raisons on les avait destitués, on nous a répondu que les accusations avaient été si bien et complètement prouvées que les ministères intéressés n'avaient pas hésité à assumer l'entière responsabilité de ces destitutions, tandis qu'un certain nombre de personnes ainsi destituées ignoraient jusqu'au nom même de leurs accusateurs et que, méprisant la promesse du leader de la Chambre, on ne leur avait pas même offert la moindre occasion de se défendre. En ces matières, mon honorable

ami lui-même n'a pas toujours été aussi scrupuleux qu'il voudrait le faire croire. Je me rappelle qu'il y a deux ou trois ans, lors de la discussion de ses propres estimations, la Chambre dut siéger fort longtemps parce qu'il refusait de communiquer certain renseignement qu'il avait promis. Si mon honorable ami avait alors été aussi scrupuleux et aussi impressionnable qu'il semble l'être ce soir, il aurait pu épargner beaucoup d'ennui à la Chambre dans cette circonstance-là.

Je ne désire pas prolonger plus que de raison mes observations sur ce point. Mon honorable ami de Lanark-sud a dit à la Chambre à quelle source il a puisé son renseignement. Il n'a pas dévoilé le nom de l'employé en question, c'est vrai, mais il a dévoilé celui de la compagnie qui a fourni le renseignement. Mais si M. Pugsley, qui est le seul personnage intéressé, entend opposer une dénégation—et je crois même qu'il l'a déjà fait—il n'est, pas plus nécessaire de lui dire le nom de cet employé que de lui apprendre que le renseignement a été communiqué par tous les employés et lui en faire connaître tous les noms.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'objectera peut-être pas à nous dire si, dans son opinion, l'honorable député de Lanark-sud a tenu la promesse qu'il a faite en disant qu'il nous ferait connaître l'autorité sur laquelle il appuie son assertion.

M. BORDEN (Halifax) : A mon sens, l'honorable député de Lanark-sud a tenu tout ce qu'il a promis à la Chambre. Je ne crois pas que la promesse qu'il a faite soit absolument celle que l'honorable ministre lui attribue. Quoi qu'il en soit, ceci regarde l'honorable représentant de Lanark-sud qui, dans mon opinion, a fait tout son devoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Lanark-sud peut à bon droit prier qu'on le garde de ses amis. De tout ce qui s'est dit sur ce sujet, rien ne le condamne plus fortement que les observations que vient de faire le chef de l'opposition. Sous prétexte de prendre le parti de l'honorable député, il a à peine consacré une minute à la discussion du sujet et s'est amusé à nous entretenir de son ami, M. Hamilton Smythe, de la destitution d'employés et d'autres questions absolument étrangères à celle qui fait l'objet du présent débat. Pour qu'un avocat aussi habile et aussi retors que lui ait recours à un procédé comme celui-là, il faut que la cause de son ami de Lanark-sud soit bien mauvaise. S'il avait cru pouvoir défendre l'attitude de son honorable ami, il ne se serait pas attardé à tous ces détails étrangers à la question. On prétend ne viser que M. Pugsley, mais mon honorable collègue le ministre des Chemins de fer a lu l'assertion faite par l'honorable représentant de Lanark-sud, et où il dit en termes précis que le ministre des Chemins de fer est allé à New-York où il avait envoyé son agent dans le but de négocier l'affaire dont on a parlé. C'est à cela que se réduit toute la question ; et l'honorable député de Lanark-sud, s'apercevant que son assertion est plus grave qu'il ne la voulait—ce qui peut arriver à quiconque porte la parole en cette Chambre—et qu'elle vise le ministre au même degré que M. Pugsley, aurait dû avouer qu'il était allé trop loin et reconnaître son erreur.

M. BENNETT : Pour moi, la question se réduit à ceci : le ministre doit-il ou ne doit-il pas offrir ses excuses à M. Pugsley ? D'après ce que j'ai compris à la discussion, mon honorable ami de Lanark-sud a prétendu savoir que M. Pugsley était allé à New-York en qualité de représentant du ministre des Chemins de fer et Canaux. Ce dernier peut bien me garder de mes propres amis—du moins de M. Pugsley, qui en est un. Il est généralement connu qu'on s'adresse à M. Pugsley lorsqu'on veut faire reconnaître une réclamation—je ne dirai pas malhonnête—mais que le ministre ne peut pas approuver. On sait fort bien que tous les citoyens, ceux du Nouveau-Brunswick comme ceux des autres provinces, qui ne réussissent pas à faire reconnaître leurs réclamations par le ministère des Chemins de fer, ont recours aux services de M. Pugsley. N'est-il pas singulier qu'une personne qui a une juste et honnête réclamation à faire valoir ne puisse se présenter au ministère en compagnie d'un avocat de la province ou de la ville où elle habite, mais qu'il lui faille s'adresser à M. Pugsley parce qu'on le lui a désigné comme étant la seule personne pouvant faire accepter la réclamation ? Le ministre va-t-il nier cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Assurément, et de la manière la plus catégorique.

M. BENNETT : Je vais le prouver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député fait une montagne de rien. Si je me rappelle bien, M. Pugsley n'a eu à s'occuper qu'une seule fois d'une seule réclamation dont on avait saisi mon ministère, et il y a de cela deux ans. Or, puisque l'honorable député se permet de faire une assertion aussi générale, je lui demanderai de nous dire sur quels faits il s'appuie pour accuser ainsi M. Pugsley et faire peser d'aussi graves soupçons sur le ministère.

M. BENNETT : Il y a trois ou quatre ans, il fut question d'acquérir par voie d'expropriation certains terrains situés à Lévis, en face de Québec—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le seul cas que je connaisse.

M. BENNETT : C'est le seul qu'on ait rendu public jusqu'à présent. Une réclamation fut soumise au ministère. Le ministère des Chemins de fer et Canaux envoya à Québec un fonctionnaire expérimenté

chargé de négocier l'achat d'une très grande étendue de terrain. Après s'être enquis des prix, il s'en vint trouver le ministre de la Justice, à qui il donna l'assurance que le terrain valait tout au plus 90 cents le pied ; le ministre mit ses initiales sur le rapport du fonctionnaire et consentit à payer ce prix. Mais en novembre 1898, quelqu'un conseilla aux intéressés de refuser cette offre, et l'affaire resta en suspens. Le temps se passa et, au bout de trois ans, on conseilla à l'une des parties intéressées qui n'était pas satisfaite de l'offre du ministre, de l'offre que le ministre de la Justice et feu M. Dobell, alors membre du cabinet, trouvaient raisonnable, on lui conseilla, dis-je—car l'idée ne pouvait lui en être venue par inspiration—d'aller se chercher un avocat au Nouveau-Brunswick. Cette personne avait déjà retenu les services d'un avocat faisant partie de la députation ; je ne le nommerai pas parce que cela n'est pas nécessaire. On a vu l'an dernier un membre de la Chambre affirmer en principe qu'il avait droit de tirer avantage de sa qualité de député pour aller appuyer les réclamations de ses clients au ministère. Jamais pareille pratique ne fut aussi en faveur que de nos jours. Il est publiquement connu que c'est ce qui se fait aujourd'hui, particulièrement dans Ontario.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'est-ce qui est publiquement connu ?

M. BENNETT : Que des membres du parlement vont, moyennant finance, appuyer des réclamations dans les différents ministères, et qu'un député de la droite s'est constitué l'an dernier le champion de cette pratique sans qu'il se soit trouvé un seul ministre pour blâmer son attitude. Or, qu'est-il arrivé ? Ces propriétaires fonciers de Lévis, incapables d'obtenir leur prix, avaient évidemment appris de quelqu'un qu'ils pourraient l'obtenir si, après s'être assuré les services d'un membre de cette Chambre, ils voulaient bien tourner leurs regards vers le Nouveau-Brunswick. Voici la preuve de ce que j'avance :

Frédéricton, N.-B., 1er mars 1901.

Honorable A. G. Blair,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

(Re propriété Couture, Lévis.)

Mon cher Blair,—M. Charles Archer, de Montréal, m'a adressé des copies de la déclaration solennelle de L. M. Carrière, M.P., etc.

Après avoir lu attentivement cette déclaration, cela me paraît comme si l'on faisait valoir des droits sérieux à une évaluation d'au moins $2.50 le pied. Si la chose peut être réglée immédiatement, je crois pouvoir assurer que j'amènerai M. Archer à décider ses clients à accepter $2.25. Je considérerai comme une grande faveur toute chose que vous décideriez de faire pour effectuer un règlement sur cette base.

Votre bien dévoué,
Wm PUGSLEY.

M. BENNETT.

Je puis, à présent, je crois, me servir des propres paroles du ministre des Finances, et les appliquer au ministre des Chemins de fer et Canaux, car cet honorable monsieur doit sûrement désirer d'être délivré de ses amis. Il est évident que toutes ces personnes à Québec devaient savoir que, si elles voulaient toucher le plein montant de leur réclamations—près de trois fois autant que le ministre leur avait offert—il ne leur suffirait pas de compter sur un membre des Communes, mais que le meilleur moyen d'arriver à leurs fins serait de s'assurer les services de M. Pugsley. Je ne sais pas si M. Pugsley était ou n'était pas à New-York, mais je sais que l'honorable député de Lanark-sud a déclaré qu'on l'avait informé que M. Pugsley était à New-York s'efforçant de mener à bien toutes ces négociations. L'honorable député a fait cette déclaration, et il a ajouté qu'il lui faudrait obtenir le consentement de la personne qui l'avait ainsi renseigné avant de divulguer son nom. Il a donné lecture de pièces provenant d'un document, et cette Chambre doit se faire un point d'honneur d'admettre que ce document est authentique et n'a rien de fictif. Ayant agi de la sorte, l'honorable député a rempli ses promesses envers la Chambre. Il reste encore à savoir s'il obtiendra le consentement du signataire de la lettre de divulguer son nom. Mais, malheureusement pour le ministre des Chemins de fer et Canaux, les relations qu'il entretenait avec M. Pugsley étaient chose si bien connue de tout le monde dans la province de Québec, au moins dans un certain cercle, que, quand on s'avisa de faire valoir les réclamations en question, on se dispensa non seulement de recourir aux bons offices d'un membre de cette Chambre, mais on ne songea pas même à s'assurer les services d'un homme de loi, et l'on se rendit à Saint-Jean pour mettre la chose entre les mains de M. Pugsley.

M. EMMERSON : D'après ce que je puis voir, nous ne faisons que tourner autour de la question, et nous mettons en avant ces hommes de paille seulement——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député (M. Emmerson) veut bien me permettre. J'aimerais à faire une déclaration, avant qu'il aille plus loin dans ses remarques, en réponse à l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett). Je dois vous faire observer que l'honorable député, en dépit de toute l'astuce qu'il a pu y mettre, n'a pu rien découvrir pour justifier la ligne de conduite de l'honorable député de Lanark-sud, ainsi que son attitude devant le comité, et il s'est vu forcé de consulter le Hansard publié il y a quatre ans afin d'y découvrir quelque chose qui pût l'aider à détourner l'attention des membres de la droite de la question principale. Mais tous ses efforts en ce sens, ainsi que ceux de tout autre honorable député, resteront impuissants. Nous allons revenir—il se peut

que cela prenne du temps, mais nous n'y pouvons rien—à la question qui est devant nous, et nous allons nous y tenir jusqu'à ce que nous l'ayons résolue. Avant de reprendre mon siège, qu'on me permette de dire à mon honorable ami qu'il sait fort bien que M. Pugsley n'est pas mon représentant pour quelque chose que ce soit. M. Pugsley est considéré comme l'un des avocats les plus renommés du pays. Je sais qu'il a eu des relations d'affaires dans la ville de Montréal, et il a dû s'y rendre à des dates déterminées pour affaires concernant la compagnie dont on lui avait confié les intérêts. Je ne puis l'assurer, mais je suppose que M. Archer, qui réside à Montréal, et non à Québec ainsi que l'honorable député l'a déclaré à tort, a dû selon toute apparence se mettre en rapport avec un avocat aussi éminent que l'est M. Pugsley.

M. BENNETT : Si l'honorable ministre veut me le permettre, je lui ferai remarquer que M. Archer est l'associé du membre de la Chambre qui avait la réclamation en main avant qu'elle eût été confiée à M. Pugsley.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela me laisse indifférent. Je me contente de dire à l'honorable monsieur que M. Archer ne réside pas à Québec mais à Montréal, et il est tout naturel qu'il ait pu faire la connaissance de M. Pugsley et qu'il ait entendu parler de ses éminentes qualités professionnelles, absolument comme il aurait pu s'enquérir de tout autre homme de loi afin d'utiliser ses services. Mon honorable ami n'a pas jugé à propos d'aller jusqu'au bout de son sujet, et de déclarer, ainsi que la constatation en a été faite, qu'alors que M. Pugsley et l'autre monsieur qui était associé avec lui présentaient l'affaire avec instance à l'attention du département, la pression exercée et les arguments qu'on invoquait n'ont servi absolument à rien—la réclamation n'a pas été admise, et la somme demandée n'a pas été payée. Bien plus, il n'y a jamais eu en jeu un montant supérieur à l'évaluation réelle et équitable de la propriété. Je dois donc demander à mon honorable ami, pour peu qu'il veuille persister dans sa diversion, de trouver quelque chose qui ait réellement une base solide, ou dont on n'ait pas déjà fait bonne justice.

M. BENNETT : L'honorable ministre devrait d'abord commencer par ne pas commettre d'inexactitudes. Il ne s'agit pas du Hansard d'il y a quatre ans, mais de celui de l'an dernier. Et je ne suis pas en mesure de pouvoir dire de quelle manière l'on a disposé alors de tout cela. Personne, du reste, pas plus que moi, ne le peut à moins d'avoir en main les archives du département. Peut-être serons-nous plus édifiés lorsque nous aborderons la discussion du budget.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelais pas si c'était l'an dernier, ou la session précédente. J'étais sous l'impression que ce devait être il y a deux ans. Mais l'honorable député parlait d'il y a quatre ans, et j'ai supposé que c'était bien l'année du Hansard dont il nous donnait lecture. Tout ce que je puis dire, c'est que j'ai alors absolument refusé de faire droit aux demandes présentées. J'ai alors déclaré que si l'on refusait d'accepter l'évaluation que nous étions disposés à offrir, et que nos évaluateurs avaient annoncé être équitables, on pouvait porter la cause devant la cour de l'Echiquier. Et je crois que, en effet, cette cause est devant la cour de l'Echiquier, à moins qu'un jugement tout récent ait été rendu là-dessus.

M. BENNETT : Je suis heureux d'apprendre que le ministre a pu alors résister à la pression qui avait été exercée contre lui. Il doit se rappeler que non seulement M. Pugsley, mais aussi le premier ministre, ont alors exercé une pression très forte contre lui pour le décider à payer la réclamation. En se reportant au Hansard, il verra que le ministre de la Justice écrivit alors une lettre pour demander le paiement de la réclamation telle que majorée, en invoquant que le premier ministre était d'avis que cette majoration était équitable.

M. EMMERSON : Je faisais remarquer que je ne voyais pas l'utilité de nous amener ces hommes de paille pour le simple plaisir de les jeter à bas l'un après l'autre. Et j'ose espérer que l'honorable député de Simcoe-est saisira d'autant plus l'opportunité de cet avis, qu'il a déjà été forcé de retirer une déclaration qui s'était trouvée être inexacte. Ce sur quoi j'ai désiré attirer l'attention, c'est que, cette après-midi, j'ai eu un télégramme de M. Pugsley répudiant entièrement les dires formulés hier soir par l'honorable député de Lanark-sud, et j'ai fait observer à l'honorable député de Lanark-sud qu'il était désirable qu'il se décidât au moins à retirer ses remarques à ce sujet. Et l'honorable député a alors déclaré qu'aussitôt que j'aurais fini de parler il dirait sur quoi il se basait pour formuler les déclarations qu'il avait faites. Je crois que ce comité est maintenant en droit d'exiger que l'honorable député de Lanark-sud exécute fidèlement sa promesse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me permets de demander à l'honorable député de nous dire sur quelles bases il peut étayer les déclarations qu'il a faites. Dois-je comprendre par là qu'il confirme à son tour ce qui a déjà été dit par le chef de l'opposition (M. Borden, Halifax), que l'autorité qu'il invoque est l'un des officiers de la Dominion Securities Company ? Est-ce là la désignation exacte de la personne que l'on prétend être l'autorité en question ?

L'honorable M. HAGGART : Le chef de l'opposition faisait allusion à la lettre que

j'ai lue, ayant trait à un entretien avec un officier de la Dominion Securities Company.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'était pas là une communication que vous faisait cet officier ?

L'honorable M. HAGGART : Non. La communication qui m'a été faite me disait qu'une personne qui s'était mise en contact avec la Dominion Securities Company avait obtenu cette information d'un officier de la compagnie. Je croyais avoir terminé le débat. Cette question entre M. Pugsley et moi-même——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une question entre l'honorable député et moi-même.

L'honorable M. HAGGART : Je n'admets pas cela—l'honorable ministre n'en démordra pas d'un iota. On n'a qu'à se reporter au Hansard, on y verra que j'ai retiré hier soir toute accusation contre le ministre. Alors, pourquoi venir nous répéter la même antienne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas compris cela de cette façon.

L'honorable M. HAGGART : Lisez ce que j'ai dit. C'est dans le Hansard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, c'est ce que vous faites maintenant ?

L'honorable M. HAGGART : Oui, dès maintenant, et c'est aussi ce que j'ai fait alors. J'ai déclaré que les renseignements que j'avais obtenus me permettaient de retirer toute accusation contre le ministre—parce qu'il était allé à New-York et qu'il avait déclaré qu'il serait impossible de pousser plus avant cette transaction. Ainsi que je l'ai dit hier soir, j'ai lu cela d'après le document. L'honorable député (M. Emmerson) dit qu'il possède un télégramme dans lequel M. Pugsley nie cela du tout au tout. Je dois accepter cette dénégation pour le présent. J'ai lu devant la Chambre tout ce que j'en savais. J'ai déclaré que j'allais demander l'autorisation de divulguer le nom de la personne, et de lire toute la lettre, laquelle renferme beaucoup d'autres choses. Je déposerais alors cette lettre devant la Chambre.

Chemin de fer Intercolonial, $5,500,000.

M. FOWLER : Je suis heureux d'avoir pu entendre cette après-midi, les magistrales périodes oratoires, dont nous a gratifié l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). J'ai alors regretté que les membres de ce comité ne paraissent pas apprécier ce genre d'éloquence autant qu'ils auraient dû, car, dès le début, les sièges ont commencé à se vider. On admettra que cela était profondément regrettable.

M. EMMERSON : Vos sarcasmes ne m'affectent nullement.

M. FOWLER : Je comprends parfaitement que l'honorable député reste indifférent, car il est habitué à voir le vide se faire autour de lui, dès qu'il tente de se mettre en frais d'éloquence. L'honorable député nous a tracé un tableau, ou plutôt une sorte de scène historique qui, selon lui, serait digne de tout l'art qu'un photographe de génie pourrait y mettre. Il a parlé de l'effet produit sur la physionomie du député d'Hamilton (M. Barker) quand cette fameuse lettre a été lue par le député de Westmoreland. Monsieur, je vois en ce moment devant moi une scène qui doit encore bien plus mériter d'être reproduite par la photographie. Il y a quelques mois, et à venir jusqu'au commencement de cette session, des rumeurs persistantes couraient dans le Nouveau-Brunswick relativement à l'attitude belliqueuse prise par l'honorable député de Westmoreland vis-à-vis le ministre des Chemins de fer et Canaux. Le député de Westmoreland est d'un tempéramment quelque peu impulsif, et quand il a un grief contre quelqu'un, il ne met pas de gants blancs, comme on dit communément, pour exprimer sa façon de penser. Et il ne s'est pas gêné, non plus, de le faire, soit dans son comté natal ou par toute la province. C'était chose notoire et connue de tous que les relations étaient très tendues entre le député de Westmoreland et le ministre des Chemins de fer et Canaux. Le député de Westmoreland gardait encore, quand il a pris son siège dans le parlement, la même rancune et le même ressentiment contre le ministre des Chemins de fer et Canaux pour sa manière d'administrer le chemin de fer Intercolonial. Mais, M. l'Orateur, il n'était pas plutôt arrivé qu'un changement subit s'opéra dans son esprit, et il devint doux comme un mouton ; et la scène que j'aimerais à voir reproduite est celle qui a dû se passer quand ces deux ennemis se rencontrèrent pour sceller leur réconciliation.

Une VOIX : Qui vous a dit qu'il y a eu réconciliation ?

M. FOWLER : Ceux qui ont entendu l'honorable député s'exprimer dans cette Chambre, peuvent s'imaginer le pathétique du ton de ses paroles, alors que, les larmes aux yeux, il vint donner l'accolade au ministre des Chemins de fer et Canaux et qu'il lui dit : " J'ai été trompé, j'ai été joué, j'ai été cajolé par vous. On m'a engagé à résigner ma position de premier ministre de la province du Nouveau-Brunswick, en faisant miroiter devant mes yeux la promesse d'un rôle à jouer dans la politique fédérale, et après que j'eus abandonné ma position dans ma province natale et que j'eus fait mon entrée dans l'arène fédérale, je m'aperçus que vous ne vouliez pas ou ne pouviez pas exécuter vos promesses, et, tout naturellement, cela me rendit furieux contre vous. Mais je me rap-

pelle les vingt-cinq années d'intimité et de bonne camaraderie que nous avons passées ensemble—c'est ce que l'honorable député nous a dit cette après-midi—et en considération de tout cela, je suis prêt à vous pardonner. Et alors le ministre, ne voulant pas être en reste de générosité avec le député de Westmoreland, de s'écrier : " Henry, je veux bien qu'on me pardonne."

Maintenant, M. l'Orateur, le député de Westmoreland, dans sa péroraison, s'est montré fort éloquent au sujet de la politique très large qu'il convenait de suivre, et il a dit aux honorables députés de la gauche : " Abandonnez donc une bonne fois la politique de clocher dont vous faites vos délices, et ayez donc les vues larges de véritables hommes d'Etat. Ainsi, par exemple, voyez de plus haut toute cette affaire du chemin de fer Intercolonial." C'était là, certes, parler d'or, et il serait à souhaiter que le député de Westmoreland fît plus souvent concorder ses actes avec ses paroles. Ce qu'il a dit à la Chambre et au pays—et il a parlé tellement fort, que, si les fenêtres n'avaient pas été fermées, les représentants de la presse n'auraient pas eu besoin d'enregistrer ses paroles, car tout le pays les aurait alors entendues, ce qu'il a donc dit c'est qu'il était prêt à déclarer devant cette Chambre et devant le pays qu'il n'approuvait pas tout à fait le ministre pour la façon dont il administrait son département. Nous nous attendions alors qu'il nous donnerait les raisons de ce désaccord, et qu'il discuterait la politique de chemin de fer du ministre. En fait, l'on pouvait croire qu'on allait nous renseigner une fois pour toutes sur le point en litige. Que nous fut-il donné d'apprendre? Le désaccord avec le ministre avait-il trait à quelque question de haute politique? Non, monsieur, c'était seulement et entièrement parce que, comme il l'a dit, le ministre n'avait pas mis assez de politique dans sa gestion de l'Intercolonial. Oui, voilà ce qu'entend par haute politique l'honorable député de Westmoreland, cet homme même qui a déjà occupé la haute position de premier ministre du Nouveau-Brunswick. Nous nous serions certes attendus à quelque chose de plus élevé de la part de l'honorable député. Je n'ai jamais pu comprendre ce qu'il pouvait bien avoir à reprocher au ministre sous ce rapport. Je croyais, en vérité, que, dans aucun département du service public, il n'y avait eu autant d'employés de congédiés pour des raisons politiques que dans les différents services du chemin de fer Intercolonial. Je n'en excepte pas même le département des Postes, et Dieu sait que ce n'est pas peu dire. L'honorable député a déjà qualifié d'hydre à plusieurs têtes la mauvaise direction du chemin de fer Intercolonial—ce sont là les propres paroles dont l'on rapporte qu'il s'est servi pour caractériser la gestion de l'Intercolonial par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Et la seule faute qu'il dit maintenant avoir à reprocher, c'est que le ministre n'a pas congédié assez d'employés, et qu'il leur a permis de voter comme ils l'entendraient. Et le ministre lui-même, je crois, bien que je ne fusse pas alors présent, s'est levé et a déclaré que l'on n'usait d'aucune contrainte vis-à-vis des employés du chemin de fer Intercolonial. Eh bien, M. l'Orateur, ce ne sera qu'un long éclat de rire, tout le long de l'Intercolonial, quand l'on apprendra que le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est exprimé de la sorte. Le chemin de fer Intercolonial traverse, sur une distance de soixante milles, le comté que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre, et je puis affirmer que presque tous les employés de cette partie du chemin ont été sujets à de la contrainte lors des dernières élections. Bien plus, on va jusqu'à mettre cette contrainte en œuvre dans les élections municipales et locales, et lors de la dernière élection qui a eu lieu dans le comté de King's il y a quelques semaines les employés de l'Intercolonial ont tous été sujets à une certaine pression.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qui était-ce qui exerçait cette pression?

M. FOWLER : Ceux qui avaient autorité sur ces employés.

Quelques DEPUTES : Nommez ! nommez !

M. FOWLER : Peut-être que si quelques-uns de vous connaissiez vos propres noms, ce serait mieux. Quelques-uns d'entre vous peuvent à peine dire leurs noms. Des noms, dit un honorable député. Si je donne le nom, que va-t-il en résulter ?

M. HYMAN : Je voudrais poser une question à l'honorable député (M. Fowler). Il a dit qu'une pression avait été exercée, et je prétends qu'il devrait dire de quel côté est venue cette pression ?

M. FOWLER : Si l'honorable député (M. Hyman) est si épais, si obtus, si ignorant qu'il ne comprenne pas de quel côté est venue la pression, je le lui dirai. Elle est venue du parti qu'il appuie.

Quelques DEPUTES : Nommez ! nommez !

M. FOWLER : Si je donne le nom, la personne va immédiatement perdre son emploi.

Quelques DEPUTES : Nommez ! nommez !

M. FOWLER : Et ce sera une place que l'honorable député de Westmoreland aura à donner à quelque meneur grit affamé dans son comté. C'est là raison qui pousse l'honorable député de Brant (M. Heyd) à demander le nom.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Fowler) me permettra-t-il de lui poser une question ? S'il croit réellement que les employés ou chefs de l'Intercolonial étaient justifiables ou autorisés, ou avaient reçu la permission de la part du ministre du département, d'exercer une pression indue, impropre, ou

toute autre coercition sur les employés du chemin dans l'exercice de leur droit de suffrage, je demanderai à mon honorable ami comment ces personnes courraient risque d'être renvoyées, si cette permission leur avait été donnée.

M. FOWLER : Je répondrai tout simplement ceci à l'honorable ministre. Il y a bien longtemps que je le connais, et je sais qu'il est bien trop astucieux pour s'exposer ainsi. L'honorable ministre prendra toujours bien soin d'avoir les mains bien nettes, mais un clignement de l'œil vaut quelquefois autant qu'un signe de tête, et ceux qui sont sous lui comprennent cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je veux poser une autre question à mon honorable ami. Ne sait-il pas qu'il n'y a pas eu de signe de tête ni de l'œil ? Ne sait-il pas que j'ai publié un ordre général sous ma propre signature défendant à tout officier du chemin d'exercer de pression en aucune manière et de laisser tous les employés libres de voter comme ils l'entendraient, donnant à tous le temps, les facilités d'aller voter, à quelque parti qu'ils appartinssent, et si quelqu'un violait ou enfreignait cet ordre, le département demandait à en être averti.

M. FOWLER : C'est chose très facile que d'émettre des ordres de ce genre, mais il n'y a pas un député dans cette Chambre, il n'y en a certainement pas un seul de l'autre côté de la Chambre qui soit assez simple pour ne pas comprendre comment on peut éviter ces ordres, et ce n'est pas attribuer beaucoup d'astuce aux honorables députés de l'autre côté de la Chambre en leur disant qu'ils peuvent——

Quelques DEPUTES : Oui ! oui !

D'autres DEPUTES : A l'ordre ! à l'ordre!

M. FOWLER : Nous continuerons cette discussion aussi longtemps que vous le désirerez, et le plus longtemps sera le pire pour vous. Je ne crois pas que cette conduite soit bien digne d'un homme d'état, et c'est pourquoi j'ai été si surpris——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je crois qu'il serait bon de limiter cette discussion autant que possible au crédit qui est demandé. Le comité a à décider s'il doit voter $140,000 au chemin de fer du Grand Tronc comme loyer pour l'usage de sa voie, et je voudrais que le comité se limitât à cette question.

M. FOWLER : Je répondais à quelques remarques de l'honorable député de Westmoreland. Je ne me suis pas écarté autant que lui de la question. Il nous a fait l'histoire de sa jeunesse et de ses premières luttes. Il nous a dit qu'il avait été obligé d'aller à Boston plutôt qu'à McGill faire son éducation, et autre choses de ce genre. Il a pu s'écarter de son sujet tant qu'il a voulu sans être rappelé à l'ordre par le président, et cependant, l'on m'empêche de parler de choses touchant au chemin de fer et non aux différentes universités.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être l'honorable député (M. Fowler) me permettra de faire une remarque. Je demanderai au président si ce serait rendre justice aux autres membres de cette Chambre que de permettre de continuer la discussion de la même façon qu'elle a été commencée et conduite jusqu'à présent et si, M. le président, vous décidiez que l'honorable député continue la discussion sur la question générale, vous exauceriez les vœux de tout le comité.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le sujet qui était soumis au comité à la séance de l'après-midi, était le chemin de fer Intercolonial même, sujet beaucoup plus vaste que celui qui lui est soumis présentement. Ne serait-il pas mieux pour le comité, par exemple——

M. FOWLER : Sur quel item ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'item 268. Ne vaudrait-il pas mieux laisser passer l'item 269 et arriver à l'item suivant qui est le chemin de fer Intercolonial ?

M. INGRAM : L'honorable ministre des Chemins de fer nous a promis des renseignements qu'il n'a pas encore fournis.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Alors, si c'est le désir du comité, l'honorable député (M. Fowler) peut continuer.

M. FOWLER : Je me suis levé avant l'adoption de l'item sur lequel parlait l'honorable député de Westmoreland. Je me suis levé plusieurs fois avec l'intention de parler pendant que cette petite discussion à côté de la question avait lieu, mais je n'ai pas pu me faire entendre du président. Il me semble que l'honorable député de Westmoreland, puisqu'il voulait montrer au comité et au pays que la réconciliation s'était faite entre lui et le ministre des Chemins de fer aurait dû au moins offrir quelque défense de la politique de l'honorable ministre lorsque l'on discutait cet item. Il aurait dû il me semble, essayer de répondre au discours sur l'administration de l'Intercolonial prononcé par l'honorable député d'Hamilton (M. Barker), le discours le plus nourri d'arguments, et le plus logique que j'aie entendu dans cette Chambre, et qui prouvait que entre lui et le ministre des Chemins de fer, s'était rendu coupable de la plus grande négligence dans l'administration des affaires du ministère des Chemins de fer. Et cependant, l'honorable député de Westmoreland qui représente le centre des chemins de fer du Nouveau-Brunswick, n'a pas été capable, parce qu'il n'a pas saisi l'occasion qui lui en était offerte, n'a pas été capable de répondre à une seule des accusations qui ont été portées contre l'administration de

l'Intercolonial. Il y avait la question du scandale des traverses ; il aurait dû démontrer, s'il l'avait pu, qu'il était nécessaire d'acheter 1,300,000 de traverses lorsqu'il n'en fallait que 300,000 ou 400,000 ; il aurait dû aussi montrer pourquoi on a acheté des traverses qui ne durent que trois ou quatre ans, tandis qu'on aurait pu en avoir de plus durables. Il savait qu'il était impossible de défendre un scandale de ce genre. Mais l'honorable député était obligé de se défendre lui-même au sujet de ce scandale. Il lui fallait défendre sa propre conduite ou essayer de la défendre en obtenant possession de cette lettre célèbre écrite au crayon par l'honorable ministre des Chemins de fer à l'inspecteur des traverses.

Il a senti le besoin d'offrir une réponse quelconque à ce sujet. L'honorable député est un avocat, mais je ne crois pas que s'il défendait un homme accusé d'avoir reçu des marchandises volées, et s'il offrait une aussi pauvre défense que celle qu'il a faite dans cette cause, il pourrait espérer l'acquittement de l'accusé par le jury. Il admet tout. Quel spectacle on nous offre dans cette Chambre des communes, lorsque l'on voit un honorable député qui représente une des populations les plus intelligentes du Canada admettre de son siège en parlement qu'il a reçu des marchandises volées, admettre de plus qu'il a participé au vol avant le fait, et que McManus agissait d'après ses instructions et à sa demande lorsqu'il a volé cette lettre dans le pupitre de son frère. Quelle défense pouvait-il faire de cet acte? Les honorables députés de l'autre côté de la Chambre peuvent dire : Oh, c'était son frère et il n'y a pas de mal ; mais est-ce que ce n'en est pas moins un vol. Est-ce que l'acte d'un frère qui tue son frère ou d'un fils qui tue son père n'en est pas moins un meurtre? Mais il y a présentement dans les prisons de cette province un homme accusé d'avoir tué son père. Cet homme s'est rendu coupable d'un crime, comme s'il avait tué un étranger; son crime est même plus grand. Et voici l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) qui admet que sous sa direction cet homme a volé cette lettre, et qu'il a reçu lui-même cette lettre des mains de cet homme, sachant qu'elle avait été volée. C'est là toute la cause en deux mots. Et comment l'honorable député (M. Emmerson) se défend-il? Il dit qu'il n'a pas trouvé la lettre dans le crachoir, et qu'il n'en a pas collé les morceaux ensemble. C'est la seule défense qu'il peut offrir à la Chambre et au pays pour sa conduite. Or, M. le Président, comme question de loi, et mon honorable ami connaît assez la loi pour savoir que, quelle que puisse être la faute morale, on ne pourrait lui faire subir de procès ni le condamner pour avoir trouvé une lettre dans un crachoir et en avoir collé les morceaux ensemble, tandis qu'il pourrait l'être pour l'autre fait.

L'honorable député (M. Emmerson) a essayé de justifier l'achat de ces traverses en disant qu'elles n'avaient pas toutes été achetées avant les élections. Quelle pauvre défense. Si elles n'ont pas toutes été achetées avant les élections, quoi de plus facile que de faire une promesse avant les élections et de la remplir ensuite et c'est justement ce qui a été fait dans ce cas-ci.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député peut-il donner quelque preuve qu'une promesse a été faite avant les élections et remplie après?

M. FOWLER : Je n'ai pas affirmé la chose. J'ai dit tout simplement que c'était une chose bien facile de faire un arrangement avant les élections et de l'exécuter après. Quelques députés assis sur les derniers bancs de l'autre côté de la Chambre font tant de bruit que le ministre ne peut pas entendre correctement ce que je dis. Je remarque que lorsqu'ils se sentent trop chauffés, ces députés essaient de couvrir la voix de l'orateur, particulièrement les députés de l'ouest.

Maintenant l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) m'a demandé si j'étais en faveur de dépenser de l'argent sur l'Intercolonial. En réponse, je lui dirai que je suis en faveur d'une dépense judicieuse. Mais au sujet de ce projet de vente de l'Intercolonial, je ne crois pas que l'honorable ministre des Chemins de fer ait jamais eu la moindre idée de vendre ce chemin. Je le crois d'autant moins que le ministre des Chemins de fer et Canaux est du Nouveau-Brunswick et qu'il connaît parfaitement le sentiment de la population de cette province sur cette question. Il sait que la construction de ce chemin a été l'une des conditions de la fédération et que le Nouveau-Brunswick ne consentirait jamais à laisser passer l'Intercolonial entre les mains d'une compagnie de particuliers. Je suis en faveur de toute dépense judicieuse sur ce chemin et qu'il me soit permis de dire, en justice pour l'honorable ministre des Chemins de fer, qu'il a fait certaines dépenses très judicieuses et qu'il a beaucoup amélioré le chemin. Mais je ne vais pas aussi loin que l'honorable député de Westmoreland qui a dit que l'honorable ministre avait trouvé un tramway et qu'il en a fait un grand chemin de fer ; je ne vais pas non plus aussi loin que l'honorable ministre du Commerce qui nous a dit que le gouvernement avait trouvé le terminus de l'Intercolonial dans un champ de labour. L'honorable député de Lévis ne remerciera pas l'honorable ministre d'avoir parlé ainsi de la ville de Lévis.

M. BENNETT : C'est l'honorable premier ministre qui a dit cela.

M. FOWLER : Ah ! c'était le premier ministre.

Je dis donc que le chemin de fer Intercolonial a toujours été en très bon état, et que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a le mérite de ne pas l'avoir

laissé se détériorer, et que sous beaucoup de rapports, il s'est tenu au niveau des améliorations modernes, parce que, ainsi que nous le savons, il s'est fait de grandes améliorations dans le matériel roulant et l'équipement général des chemins de fer en ces dernières années. Mais j'ajoute, M. le président, que le ministre a fait aussi beaucoup de dépenses inutiles et extravagantes, qui n'ont pas rapporté au pays un bénéfice proportionnel. Considérez, par exemple, cet achat de 20 acres de terrain bas à environ deux milles de la cité de Saint-Jean, à $475 de l'acre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas deux milles.

M. FOWLER : C'est à plus d'un mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas un mille de la station.

M. FOWLER : Oh ! oui ; plus que cela. La remise aux locomotives est à un bon mille de la ville et il y a encore une bonne distance après cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOWLER : Si mon honorable ami avait jamais parcouru cette distance à pied il dirait que c'est plus éloigné que cela. Mais disons qu'il y a plus qu'un mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas un mille.

M. EMMERSON : C'est dans les limites de la ville.

M. FOWLER : Cela peut être vrai, mais les limites de la ville sont étendues ; elles vont jusqu'à l'hôtel " One Mile House ", et ce terrain est plus loin que cela. J'ai parcouru cette distance à pied et je sais qu'il y a plus qu'un mille. Mais quoi qu'il en soit, ce terrain faisait partie d'une propriété dont la Société d'agriculture a exproprié un morceau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand ?

M. FOWLER : Il y a quelques années. Mais la valeur de la propriété n'a pas beaucoup augmenté depuis.

M. EMMERSON : Le terrain valait un dollar du pied alors.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOWLER : Qu'ils continuent le tapage; ils ne me gênent pas du tout. Je dis donc que la partie de cette propriété, qui est le plus rapprochée de la ville, a été expropriée par la Société d'horticulture qui l'a payée beaucoup moins que $475 de l'acre, un peu plus de $20 de l'acre, je crois, une partie de ce terrain, non pas la bassière, a été vendue à $55 de l'acre ensuite, je crois. Dans tous les cas, le gouvernement a payé deux fois le prix qu'il aurait dû payer. Comme de raison, il y a un entremetteur qui ne se montre pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y en a pas.

M. FOWLER : L'honorable ministre ne devrait pas tant s'exciter. Il est tellement sur les épines, qu'il prend pour lui tout ce que l'on dit, lors même qu'on n'essaie pas de le lier à l'acte incriminé. Je ne dis pas que le ministre savait qu'il y avait un intermédiaire, mais je n'ai pas le moindre doute qu'il y en avait un et qu'il a dû toucher une bonne commission.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis donner à mon honorable ami l'assurance qu'il n'y en avait pas.

M. FOWLER : Est-ce qu'il ne peut pas y avoir d'intermédiaire sans que l'honorable ministre le sache ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y avait pas une marge suffisante pour qu'un intermédiaire pût y faire un profit.

M. FOWLER : Ce n'était qu'un terrain agricole, et qui n'aurait pas été employé pour des habitations d'ici à cinquante ans, même si la ville de Saint-Jean devait prendre les développements que nous espérons tous. On peut acheter les meilleures terres maraichères dans le comté de Westmoreland pour $100 de l'acre, et de la meilleure terre que celle-là. Il y a un homme, un autre Gilbert, qui a une terre de 200 acres tout près du terrain qui a été acheté, qui rapporte environ 200 tonnes de foin par année, et qu'il loue pour $1,000 par année. Or quel intérêt représentent $1,000 par année pour 200 acres à $75 de l'acre ? Cela ne représente pas 1 par 100.

M. EMMERSON : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui dire qu'il y a dans le comté de Westmoreland des prés éloignés des centres et qui se vendent de $160 à $200 de l'acre, et de grands prés aussi.

M. FOWLER : Mon honorable ami sait qu'il est très rare qu'une prairie atteigne $150 de l'acre. Le prix général pour les meilleures de ces terres est de $100, et elles ne sont pas éloignées des villes. Je suis surpris que mon honorable ami affirme telle chose. Il peut se faire que des petits prés atteignent $150 de l'acre, mais le pré anglais ne se vend pas plus de $100 de l'acre. Je dis que le gouvernement a payé un prix extravagant et il y a beaucoup de dépenses dans le même cas. Je suis bien prêt à reconnaître les mérites du ministre lorsqu'il améliore le chemin à un coût raisonnable, mais nous avons le droit de condamner cette dépense inutile et extravagante. Nous voulons que le chemin soit maintenu en bon état. Je suis heureux que le ministre ait prolongé le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, et j'espère qu'il le prolongera plus loin encore. Je voudrais que l'on fit de l'Intercolonial une grande artère principale. En émettant ce

désir, j'exprime seulement mes vues personnelles ; je ne sais pas jusqu'à quel point je suis en accord avec mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre, mais je dis que je suis en faveur d'un prolongement raisonnable et en temps propice du chemin de fer Intercolonial.

Je ne me propose pas, M. le président, d'occuper le temps du comité plus longtemps pour le présent. S'il y avait dans le discours de mon honorable ami de Westmoreland autre chose qui nécessitât une réponse, je continuerais à parler, mais je crois avoir amplement répondu aux quelques questions qu'il a soulevées.

M. INGRAM : M. le président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les remarques de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux(l'honorable M. Blair) de même que celles de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) et de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). Deux ou trois fois j'ai interrompu l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux pour lui poser des questions, et il m'a répondu avec courtoisie. Après ce débat, j'ai entendu un autre député porter une accusation très grave contre l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). Cet honorable député était à son siège alors, et j'ai pris la liberté, à la fin de la séance, de demander pourquoi l'honorable député de Westmoreland ne s'était pas levé et ne s'était pas défendu de l'accusation sérieuse d'avoir volé une lettre.

Quelques DEPUTES : Oh ! oh !

M. INGRAM : Oui, je me sers des paroles mêmes de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), qui a porté cette accusation sérieuse de crime. L'honorable député de Westmoreland m'a répondu aujourd'hui qu'il n'avait pas besoin d'aller dans la province d'Ontario pour apprendre soit la morale ou toute autre chose dans la politique, et qu'il ne croyait pas que l'honorable député de Simcoe-est et l'honorable député d'Elgin-ouest, ainsi qu'il m'a désigné, avaient le droit de se mêler de cette affaire.

M. EMMERSON : Je vous demande pardon, j'ai voulu dire d'Elgin-est.

M. INGRAM : Malheureusement il a parlé d'un incident qui doit faire rougir tous les libéraux du Canada.

M. BENNETT : Ils ne savent pas rougir.

M. INGRAM : Un incident qui a eu lieu dans la province d'Ontario, il y a quelques années, une des actions les plus honteuses qui aient jamais été commises par le parti libéral dans la province d'Ontario.

M. EMMERSON : Ce n'était pas la lettre qui a été écrite aux électeurs d'Haldimand pendant une certaine élection?

M. BENNETT : Essayez autre chose.

M. INGRAM : Je vais examiner cela, et avant que je finisse je pourrai vous relancer. Mon honorable ami a parlé de l'incident connu sous la désignation " Parlez maintenant," et de l'écrit jeté dans le crachoir, incident qui a causé la confusion de l'homme le plus honorable qui ait jamais conduit les affaires publiques au Canada.

Je veux parler de feu l'honorable John Sanfield Macdonald qui fut poussé au tombeau par les fausses accusations portées contre lui par les libéraux de la province de l'Ontario. Je défie les honorables messieurs de la droite de mettre le doigt sur un acte de corruption ou déshonorant commis par John Sanfield Macdonald ou son gouvernement ; mais ce fut par de semblables tactiques déshonorantes qu'il a été chassé du pouvoir, et c'est une chose lamentable pour la population de la province d'Ontario. Quant à ce qu'a dit de moi l'honorable monsieur dans le comté d'Elgin, j'ai eu l'honneur de représenter les deux extrémités de ce comté, et durant ces cinq élections on n'a présenté qu'un seul protêt contre moi ; et après quatre jours de tâtonnements par mes adversaires, ils réussirent à trouver trois misérables cas qui m'ont causé la perte de mon siège. Je veux comparer cela avec un incident qui eut lieu dans le comté d'Elgin, un des plus déshonorants qu'aucun candidat se soit jamais rendu coupable. J'en ai ici la preuve sous la signature du candidat libéral d'Elgin-ouest, et pour l'information de mon honorable ami, qui n'est pas depuis longtemps dans la Chambre et qui n'est peut-être pas très au courant de l'histoire de son parti dans la province de l'Ontario, je lirai le document qui contient la liste des plus ignobles infamies dans l'histoire du Canada. Ce document est signé par Donald McNish, après avoir été préparé par son propre procureur, et est adressé à MM. Crothers et Price, avocats de Saint-Thomas, qui défendaient son adversaire, et ce document a fait annuler son élection ; le tribunal ne prit que quelques minutes pour renre son arrêt. Que dit-il ? Il dit :

Saint-Thomas, 26 juin 1899.

MM. Crothers et Price, avocats, etc.,
Saint-Thomas, Ontario.

Messieurs.—Nous avons l'honneur de vous informer que M. Macnish a discuté longuement avec ses avocats les allégations contenues dans la pétition qui a été présentée contre son élection comme député à l'assemblée législative de l'Ontario pour Elgin-ouest, et qu'ils ont en grande partie fait une enquête sur les accusations qu'elle contient, et sur autres affaires qui sont venues à leur connaissance au cours de cette élection. Et les soussignés font les déclarations et les aveux suivants au sujet de ces accusations.

1. Qu'un grand nombre de personnes ont été spécialement envoyées dans la circonscription par des agents du parti libéral dans le but avéré de prendre part en faveur de M. Macnish à l'élection tenue le 12 janvier 1899, et nous croyons que quelques-unes de ces personnes ont pris des moyens frauduleux et corrupteurs pour assurer son élection.

2. Que plusieurs de ces personnes ont illégalement et sans autorisation agi comme présidents du scrutin à la dite élection, et dans au moins trois de ces cas ont ainsi agi sous le nom de citoyens respectables de la localité, ayant été sous ces noms supposés présentés à l'officier rapporteur par les agents locaux de M. Macnish.

3. Que dans plusieurs subdivisions de votation dans le comté il a été commis de graves irrégularités lors du retour des boîtes de scrutin et de leur contenu, de la votation et du recensement des bulletins à cette élection.

4. Qu'on a introduit dans le comté un grand nombre de personnes dans le but exprès de les faire passer pour des électeurs légitimes, et aidées de quelques-uns des partisans locaux de M. Macnish, ces personnes ont usurpé la qualité des électeurs régulièrement inscrits, en votant pour M. Macnish.

5. Que le nombre déclaré de voix en faveur de M. Macnish a largement dépassé le nombre de voix données de bonne foi pour lui.

6. Qu'un grand nombre de voix données en faveur de M. Macdiarmid ont été manipulées d'une manière néfaste et corruptrice, de sorte que le résultat de l'élection a été rendu douteux et que sous ce rapport la votation à Shedden et à Middlemont et dans plusieurs divisions de Saint-Thomas où ces dits étrangers ont agi comme présidents du scrutin, mérite une attention spéciale.

7. Qu'il y a de bonnes raisons de croire qu'il existe plusieurs cas spéciaux et dont l'authenticité est bien constatée, où des agents de M. Macnish ont caché dans leurs demeures quelques-uns de ces étrangers, qui là ont payé de fortes sommes d'argent à des électeurs pour les induire à voter pour lui.

8. Que M. Macnish devra remettre tout de suite à l'Orateur de l'Assemblée législative sa démission de membre de cette assemblée pour la dite circonscription électorale.

(Signé) DONALD MACNISH.

Témoin:
(Signé) A. B. AYLESWORTH.

Cette pièce est signée par Donald MacNish. Je signale ce point pour montrer à mon honorable ami qu'avant de jeter la pierre au parti conservateur dans l'Ontario, il ferait mieux d'étudier l'histoire de son propre parti dans cette province et alors je suis convaincu qu'il s'abstiendra de porter d'autres condamnations de cette nature.

Quant à la lettre elle-même mon honorable ami a déclaré devant le comité que durant la vacance de Pâques, il était allé à Moncton et qu'il n'avait pas voulu rencontrer M. Charles McManus, parce qu'il ne voulait avoir avec lui aucune conversation au sujet de l'inspection frauduleuse des traverses de chemin de fer.

M. EMMERSON : J'ai dit que je ne voulais avoir aucune conversation avec M. McManus au sujet du témoignage qu'il pourrait être appelé à rendre devant le comité.

M. INGRAM : L'honorable monsieur ne désirait pas rencontrer M. McManus ?

M. EMMERSON : Au sujet du témoignage qu'il pourrait être appelé à rendre devant le comité. Il était déjà assigné, et en ma qualité de membre du comité je le savais.

M. INGRAM : Et l'honorable monsieur a dit :

Je désirerais donner une explication. J'ai assisté aux réunions de ce comité avant la vacance de Pâques et cette question m'intéressa beaucoup. Lorsque je retournai à Moncton je ne voulais pas parler à M. McManus, l'inspecteur——

Pourquoi l'honorable monsieur ne voulait-il pas lui parler ? Etait-il déshonorant de parler à un homme qui, ainsi qu'il l'a dit au comité, appartenait à une famille respectable et honorable ?

M. EMMERSON : Sûrement mon honorable ami acceptera la déclaration que j'ai faite. Ce que j'ai dit c'est que je ne voulais pas avoir de conversation avec M. MacManus au sujet du témoignage qu'il pourrait être appelé à rendre devant le comité, parce que je savais qu'il avait été assigné à comparaître devant le comité.

M. INGRAM : L'honorable monsieur voudra-t-il me dire quand il s'est procuré la lettre ?

M. EMMERSON : J'ai déjà dit devant le comité que je m'étais procuré la lettre pendant mon séjour chez moi durant la vacance de Pâques, et que je l'avais apportée à Ottawa, lorsque je suis venu reprendre mes devoirs parlementaires.

M. INGRAM : Et c'est strictement vrai, je suppose. Voilà la déclaration.

Voici une partie du témoignage que je veux mettre devant la Chambre. Le 30 mars dernier l'honorable monsieur a dit :

Je voudrais demander——

Il aborda brusquement la question. Il ne fit aucune pause, il n'hésita pas pour poser la question lorsqu'il crut pouvoir atteindre son but.

——je voudrais demander si M. McManus est un homme jouissant d'une bonne réputation dans cette partie du pays ?—R. Je n'ai jamais rien entendu dire contre lui.—Q. Vous connaissez la famille à laquelle il appartient ?—R. Oui.—Q. Une des plus vieilles familles de Westmoreland de la plus haute respectabilité ?—R. Oui.—Q. Est-il juste de vous demander ceci, je crois, ou ne savez-vous pas que M. McManus nie absolument et complètement avoir accepté des traverses de tremble ou des traverses de sapin ?—R. C'est ce que m'a dit M. Russell, de Moncton, qui l'a questionné.

L'honorable monsieur voudra-t-il dire à cette Chambre comment il savait que M. MacManus avait nié avoir jamais examiné des traverses de sapin ou de tremble ?

M. EMMERSON : Je vais le dire à mon honorable ami. L'incident eut lieu le 13 mars, avant que M. MacManus eût été assigné comme témoin. Il était généralement connu qu'il avait nié avoir accepté ces traverses. C'était la rumeur générale qu'il avait déclaré cela à l'ingénieur de l'entretien de la voie.

M. INGRAM : Voilà la déclaration que l'honorable monsieur a faite le 30 mars.

Il était particulièrement désireux de poser une question à brûle-pourpoint pour provoquer un témoignage établissant la parfaite honorabilité de la famille McManus. Qu'arriva-t-il plus tard ? L'honorable monsieur était présent avec cette lettre dans sa poche, exonérant McManus. S'est-il précipité pour interrompre ce gentleman qui essayait de découvrir si McManus avait cette lettre en sa possession ? Il ne l'a pas fait. Cet honorable gentleman posait des questions depuis une demi-heure, et l'honorable député restait sur son siège avec la lettre dans sa poche, et il ne s'est pas levé pour essayer de défendre McManus en produisant la lettre.

M. EMMERSON : C'était très cruel de ma part.

M. INGRAM : Qu'est-ce qu'il a fait ? Il a pris le ministre des Chemins de fer à l'écart et l'a consulté au sujet de la lettre. Puis il a attendu une demi-heure à peu près jusqu'à ce que M. Barker eût découvert que le ministre des Chemins de fer avait donné cette lettre à McManus. Pourquoi était-il nécessaire de donner à McManus cette lettre sous l'autorité de laquelle McManus accepta un grand nombre de traverses qu'il n'aurait pas dû accepter. Alors que McManus désirait remplir son devoir et refusait d'accepter de l'épinette blanche lorsque la soumission exigeait de l'épinette noire, qu'a fait le particulier qui désirait vendre des traverses au gouvernement ? Permettez-moi de lire ce qui est arrivé :

Q. Combien de traverses offertes par M. Ultican aviez-vous refusées ?—R. Je n'en avais examiné aucune avant cela ?

Q. Vous n'en aviez pas vu du tout ?—R. Quoi donc ?

Q. Les traverses de M. Culligan ?—R. Il m'a mena voir des traverses, et je me suis aperçu que c'était des traverses d'épinette blanche, du moins la plus grande partie, et j'ai dit à M. Culligan: Vos traverses sont en épinette blanche, et il répondit: " Oui, qu'est-ce que cela fait," alors je sortis le mémoire que je lui montrai, disant que je devais prendre de l'épinette noire, il voulait voir les mots, il est venu regarder par-dessus mon épaule, il a vu et a dit: " Comment diable cela est-il, je n'ai jamais convenu de donner de l'épinette noire, il n'en pousse pas ici." Je répondis : je n'en sais rien, et il dit : " C'est très bien, je vais voir Pottinger à ce sujet." Voilà toute la conversation que nous avons eue.

Q. Vous ne vouliez pas accepter les traverses parce qu'elles étaient en épinette blanche ? R. J'allais les refuser.

Q. Il a réussi à les faire accepter ensuite ? —R. Oui.

Je veux montrer que lorsque McManus désirait faire son devoir en n'acceptant pas l'épinette blanche, il a plus tard reçu directement du ministre une lettre lui disant d'accepter les traverses.

M. EMMERSON : Non.

M. INGRAM : Oh ! alors, je serais obligé de la lire.

M. EMMERSON : Lisez ce que dit la lettre.

M. INGRAM : Voici la fameuse lettre, et que dit-elle ?

M. McManus voudra bien faire l'inspection des traverses de M. Culligan de la même manière que celles de M. Ultican.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Oh ! oh !

M. INGRAM : Mon honorable ami de Cap-Breton (M. Johnston) qui ne paraît pas connaître grand chose de cette affaire, interrompt comme d'habitude. Au sujet du contrat d'Ultican, que demandait la soumission ? Elle demandait des traverses d'épinette, non pas d'épinette noire, et cette lettre donnait instruction à cet homme d'accepter des traverses d'épinette blanche. Or, les chemins de fer de l'Etat dans ce pays ont des administrateurs. Ils ont des ingénieurs en chef, et ce M. McManus agissait sous les ordres de l'ingénieur. Si le ministre avait voulu faire son devoir, il aurait donné instruction à l'ingénieur du chemin de fer de dire à M. McManus qu'il pourrait faire l'inspection de ces traverses de la même manière que les autres. Non ; lui, ministre des Chemins de fer, il s'abaisse à donner des conseils à cet homme qui gagne $2 par jour, sur la manière de faire son ouvrage. Toute cette affaire de lettre n'est qu'une indigne comédie d'un bout à l'autre évidemment. C'est une chose déshonorable. Je dirai plus : j'affirme que mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) devait assurément avoir un autre objet en vue que celui qu'il a déclaré dans la Chambre, en se procurant la lettre de la manière que l'on sait et en la présentant au comité des comptes publics comme il l'a fait.

M. EMMERSON : Je regrette que l'honorable monsieur ne soit pas disposé à accepter mon explication.

M. INGRAM : Je m'en tiens simplement à la preuve et je préfère cela dans le présent cas. Je représente, il est vrai, un comté de la province d'Ontario. Mais je désire faire voir à mes amis des provinces de l'Est, que s'ils veulent que les chemins de fer de l'Etat réussissent, s'ils veulent qu'ils soient populaires dans tout le Dominion, ils devraient faire tout ce qu'ils peuvent pour que ces chemins de fer soient administrés d'une manière économique et efficace. Venant de la province de l'Ontario—la province qui paie la plus grande proportion des taxes de ce Dominion—n'est-ce pas mon droit et mon devoir comme homme public de voir à ce que les chemins de fer de l'Etat soient administrés de la manière la plus économique possible ? Je défie n'importe quel honorable député de signaler un seul mot prononcé par aucun député du côté conservateur contre le chemin de fer Intercolonial. Personne de notre côté de la Chambre ne condamne le chemin de fer Intercolonial. Ce que nous faisons et ce que nous avons le droit de faire, c'est de condamner les dépenses insensées et extravagantes faites sur

ce chemin de fer. Avons-nous besoin d'autres preuves que la déclaration que l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a faite hier ? Depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, je n'ai jamais entendu faire à propos de ce chemin de fer un meilleur exposé que celui qu'a fait hier soir cet honorable député. Qu'on n'oublie pas que c'est l'exposé d'un homme que a été un jour administrateur général d'un chemin de fer dans ce pays. On ne pourrait trouver dans cette Chambre un homme plus capable de discuter les affaires du chemin de fer Intercolonial que l'honorable député d'Hamilton. Et je suis convaincu qu'aucun honorable monsieur ne peut dire que mon honorable ami d'Hamilton se soit servi de paroles qui pussent blesser nos honorables adversaires ou qui que ce soit. Nous désirons simplement discuter cette affaire avec justice, exprimer nos opinions franchement, avec l'espoir qu'en agissant ainsi nous aiderons à faire réussir le chemin. Et j'irai plus loin et dirai que si l'on avait besoin d'une justification des plaintes faites par les honorables députés de notre côté concernant l'administration du chemin de fer Intercolonial, on la trouvera dans la déclaration qu'a faite hier le ministre des Chemins de fer. Que trouvons-nous dans le document que l'honorable ministre lui-même a lu dans cette Chambre ? C'est un document daté à Moncton, le 1er mai 1899, adressé au ministre des Chemins de fer et Canaux et signé par D. Pottinger, administrateur général. Et sur la dernière page de ce document je lis ce qui suit :

Il est difficile de dire exactement ce qu'il faudrait faire pour répondre aux exigences du trafic des voyageurs. Quant aux locomotives et wagons, tout dépend plutôt de leur apparence, de leur vitesse, du confort et de garanties qu'ils procurent, que de la réduction des tarifs. Vous connaissez parfaitement les faits et tout ce qui se rapporte à cette question ; je n'ai donc pas besoin de vous en entretenir bien longuement. Je me contenterai de vous dire que les locomotives destinées à nos trains de voyageurs sont petites et que l'état de notre voie est loin d'être recommandable. L'étranger qui visiterait les provinces ne manquerait pas de se dire que, à en juger d'après les apparences, l'état de ce chemin laisse beaucoup à désirer au point de vue financier et qu'il est assez pauvre pour mal paraître et ignorer ce qu'est la propreté. Or, sachant que ce chemin appartient au gouvernement et qu'il représente pour ainsi dire à la face de l'univers ce qu'est le gouvernement canadien, nous ne pouvons nous empêcher de rougir en songeant à tout cela. Nos wagons furent construits longtemps avant que le confort en chemin de fer fut reconnu indispensable et nous ne les avons pas assez améliorés pour pouvoir dire qu'ils sont en état de répondre aux exigences actuelles.

M. EMMERSON : L'honorable monsieur veut-il donner la date de cette lettre ?

M. INGRAM : Mai, 1899. Maintenant, je veux être parfaitement clair—je n'essaie pas de trouver à redire contre le gouvernement à ce sujet ; mais je désire faire une déclaration comme député de cette Chambre, qui, je l'espère, cherche à offrir quelque conseil qui aidera à mettre ce chemin sur le pied qu'il devrait avoir. Et je dis que si ce chemin en aucun temps, soit sous un gouvernement conservateur, soit sous la présente administration, était dans l'état qu'on a dit, ce serait une honte pour le Canada. Et, en ce qui me concerne, s'il est nécessaire de voter de l'argent pour donner à ce chemin la valeur qu'il devrait avoir, pour faire la concurrence à n'importe quelle autre ligne du pays, je suis prêt à voter ce que je croirai être une somme suffisante pour le mettre dans cette condition. En même temps je désire dire avec autant de force que je le puis, que je désapprouve entièrement les méthodes suivies dans l'administration de ce chemin de fer.

Mon honorable ami (M. Barker) a cité comme exemple le cas des achats de houille. L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) n'a critiqué aucune des dépenses faites pour le chemin de fer Intercolonial. Mais je le défie, lui ou tout autre honorable député de cette Chambre qui connaît quelque chose dans l'exploitation des chemins de fer, de se lever dans cette Chambre et de discuter ces dépenses.

Une personne qui ne trouverait pas à redire dans un cas comme celui-ci, n'est pas un véritable ami du chemin de fer Intercolonial. On a admis dans cette Chambre que le 30 juin 1900, le chemin possédait quinze mille tonnes de houille. Il a été prouvé dans les témoignages qu'une certaine agitation régnait dans les mines de houille de la Nouvelle-Ecosse dès les mois de janvier ou février. Dans les circonstances, j'accuse l'administration du chemin de fer d'avoir négligé son devoir en ne se préparant pas pour cette grève menaçante. Dans la dernière partie de décembre, l'administration du chemin de fer s'est trouvée avec seulement six jours d'approvisionnements de houille dans ses parcs, et cela en face d'un menace de grève de la part des mineurs. Y a-t-il dans ce pays un chemin de fer convenablement administré qui se permettrait de laisser s'épuiser en partie sa provision de houille, en présence du danger d'une interruption de l'approvisionnement ?

Non, aucune compagnie de chemin de fer dans ce pays n'agirait ainsi. Que trouvons-nous de plus ? Nous trouvons une convention préparée par les différentes compagnies houillères dans la province sur le parcours de la ligne de ce chemin de fer et nous trouvons les compagnies de houille assez adroites et assez rusées pour faire insérer dans leur convention avec le gouvernement une clause en vertu de laquelle en cas de grève elles ne seraient pas obligées de fournir la quantité de houille convenue. Cela, c'est la pure vérité. Voyons-nous le gouvernement se protéger ? Pas du tout. Qu'est-ce que le gouvernement aurait dû faire dans un cas de cette espèce ? En préparant son contrat avec les compagnies de houille, lorsque ces compagnies demandaient une clause comme

celle-là, le gouvernement aurait dû dire : Voici que vous demandez une certaine chose pour vous protéger vous-mêmes ; or, nous demandons une certaine protection pour nous-mêmes. Et qu'aurait-elle dû être ? Insérer une clause par laquelle dans le cas de grève de la part des mineurs, rendant impossible la fourniture de la quantité de houille voulue au chemin de fer, et mettant le gouvernement dans l'obligation d'acheter sa houille ailleurs pour en avoir un grand approvisionnement en magasin, le gouvernement ne serait pas tenu d'acheter l'approvisionnement convenu entre les parties. C'eût été une ligne de conduite convenable à suivre, c'eût été une protection pour le gouvernement.

Le gouvernement avait en magasin pour plus de $500,000 de houille le 30 juin 1901. Pourquoi le gouvernement était-il obligé d'avoir une aussi grande provision en magasin ? Parce que, outre qu'il avait une forte provision de houille américaine, il était obligé par son marché avec les compagnies houillères de prendre la quantité mentionnée dans le contrat. De sorte que je dis qu'il a été imprévoyant dans son administration du contrat de houille avec les compagnies. Chacun sait que lorsque vous avez un grand approvisionnement de houille sur un chemin de fer, cette houille se détériore naturellement lorsqu'elle est exposée à l'air ; lorsqu'elle est exposée à la pluie et au soleil, elle n'a pas les mêmes propriétés calorifiques que lorsqu'elle vient de sortir de la mine. Ainsi je dis dans ce cas que le gouvernement a perdu une forte somme d'argent en achetant de la houille lorsque le prix était d'environ 50 pour 100 de plus que l'année précédente. La houille qu'il a été obligé d'acheter durant le temps de cette grève, a augmenté de prix, une partie s'élevant jusqu'à $5.12 la tonne, prix énorme à payer pour de la houille, prix beaucoup plus élevé que ne paie aucune compagnie de chemin de fer dans ce pays.

Puis, nous trouvons la même mauvaise administration à propos des traverses de chemin de fer. L'administrateur, dans son témoignage sous serment devant le comité, dit que c'était lui qui avait préparé les estimations et qu'il savait qu'il ne serait pas nécessaire d'acheter plus de 300,000 à 400,000 traverses pour cette année-là. Que fit-il cependant ? Nous voyons qu'il n'achète pas moins de 1,300,000 traverses. On lui pose la question: Ces traverses durent-elles moins longtemps lorsqu'elle restent sans usage sur le terrain ? Non, il ne le croit pas. Et quoi, monsieur, il avait si peu d'expérience de la valeur des traverses qu'il ne pouvait faire une estimation de la durée probable des traverses d'un diamètre quelconque. Cet homme ne pouvait pas dire si les traverses perdaient ou non de la valeur en restant d'année en année sans emploi. Tout homme qui a quelque expérience en chemins de fer sait bien que plus vite vous placez des traverses plus longtemps elles dureront. Je crois qu'en voilà assez à propos de la houille et des traverses. Maintenant, quant aux locomotives. Je me suis permis d'interrompre le ministre des Chemins de fer et Canaux lorsqu'il parlait des locomotives. Je suis partisan des industries canadiennes. J'ai acquis quelque expérience en chemins de fer dans ce pays et aux Etats-Unis ; j'ai été employé sur environ sept ou huit chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis, et je connais quelque chose dans le maniement des locomotives et dans leur construction ; et je veux critiquer M. Russell sur sa conduite au sujet de ces locomotives. Malgré la déclaration du ministre des Chemins de fer et Canaux que M. Russell était un Canadien et avait été employé sur le chemin de fer Intercolonial, il y a des années, je veux signaler qu'il a écrit une lettre circulaire dont pourrait profiter chaque fabricant de locomotives des Etats-Unis—à l'effet que ces locomotives de Kingston laissaient à désirer et que la locomotive Cooke était défectueuse. Je dis que permettre de faire circuler une telle affirmation parmi les différents surintendants, et de la reproduire dans la presse de ce pays, était une démarche très inconvenante de la part de M. Russell. Pourquoi, dis-je cela ? Spécialement eu égard à ce fait que M. Muhlfield est un homme du métier, et que M. Muhlfield lui a dit en conversation que la construction de ces locomotives n'était pas défectueuse, que s'il avait une occasion d'en faire l'ajustage il serait en état de dire si c'était la faute des mécaniciens qui les conduisaient ou si c'était la faute de la houille, ou si c'était la faute de la construction de locomotives. Pourquoi M. Russell ne s'est-il pas contenté de cela ? Pourquoi n'a-t-il pas donné instruction à ce monsieur de faire rentrer ces locomotives et en faire l'ajustage, et essayer de leur faire subir une épreuve convenable? Il n'en a rien fait, mais il a lancé cette circulaire, et c'est pour cela que je le condamne. Je sais que ces locomotives de Kingston ont fait leur service aussi bien et mieux qu'un grand nombre d'autres locomotives employés sur les chemins de fer de ce pays.

Je n'ai aucun intérêt quelconque dans la fabrique de locomotives de Kingston, je sais que cette industrie a servi à favoriser les intérêts du parti libéral dans ce pays ; par conséquent on ne peut m'accuser comme conservateur d'avoir aucun désir de favoriser indûment cette industrie. Je suis donc plus libre de dire que je considère que ces locomotives de Kingston sont de bonnes machines, et que j'espère qu'on en emploiera un plus grand nombre sur ce chemin de fer.

Maintenant, parlons du matériel roulant. Mais, monsieur, nous avons la preuve que des centaines et des centaines de wagons de ce chemin de fer restent inoccupés, nous avons la preuve par le surintendant des ateliers, qu'il ne connaît pas dans quel état se trouve une grande partie du matériel roulant. Cependant, le gouvernement

dépense de fortes sommes d'argent pour acheter du matériel neuf, pour s'en servir sur ce chemin. Or, ne serait-il pas dans l'intérêt de l'économie que les officiers de ce chemin de fer inspectassent avec soin ce matériel roulant, et lorsqu'ils y trouveraient quelques wagons ayant besoin de réparations, d'ordonner ces réparations de manière à remettre ce matériel roulant en service, économisant ainsi au pays une forte somme d'argent. Je comprends facilement l'indifférence de l'administrateur sur ce point. Qu'est-ce que cela fait à M. Pottinger d'inscrire du matériel neuf au compte du capital ? Si le gouvernement et le parlement sont satisfaits, qu'est-ce que cela lui faisait ? Mais, monsieur, si l'administrateur général peut avoir tout l'argent qu'il veut, va-t-il pratiquer l'économie ? Certainement non. Ainsi je dis qu'au lieu d'acheter encore du matériel, on aurait pu conserver une grande partie de celui qu'il avait, avec de l'économie et une administration convenable.

Maintenant, on a beaucoup parlé du compte du capital, relativement aux revenus et à l'inscription au compte de l'entretien et ainsi de suite. J'ai toujours compris que dans l'exploitation d'un chemin de fer dans ce pays ou dans aucun autre, il est du devoir de l'administration d'exploiter son chemin de fer aussi économiquement que possible ; secondement, de maintenir les dépenses dans les limites des recettes ; et troisièmement, à la fin de l'année, de prendre leurs dépenses d'en soustraire leurs gains, et montrer, si possible, un excédent aux actionnaires de la compagnie.

J'ai toujours cru que c'était la vraie manière d'exploiter un chemin de fer dans ce pays, mais depuis que je fais partie de cette Chambre j'ai trouvé qu'on suivait une méthode toute différente. On suit une méthode d'après laquelle on peut acheter du matériel pour le chemin de fer, et lorsqu'il devient usé, le mettre simplement de côté, en acheter du neuf, le porter au compte du capital, et ne jamais l'inscrire au compte de l'entretien. Or, des honorables députés ont donné au ministre des Chemins de fer et Canaux un certificat de capacité, parce que l'honorable ministre avait administré le chemin de fer dans un esprit tout à fait impartial. C'est une question à l'égard de laquelle je peux raisonnablement m'attribuer du crédit, parce que lorsque mes propres amis étaient au pouvoir j'ai fait alors ce que je fais aujourd'hui—je me suis opposé à l'influence politique dont on se servait d'une manière ou d'une autre sur ce chemin de fer, et d'après les renseignements que j'ai puisés à très bonne source, je crois que cette influence politique s'exerce encore dans l'administration de ce chemin de fer. Je veux dire que nous avons dans l'administrateur général un gentleman qui, bien qu'à mon avis puisse avoir un pauvre jugement dans certaines choses, fait preuve d'un très bon jugement dans d'autres, mais je dis aussi en faveur de ce fonctionnaire que si on n'intervenait pas, si on lui permettait de diriger ce chemin de fer sans aucune influence de la part des partis politiques, je crois qu'il serait en état de montrer un meilleur résultat dans l'administration du chemin de fer. Mais, comme je l'ai dit déjà, c'est dû à l'influence politique qui s'exerce de temps à autre et constitue le fléau de l'administration du chemin de fer, et c'est la principale raison pour laquelle le peuple a de fortes sommes à payer, et c'est pour cela qu'on l'appelle actuellement le gouffre du gouvernement de ce pays.

Maintenant il y a une autre question se rattachant au prolongement des voies d'évitement. M. Pottinger a donné son témoignage sous serment sur la voie d'évitement de la Copper Crown Company. Je désire attirer l'attention de l'honorable député de Westmoreland sur le fait qu'il ferait mieux de relire avec soin la preuve se rattachant à la question Copper Crown, et s'il y a d'autres honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre qui veulent lire cette preuve avec soin ils se convaincront qu'il y avait quelque chose de répréhensible dans ce marché.

C'est bien beau de dire que c'est une petite affaire, qu'elle n'entraîne qu'une dépense de $20,000 seulement, qu'elle ne vaut pas la peine qu'on s'en tourmente, mais dans les chemins de fer ce sont les petites choses qui, ajoutées les unes aux autres à la fin de l'année, forment les grosses sommes, et avant que l'honorable ministre n'entreprenne de dépenser des sommes d'argent de $20,000 et plus, l'administrateur général devrait régler ces dépenses de manière à ce qu'on n'en abuse pas ; qu'une valeur de cent cents de matériaux et de main-d'œuvre sera fournie par chaque cent cents de dépenses. Que dit l'administrateur général ? En allant s'informer aux bureaux de la Copper Crown Company pour savoir quelle était la production de cette compagnie, il trouva que la compagnie avait exagéré la capacité de production de sa mine. Il a déclaré cela dans son témoignage. Or, je voudrais que les honorables députés de cette Chambre comparent cette déclaration avec ce que je vais dire. Lorsqu'une compagnie ou un particulier veut une voie d'évitement qui se rende jusqu'à ses ateliers, la compagnie ou le particulier construit une voie d'évitement, la paie et ensuite si la compagnie du chemin de fer a obtenu des marchandises à transporter, et continue d'en obtenir elle accorde à la compagnie, ou au particulier une remise sur ce transport pour l'indemniser des dépenses faites sur cette voie d'évitement. C'eût été une bonne ligne de conduite à suivre dans ce cas ; mais que trouvons-nous en réalité ? Après que la compagnie eût exagéré la quantité de houille tirée de sa mine, l'administrateur général malgré cela, se retire et autorise une dépense de $20,000 sur cette voie d'évitement, sur laquelle il ne passe pas aujourd'hui un ballot de marchan-

dises, sur laquelle on n'a transporté que 4,000 tonnes de fret, pour lesquelles on a payé environ $3,000.

Et l'on se demande s'il passera jamais encore sur cette ligne une livre de fret. S'il eût suivie une ligne de conduite convenable, il aurait dit à la compagnie : Construisez votre voie d'évitement, nous tranporterons votre fret et lorsque vous aurez gagné assez de remises sur votre fret, on vous remettra votre argent. Il y aurait eu une garantie pour le peuple du Canada qu'il n'aurait rien perdu par la transaction, mais jusqu'à présent la perte sur cette transaction se chiffre par quelque chose comme $17,000 jusqu à ce jour et il reste encore $500 dus à M. Macdonald pour honoraires se rattachant à cette transaction. Voilà un exemple de la manière dont on administre ce chemin.

De plus, nous avons dans cette Chambre un principe qui s'applique non seulement au ministre des Chemins de fer et Canaux, mais aussi au ministre de l'Agriculture et à toutes les divisions de ce gouvernement et c'est celui-ci : qui a le plus de droit d'accepter ces estimations ? De qui est-ce le devoir, comme représentant de cette Chambre, d'accepter ces estimations ? N'est-ce pas autant notre devoir d'accepter ces estimations et de les critiquer, que celui des honorables messieurs de la droite ? Dans la discussion honnête de ces estimations, le gouvernement devrait suivre une méthode et cette méthode devrait être que lorsqu'il y a un ouvrage public à construire, que ce soit un canal, un chemin de fer, un édifice public ou autre chose pour quoi il faut dépenser des deniers publics dans ce pays, le ministère qui désire dépenser cet argent pour ce projet devrait demander à son ingénieur ou autre officier dont c'est le devoir, de préparer une estimation convenable du coût de cet ouvrage. Puis une fois que le gouvernement a décidé sa ligne de conduite par rapport à cet ouvrage, une fois qu'il a convenu de faire cet ouvrage, il est de son devoir de venir devant la Chambre et supposant que cet ouvrage coûtera $1,000,000, et que le gouvernement sente qu'il ne pourra pas dépenser $1,000,000 cette année, qu'il vienne demander $200,000 pour cet ouvrage dans son budget. Qu'il dise alors : ces $200,000 seront dépensés pour un certain ouvrage : d'après l'estimation, nous croyons que cet ouvrage coûtera $1,000,000, chaque année suivante nous espérons dépenser $200,000 jusqu'à l'expiration de cinq années, et alors nous aurons dépensé $1,000,000 pour cet ouvrage, et cela suffira, nous l'espérons, pour le compléter. Quel système suit le gouvernement aujourd'hui ? Il vient d'abord à la Chambre et, prenant comme exemple le cas du prolongement du chemin de fer de Sydney, il demande $8,000 pour terminer cet ouvrage. Le ministre des Chemins de fer et Canaux limite-t-il les dépenses à cette somme ? Pas du tout. Que fait-il ? Il commence par dépenser $699 pour les annonces d'un ouvrage qui coûte $8,000. Puis il continue, sans s'occuper du parlement, en dépensant $17,000 pour un ouvrage pour lequel il n'est autorisé à dépenser que $8,000. Est-ce bien là le devoir du gouvernement ? Est-ce ainsi qu'on doit dépenser l'argent du peuple ? Certainement non.

Mais ce n'est là qu'un exemple de la conduite du ministre des Chemins de fer et des autres ministres. Nous avons été témoins, il y a peu de temps, d'un malheureux spectacle, celui d'un ministre qui prend quelques $13,000 sur une dépense votée en 1901 pour l'appliquer à un ouvrage commencé en 1891. N'est-ce pas une manière honteuse de conduire les affaires du pays ? C'est simplement une farce pour les représentants du peuple de venir au parlement et de prétendre voter le budget lorsque les ministres de la Couronne dépensent l'argent comme il leur plaît, et sans s'occuper des décrets du parlement. Aucun langage n'est trop véhément pour condamner une telle conduite. Tant que j'occuperai un siège dans cette Chambre, je protesterai autant que je pourrai contre une application aussi irrégulière des crédits votés par cette Chambre. Mon honorable voisin me signale qu'il a été dit sous serment qu'on n'a pas dépensé moins de $1,364.94 en annonces se rattachant à trois rotondes, et lorsqu'on a demandé à l'administration du chemin de fer Intercolonial pourquoi il avait été nécessaire de dépenser une aussi forte somme pour cette fin, quelle fut la réponse du brillant administrateur de ce chemin de fer de l'Etat ? Il nous dit : Les gens sont si occupés, et les entrepreneurs ont tant d'autres ouvrages que nous ne pouvons obtenir leurs services sans encourir cette forte dépense en annonces. Cela ressemble à ce qu'on nous a dit l'autre soir, que le gouvernement ne pouvait faire accepter des places à des gens pour faire le recensement. Eh bien, j'en félicite le gouvernement. C'est le premier gouvernement qui ait jamais eu le plaisir de ne pouvoir trouver des gens pour accepter ses places. Je pourrais parler, M. l'Orateur, de monopole des traverses de chemins de fer Curran, et de plusieurs autres affaires ; et si j'en parlais, je n'aurais qu'à prendre le livre, parce que j'ai ici devant moi les témoignages sous serment. Je voudrais savoir si le peuple du Canada va approuver une telle ligne de conduite de la part de n'importe quel gouvernement. Je veux savoir s'il permettra aux ministres d'agir ainsi.

Quand M. McManus a passé de la charge d'inspecteur des traverses à celle de sous-inspecteur du bois de service on a demandé à M. Russell, le gérant du chemin de fer Intercolonial, la raison de ce changement, et le ministre a cru de son devoir d'objecter. Dans aucune maison d'affaires au monde un directeur responsable ne s'opposerait à la réponse à pareille question. C'est la chose la plus absurde dont j'aie jamais entendu parler. Pareille opposition fût-elle venue du député de Westmoreland ou d'autres du même côté, elle n'eût pas été aussi étrange,

parce que ces messieurs croient de leur devoir de résister à toute investigation de nature à faire tort au gouvernement ; mais quand elle vient de la part du ministre des Chemins de fer, qui est responsable pour le chemin de fer Intercolonial, alors la chose est étrange en vérité. J'espère que plus tard et avant que ces prévisions budgétaires soient approuvées je discuterai d'autres questions relatives aux deniers publics. J'espère que je le ferai sans offenser mes adversaires, et que ce que j'aurai à dire pourra aider à transformer ce chemin de fer de l'Etat en une exploitation rémunératrice pour le pays.

M. TURGEON : Je prends la parole non pas pour louer l'action du ministre des Chemins de fer, bien que je serais heureux de le faire ; mais pour louer l'administration du chemin à Moncton, qui—la chose est connue de tout le pays—n'a pourtant jamais péché par trop d'amour pour le parti libéral. Je parle un peu à regret, car je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat ; mais si jene refutais pas les paroles de l'honorable député de King (M. Fowler), on pourrait avoir l'impression dans la province du Nouveau-Brunswick que le député de Gloucester, dans le comté duquel la plupart de ces traverses ont été coupées, considère qu'il a été fait en cela quelque chose que l'on n'aurait pas dû faire. Je crois être plus en état peut-être, que tout autre honorable membre de cette Chambre, de dire ce qui en est de cette question. Dans un débat précédent j'ai parlé assez longuement de l'administration générale de l'Intercolonial, et je me contenterai aujourd'hui de parler de certaines choses d'intérêt plus local. Je m'attendais que l'honorable député de King (M. Fowler) allait prononcer un discours qui aurait été rapporté au Nouveau-Brunswick comme une magistrale condamnation de l'administration du chemin de fer Intercolonial, mais le discours de l'honorable député a été court et sans effet. Loin de moi l'idée d'imputer des motifs à aucun député de l'un ou de l'autre côté de la Chambre, mais je suis quelquefois plus qu'étonné de l'extraordinaire mémoire qu'ont certains membres de l'opposition, et de leur souplesse à adapter les choses aux besoins de leur cause. Quand l'inspecteur des traverses était devant le comité, il a fait serment qu'il a inspecté des traverses pendant plusieurs années pour M. Curran et pour M. Culligan. L'honorable député de Hamilton (M. Barker) qui a été le principal examinateur dans les examens contradictoires devant le comité des comptes publics, a pris la parole et a laissé entendre à la Chambre et au pays que l'entreprise de M. Curran lui avait été adjugée avant l'élection et afin d'influencer l'élection. L'honorable monsieur (M. Barker) a dit cela en dépit du témoignage rendu sous serment par M. Pottinger, le gérant général, qui a établi que l'entreprise pour la fourniture des traverses a été adjugée à Frank Curran en décembre 1900 ou de bonne heure en janvier 1901, plusieurs mois après l'élection, et conséquemment n'avaient pu être donnée dans le but d'influencer l'élection. Le gérant général a lui-même expliqué dans le témoignage qu'il a donné le premier jour qu'il a passé devant le comité des comptes publics, qu'il avait lui-même fait annoncer sa demande pour les traverses nécessaires pour l'année suivante, tout comme il avait fait tous les ans depuis qu'il avait charge du chemin. On a besoin des traverses demandées par les soumissions, pour l'année suivante dès l'automne, en septembre, en octobre et quelquefois en novembre. Il a déclaré qu'il avait besoin de 600,000 traverses pour l'été suivant et il avait demandé des soumissions pour 800,000, vu que la quantité fournie au chemin les années précédentes avait invariablement été insuffisante. Et je puis dire ici moi-même que dans les années 1898 et 1899, M. Pottinger m'a souvent envoyé prier, de Moncton, de tâcher de lui procurer immédiatement, dans ma région, les traverses dont il avait besoin pour le chemin. Il est arrivé que je ne pouvais pas le faire, et qu'on a dû se procurer dans le haut de la province de Québec les traverses nécessaires aux cantonniers dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Aussi, je dis que lorsque le gérant général, après avoir demandé 800,000 traverses et n'en avoir obtenu que 335,000, a eu plus que raison de faire ce qu'il a fait. Il n'a été influencé par aucune considération politique ou personnelle, car je sais que M. Pottinger n'a aucun intérêt personnel en M. Curran, mais il lui était absolument nécessaire de se procurer toutes les traverses qu'il lui faudrait pour l'année suivante. Après même avoir donné cette enterprise de 185,000, ou à peu près, à Frank Curran, il n'avait pas encore tout ce dont il avait besoin. La preuve a établi qu'il n'a donné cette entreprise qu'après n'avoir reçu de soumissions que pour 335,000 traverses en réponse à sa demande ; et, je demande à tous les honorables membres de cette Chambre qui ont jamais pu avoir quelque chose à faire avec les chemins de fer, si une fois qu'on a manqué de se procurer en hiver les traverses nécessaires pour l'été, n'est pas obligé dès lors de s'en passer jusqu'à l'hiver suivant. L'entreprise n'a donc pas été donnée pour des considérations politiques mais bien par suite des besoins du chemin.

Outre cela, il y a le fait qu'après avoir adjugé cette entreprise à Frank Curran, le ministère n'avait pas encore acheté toute la quantité requise pour l'été suivant, et sachant par expérience que durant chaque été on avait eu à souffrir de la rareté des traverses, et sachant de plus que la meilleure qualité de bois pour les traverses se fait de plus en plus rare chaque année dans notre district, il a dit à ces entrepreneurs : "Apportez-m'en le plus que vous pourrez." Doit-on supposer que, pour des considérations politiques, l'administrateur a acheté un certain nombre de traverses et les a gar-

dées pour une autre année ? Le chemin de fer doit nécessairement être exploité l'année suivante et ce qui est acheté au cours d'une année est autant de moins que l'on aura à acheter l'année suivante. Nul doute que la raison pour laquelle l'administrateur a réussi à se procurer une quantité de traverses plus considérable que celle qu'il espérait avoir a été qu'un grand nombre d'hommes sur la rive nord, dans les comtés de Ristigouche et de Gloucester, et je puis ajouter de Northumberland aussi, ont été induits à se livrer à ce genre de travail qui leur permet de rester chez eux en hiver au lieu d'aller dans les chantiers.

D'ailleurs, cette abondance de traverses sera aussi précieuse pour le chemin l'année prochaine qu'elle aurait été cette année. J'irai même plus loin, et parlant non d'après mes propres renseignements mais sur la foi des déclarations faites par des hommes qui ont une expérience de vingt à vingt-cinq ans dans l'opération des chemins de fer de notre district—pas les chemins de fer de l'Etat, mais les chemins de fer appartenant à des entreprises particulières. Je parle particulièrement d'après l'expérience du chef cantonnier du chemin de fer de Caraquet qui traverse le même district. Il prétend que, s'il en avait les moyens, il achèterait toutes ses traverses un an d'avance, vu que, lorsqu'une traverse a séché durant un an elle est meilleure et dure plus longtemps qu'une traverse verte qui vient d'être coupée.

On a aussi prétendu que les traverses n'étaient pas bonnes. Je sais que des plaintes ont été portées contre l'inspecteur. Personnellement, j'ignore comment l'inspecteur a agi. Bien que j'appartienne à ce district, je n'ai jamais eu le plaisir de rencontrer l'inspecteur depuis la signature du contrat jusqu'à mon retour du parlement au mois de juin. C'est pendant la session du parlement que j'ai entendu parler de la plainte portée contre l'inspecteur à l'effet qu'il avait reçu des traverses qui n'étaient pas conformes au cahier des charges. Je puis ajouter de plus que pendant que j'étais en cette Chambre, le printemps dernier, j'ai reçu des lettres de certains de mes amis se plaignant de la difficulté qu'ils éprouvaient à faire accepter leurs traverses par l'inspecteur McManus, prétendant qu'il se montrait trop sévère, et qu'il n'aurait pas dû avoir rejeté leurs traverses. Une enquête que j'ai faite personnellement m'a démontré que ces hommes avaient une certaine quantité de traverses qui n'étaient certainement pas acceptables et que M. McManus a refusé d'accepter. En ce qui concerne la lettre du ministre à ce sujet, dont on a tant parlé dans notre localité, l'inspecteur a déclaré qu'il existe deux ou trois sortes d'épinette, mais que la meilleure espèce qui est l'épinette noire, ne croît pas à cet endroit. Nous n'en voyons que quelques-unes ça et là, et l'épinette qu'il nomme épinette blanche est l'épinette ordinaire du pays. C'est une essence qui est certainement supérieure au cèdre, même pour les traverses. Les hommes d'expérience savent que l'épinette blanche retient les clous durant les premiers cinq ans mieux que le cèdre, elle est donc aussi précieuse que le cèdre lui-même, qui est considéré comme un bois de première qualité pour ce service. Je dois ajouter que le cèdre commence à se faire rare dans ce district, de sorte que l'administrateur du chemin de fer se voit obligé d'accepter l'épinette qui croît dans cette région. Si l'épinette noire y croissait, elle est certainement supérieure, jusqu'à un certain point, à l'épinette blanche, mais pour ce qui est de l'épinette noire, on n'en peut employer qu'une partie—les bas du tronc—à la confection des traverses. Parfois un arbre ne donnera qu'une seule traverse de première classe, car à une hauteur de dix à douze pieds au-dessus des racines l'arbre ne fournit aucune traverse qui soit supérieure à celles que l'on peut tirer de l'épinette blanche. Donc, lorsque l'honorable ministre—à la demande de l'entrepreneur, aux prédilections politiques duquel il ne pouvait en appeler, car c'est un conservateur bien connu, qui a travaillé pour le parti conservateur même après avoir reçu sa lettre du ministre—a accepté de l'épinette blanche, il a fait ce qu'aurait fait tout homme d'affaires. On ne pouvait trouver d'autre épinette dans cette localité et c'était de cette localité que le ministre était obligé de tirer son approvisionnement. Donc, cette lettre, au lieu d'incrimnier la conduite du ministre, démontre qu'il avait une connaissance pratique de la localité et de la qualité du bois requis que l'on pouvait en tirer.

En réponse à ces plaintes, une nouvelle inspection a été ordonnée, et s'il faut en croire les honorables membres de la gauche, cette inspection a révélé le fait que les traverses qui ont été fournies par ces entrepreneurs et reçues par l'inspecteur étaient pour le moins égales en qualité à celles qui ont été reçues sur le chemin de fer Intercolonial durant l'administration de l'ancien gouvernement. Cela a été démontré de plus, par les témoignages de M. Pottinger et de l'inspecteur des traverses que les chefs cantonniers, grands voyers ou surveillants de la voie sont souvent employés comme inspecteurs ou comme inspecteurs-adjoints, et chacun sait qu'en général les cantonniers sont tout à fait aptes à juger de la qualité des traverses qu'ils emploient. Dans notre district, nous avons sept ou huit cantonniers de section. Le comté de Gloucester est très grand, et il contient sept ou huit sections de chemin de fer. Chacun des cantonniers-chefs employés—et dans la plupart des cas, ils sont au service du chemin depuis quinze ou vingt ans—a déclaré sous sa propre signature et sont prêts à déclarer sous serment, si les membres de l'opposition veulent les appeler en témoignage, que les traverses reçues sont tout aussi bonnes que celles qui ont été reçues les années précé-

dentes, ou depuis qu'ils sont employés sur la voie ferrée, et sont peut-être supérieures si l'on doit établir une distinction. J'ai maintenant sous la main leur déclaration écrite. Mais ces honorables députés ne veulent pas assigner ces témoins. Ce qu'ils veulent avoir, c'est le témoignage de M. P. S. Archibald, et comme ils ne peuvent l'avoir, ils n'en veulent pas d'autres. Nous pouvons donc en conclure qu'ils doivent avoir un motif pour refuser tout témoignage autre que celui de M. Archibald, qu'ils prétendent être un ingénieur du chemin.

Mais M. Archibald n'est plus au service du chemin depuis cinq ans, et les raisons qui ont motivé sa destitution ayant été discutées au long, il n'est pas nécessaire que je les discute maintenant. L'inspecteur lui-même a déclaré que ce n'était pas son habitude de s'en tenir strictement aux devis, mais qu'il usait de sa discrétion à ce sujet. C'est un homme compétent qui s'est occupé toute sa vie de commerce de bois et de traverses. Les honorables membres de la gauche admettent—et cela a été prouvé, d'ailleurs—que M. Charles McManus est un honnête homme, et que sa famille est l'une des plus respectables, des plus honorées et des mieux connues, tant dans la Nouvelle-Ecosse que dans le Nouveau-Brunswick. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de m'étendre plus longuement sur ce sujet. J'ai voulu tout simplement corroborer le témoignage de M. Pottinger et celui de l'inspecteur autant que je pouvais le faire d'après mes connaissances personnelles, et faire devant cette Chambre l'éloge du jugement sain dont le ministre actuel des Chemins de fer a fait preuve lorsque, voyageant sur la voie et inspectant les travaux en compagnie des fonctionnaires, il a pris la mesure qu'il a prise dans l'intérêt du chemin, conformément à l'avis d'hommes des plus compétents.

M. TAYLOR : Le ministre n'étant pas ici, je crois que nous ferions bien de remettre l'item à plus tard. Il n'a pas été donné d'explication convenable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quel item est-ce ?

M. TAYLOR : L'item de $140,000 pour loyer au Grand Tronc.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je croyais qu'il avait été passablement discuté, mais si les honorables membres de la gauche désirent que l'item soit repris, je n'y ai pas d'objection.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que si nous désirons ajouter quelque chose à ce sujet, l'honorable ministre ne s'opposera pas à ce qu'il soit entendu que nous serons libres de le dire en discutant un autre item.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, qu'il soit entendu que l'item est adopté avec l'entente que l'on pourra revenir sur ce sujet lors de la discussion d'un autre item.

Chemins de fer et Canaux—Imputable sur la perception du revenu—chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, $275,000.

M. WILSON : Comment ceci s'explique-t-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je croyais que nous avions repassé tout le service des chemins de fer avec tant de soin qu'il ne serait pas jugé nécessaire de donner des explications au sujet de ces item. Cependant, si quelque honorable député le désire nous suspendrons le crédit pour ce ministère, en l'absence du ministre des Chemins de fer et Canaux, qui a été obligé de se retirer, et nous aborderons les estimations du ministère de la Justice.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que cela vaudrait peut-être mieux. La nuit dernière, nous n'avons peut-être pas prolongé la séance aussi longtemps que nous aurions dû le faire, et mon honorable ami de Lanark (M. Haggart) et mon honorable ami de Hamilton (M. Barker) ont été obligés de prendre le train.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tous les experts en matière de Chemins de fer nous ont quittés. Nous allons donc attaquer le budget du ministère de la Justice.

Administration de la justice—Territoire du Yukon—traitement supplémentaire d'un juge,

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick) : Cet item paraît ici un peu en dehors de son rang. Si les honorables députés veulent consulter la page 26, ils verront qu'il y est pourvu au traitement d'un juge de la cour territoriale, $4,000. Ce crédit de $1,000 est destiné à compléter l'autre, afin de payer à chacun des juges du Territoire du Yukon un traitement de $5,000.

M. WILSON : Quels sont les noms des juges ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : MM. Craig et Dugas.

Traitement d'un juge additionnel, $5,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ces deux juges ne forment-ils pas maintenant un tribunal supplémentaire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ils en formeront un avec le troisième juge que l'on se propose de nommer. Nous nous ferons autoriser durant la présente session à nommer un juge additionnel. Il est proposé que ces trois juges siègent en tribunal d'appel du jugement d'un juge en première instance au lieu de porter les appels dans la Colombie Anglaise. Et lorsque le montant en litige dépasse $2,000, il y aura appel de la cour Territoriale à la cour Suprême du Canada.

Territoire du Yukon—Frais de subsistance des juges, $6,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ceci est le même montant que celui qui a été voté l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : C'est en réalité un traitement supplémentaire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. Cela est accordé afin de rendre la situation de juge au Yukon semblable à celle de juge de la cour Supérieure dans l'une des anciennes provinces. La théorie est qu'ils sont obligés de dépenser beaucoup plus pour vivre, à tel point qu'un traitement de $5,000 par année dans cette région ne mettrait pas un juge dans une position comparable à celle d'un juge ayant ce traitement dans toute autre partie du Canada.

Je me suis enquis du coût de la vie à cet endroit. On m'a dit, par exemple, qu'un appartement, dont les pièces sont bien modestes, se loue $150 par mois. On ne peut avoir une servante à moins de lui payer un salaire mensuel de $100. Le bois de chauffage coûte $16 la corde. Le ministère en a acheté 30 cordes, ce qui représente une somme de $480——

M. TAYLOR : C'est le montant payé par le gouvernement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Qu'importe ? On ne peut s'attendre à ce que les juges aillent de porte en porte acheter le bois dont ils ont besoin. L'approvisionnement d'eau coûte $20 par mois, ce qui représente $240 par année, et tout va en proportion. On constate donc que cette gratification n'est pas trop élevée. Ce crédit se trouve à ne payer que le loyer et l'entretien de ces bureaux.

M. WILSON : Pour les trois juges ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, pour deux juges seulement.

M. WILSON : Vous voulez en nommer un troisième, et vous ne vous occupez pas des dépenses que cette nomination occasionnera.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, il en sera fait mention dans le budget supplémentaire. Nous demanderons à la Chambre de nous voter $5,000 comme allocation de subsistance pour chacun des trois juges. Je saisis l'occasion qui m'est offerte de faire connaître ce détail, afin qu'on ne vienne pas dire que j'ai pris la Chambre par surprise, quand il s'agira de cet item.

M. WILSON : Les frais de déplacement se trouveront-ils compris dans ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous affectons $1,500 pour payer le coût de déplacement des juges dans les limites de ce district. Cela ne veut pas dire que cette somme doit être nécessairement dépensée. A la dernière session, le parlement a voté cet item, mais nous n'avons pas été obligés de dépenser tout le crédit. Cependant, pour l'avantage des parties intéressées, il pourrait arriver que la cour siégeât à White-Horse ou à Tagish. C'est en prévision de cette éventualité que nous demandons cette somme.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi partager ainsi ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il m'a semblé plus convenable d'accorder un certain montant comme traitement à ces magistrats. Cependant, il y a toujours l'objection dont je ne connais pas le bien fondé par expérience, mais dont on m'a parlé, et au sujet de laquelle on m'a fourni certains renseignements, objection se rapportant au coût de la vie. On prétend qu'on ne peut exercer, dans ce district, des fonctions publiques pour une période dépassant cinq ou six ans. Si les appointements avaient été portés à $10,000 ou à $8,000, et s'il eût été nécessaire de changer des juges d'un district à un autre, au Nord-Ouest, par exemple, la question resterait toujours la même, c'est-à-dire qu'on pourrait se demander si, ayant nommé un juge à des appointements déterminés, nous avons le droit de diminuer le montant de ces derniers. Le ministre des Finances m'a représenté aussi que le coût de la vie, dans ce district, pouvait diminuer, et que, par suite, les dépenses de ce chef seraient moins élevées. Pouvions-nous déterminer le traitement d'après le même principe ? Je ne le crois pas.

M. BORDEN (Halifax) : Au point de vue de l'intérêt du pays, cette réforme est avantageuse, si l'on examine cette question dans son rapport avec les pensions de retraite.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, je n'avais pas songé à cela.

M. BORDEN (Halifax) : Lorsque mon honorable ami nous demandera de voter $5,000 comme allocation de subsistance à ces magistrats, j'espère qu'il nous fournira quelques renseignements. A première vue, on serait porté à croire que cette allocation est trop considérable, si l'on tient compte du traitement des juges des autres districts du Canada. C'est ainsi par exemple, qu'on réunit sous le titre de frais de subsistance, un certain montant formé de divers item, et qui devraient être comptés également dans la fixation du traitement du juge en chef de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, qui reçoit $4,000, ou de celui des juges des autres provinces auxquels on sert un traitement parfois supérieur encore.

J'ignore dans quelle mesure ce que vous appelez ici l'allocation de subsistance est compté dans la constitution du traitement accordé aux juges des autres provinces. En tout état de cause, il me semble que la vie coûte bien cher au Yukon, s'il faut mettre cette allocation à $5,000. Je ne veux pas insister sur ces détails, parce que, à mon sens, ces juges doivent recevoir des appointements convenables. Je crois, cependant,

que le crédit qu'on nous demande de voter maintenant, est trop considérable.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Lorsqu'on a proposé de porter l'allocation de subsistance des juges de $3,000 à $5,000, j'ai demandé au commissaire du Yukon—ce fonctionnaire est ici actuellement—de me fournir des estimations dont je pourrais me servir devant la Chambre pour justifier cette augmentation, et il m'a donné les chiffres que je vous ai rapportés tout à l'heure. A son avis, le loyer d'un appartement très modeste coûte $1,800 par année ; on ne peut avoir un serviteur, à moins de payer $1,200, et il en est ainsi des autres chiffres dont j'ai parlé, il y a un instant. D'après ce fonctionnaire, la vie coûterait au Yukon, quatre fois plus cher que dans l'est du Canada. Ainsi, la viande coûte 75 cents la livre ; les pommes de terre, de 18 à 25 cents la livre et leur prix s'est élevé à 30 cents la livre, au cours du mois d'avril. Les pommes et les autres fruits semblables se vendent de 25 à 50 cents la livre. Je n'ai pas de raison pour mettre en doute l'exactitude de ces renseignements. Aussi, je ne trouve pas que $5,000 représentent un montant exorbitant pour le coût de la vie dans ce district.

Appointments du greffier, cour territoriale, outre les autres honoraires que pourra lui accorder l'exécutif, $3,000.

M. BENNETT : Je voudrais demander à l'honorable ministre de me dire quand le shérif Eilbeck est retourné au Yukon, et s'il avait obtenu la permission de quitter son poste, au cours de l'hiver dernier. Je voudrais connaître aussi la durée du congé accordé à M. Eilbeck.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. Eilbeck a obtenu un congé de trois ou quatre mois ; c'était la première vacance qu'il avait depuis qu'il réside dans cette contrée.

M. TAYLOR : Quels sont ses appointements ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : $3,000; en outre, il avait la moitié des frais de justice recueillis par son bureau. Je condamne moi-même cette pratique d'accorder à un fonctionnaire de l'Etat un pour-cent sur les honoraires qu'on doit lui remettre en cette qualité. Quant à moi, je considère qu'il vaut mieux payer des appointements raisonnables à nos fonctionnaires, pour obliger ceux-ci à rendre compte des deniers qui leur sont confiés dans l'exercice de leurs fonctions. Avec la somme des fins de justice versée cette année, M. Eilbeck a pu se faire des émoluments de $5,000 ou $6,000. Lorsque les estimations supplémentaires seront soumises, on constatera que les appointements de ce fonctionnaire sont établis à $4,000, par année. D'autre part, il ne pourra plus rien retenir des honoraires encaissés par son bureau.

M. TAYLOR : En consultant le rapport de l'Auditeur général, je constate que le shérif Eilbeck a retiré 3 pour 100 de commission sur un montant de $53,669, et de 2 pour 100 sur une somme de $57,065, soit en tout $2,751, pour commission sur les ventes de terrains publics qu'il a faites là-bas, outre $4,800. On trouvera ces chiffres dans le rapport de l'auditeur général, page L—46.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela n'a aucun rapport avec sa charge de shérif. Je crois que l'honorable député se trompe. Le shérif Eilbeck a pu retirer ces sommes en rémunération d'autres services, accomplis en dehors de sa charge de shérif. Néanmoins, quelle que fût la somme d'honoraires qu'il reçut dans le passé, il n'en aura plus dorénavant. Quant à sa participation à l'élection de Durham-ouest, j'ai voulu m'enquérir des faits. Sans doute, j'accepte la déclaration de l'honorable député ; cela ne m'empêche pas, toutefois, de dire que tout me démontre que M. Eilbeck ne s'est pas occupé de la lutte électorale en question, bien qu'il habitât, je crois, dans le comté. L'enquête que j'ai instituée n'a rien établi à cet égard.

M. TAYLOR : Je puis appuyer l'accusation. Je me trouvais dans cette division, quand les élections se sont faites ; je dois donc connaître certains détails de celles-ci, je suis porté à croire que ce fonctionnaire a réalisé ce bénéfice dans la vente ou la distribution de ces terrains aux électeurs de Durham-ouest.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député doit se tromper.

M. TAYLOR : Ce sont les renseignements que j'ai obtenus.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que les renseignements de l'honorable député ne sont pas exacts, car, à mon sens, un fonctionnaire de l'Etat ne saurait dépenser de cette façon, les deniers qui lui sont confiés.

M. TAYLOR : Je connais le personnage en question ; j'ai raison de croire qu'il a reçu de l'argent d'ailleurs.

M. BENNETT : Cela doit être vrai, car partout où le shérif Eilbeck a fait de la cabale, le résultat a été désastreux pour le gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'on voulait être sévère, on pourrait trouver à redire de voir ce fonctionnaire retirer son traitement pendant qu'il cabalait dans Durham-ouest. Cependant, je n'insisterai pas. L'honorable ministre de la Justice ne croit-il pas que c'est nous demander un peu trop de payer les frais de déplacement de ce fonctionnaire, quand celui-ci fait de la propagande politique dans Durham-ouest.

M. WILSON : On porte à $4,000 le montant des appointements de ce fonctionnaire ; ce dernier doit-il payer ses frais de déplacement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il recevra $1,800 d'allocation de subsistance.

Appointements du greffier, cour territoriale, en sus des autres honoraires que pourra lui accorder l'exécutif, $3,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les appointements de ce fonctionnaire sont fixés à $4,000 par année ; on lui accorde en outre, $1,800 comme allocation de subsistance. D'après l'arrangement actuellement en vigueur, ce fonctionnaire retire des appointements plus élevés ; nous ne pouvons consentir à ce que ce fonctionnaire empoche plus longtemps les honoraires de son bureau en sus de son traitement régulier.

M. BORDEN (Halifax) : Il vaudrait mieux lui accorder des appointements fixes. Comment est composé le personnel judiciaire du Yukon ? On compte, dans ce district, trois juges et deux magistrats de police.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a deux juges à la Haute Cour et deux magistrats de police ; le gouvernement se propose d'établir une cour de trois juges ayant juridiction dans toutes questions actuellement du ressort des magistrats de police ; de cette façon, on pourra se priver des services d'un magistrat de police.

M. FOWLER : Où se trouvent ces cours de police

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y en a une à Dawson, et une autre à White Horse.

M. BORDEN (Halifax) : Ces magistrats sont des avocats sans doute ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. M. Taylor, le magistrat de police à White-Horse, est un avocat d'Ontario. M. Macauley ci-devant de Belleville, siège à Dawson comme magistrat.

M. BORDEN (Halifax) : Leur permet-on d'exercer la profession d'avocat ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. Le magistrat qui demeure à White-Horse n'a pas beaucoup d'ouvrage, tandis que celui de Dawson n'a pas de temps à perdre.

M. FOWLER : Celui qui remplit les fonctions de magistrat de police à White-Horse, a-t-il droit d'exercer la profession d'avocat ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non ; d'après les renseignements que j'ai obtenus, il n'y pas beaucoup de procès à faire à cet endroit. Cependant, il est nécessaire d'avoir un magistrat dans cette localité.

Pour supplément de solde au chirurgien de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest à Dawson, pour les soins qu'il donne aux prisonniers, détenus dans les salles de garde de la gendarmerie, $400.

M. FOWLER : Ces $400 représentent-ils une augmentation d'appointements ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce fonctionnaire reçoit un certain montant comme chirurgien de la gendarmerie à cheval, en outre, il s'occupe des prisonniers à Dawson. Pour ce travail, il reçoit $400.

M. WILSON : Quel est le montant de ses appointements ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si je ne me trompe, ce fonctionnaire reçoit de $800 à $1,000. On lui accorde certains frais secondaires, mais je ne saurais dire, si cette règle est observée au Yukon. Dans tous les cas, ce sont les appointements que nous payons aux fonctionnaires des Territoires.

Entretien des détenus, $40,000.

M. FOWLER : Le ministre peut-il nous indiquer le nombre de ces prisonniers ?

M. BORDEN (Halifax) : Avec le montant des dépenses qu'ils nous ont occasionnées ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'an dernier nous avons dépensé $22,812, il y avait en moyenne 45 prisonniers par jour. Nous devons payer $2 par jour à la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, pour chaque prisonnier dont elle a la garde ; de ce chef, nous avons dépensé $20,000 à Dawson, et $1,900, à White-Horse. En résumé, les dépenses totales, sous ce rapport, se sont élevées à environ $19,000.

Transport des détenus, $5,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est l'objet de ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous n'avons pas reçu les détails de ce compte, mais je me suis informé, aujourd'hui même au département de la gendarmerie à cheval, et l'on m'a dit qu'on devait $3,000 de ce chef.

M. BORDEN (Halifax) : D'où et où ces prisonniers ont-ils été transportés ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : De partout où on les a mis en état d'arrestation. On en a conduit une partie à Dawson, une autre à White-Horse ; quelques-uns ont été amenés à Tagish.
Le plus grand nombre, cependant, est détenu à Dawson.

M. BORDEN (Halifax) : Où conduit-on les prisonniers condamnés au pénitencier ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE: A Dawson, autant que possible. Il y a deux forçats au pénitencier de cette ville ; ce sont des criminels endurcis, et nous avons considéré qu'il valait mieux les conduire au pénitencier de la Colombie-Britannique, à cause des difficultés qu'ils auraient pu nous créer à Dawson. Mon honorable ami n'ignore pas combien il est difficile d'opérer le transport de ces prisonniers, parce qu'il nous faut passer sur le territoire américain, et demander la permission du secrétaire d'Etat de Washington. Nous avons deux condamnés à transporter ainsi, et le gouver-

nement américain nous a accordé le droit que nous avons sollicité à cette fin.

Paiement des témoins et des juges dans les procès criminels, $15,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous avons disposé, de ce chef, $12,000, l'an dernier. Cette somme peut sembler considérable, mais mon honorable ami doit se rappeler que nous payons $5 par jour, à chaque témoin et à chaque juré. L'an dernier, nous avons eu plusieurs procès au Yukon, d'où cette dépense.

M. WILSON : Il me semble que dans la plupart des cas, vous demandez des crédits plus considérables que ceux de l'an dernier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. Les dépenses sont plus élevées, en ce qui se rapporte à l'exercice en cours.

M. WILSON : Vous demandez le double de certains crédits.

M. BENNETT : Combien y a-t-il de procès par jury, au cours de l'année ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne puis réellement répondre à cette question. Je suis porté à croire que les juges siègent tout le temps.

M. FRASER : Tout le temps ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il existe un arrêté du conseil à l'effet que le commissaire du Yukon a le droit de déterminer la date des sessions de la cour. Jusqu'à présent, ce sont les juges qui ont fixé eux-mêmes ces détails. Je ne pourrais dire exactement combien de fois les tribunaux ont siégé, l'an dernier ; les magistrats se plaignent, ce dont je suis certain, d'avoir beaucoup d'ouvrage. Ils n'ont peut-être pas tort, s'il faut en croire les rapports qu'ils nous ont fournis.

Livres de droit, etc., et frais de transport de ces livres pour l'usage des juges et du barreau, et pour papeterie, etc., et frais de transport de ces articles pour la cour territoriale, $2,500.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cet item pourrait donner lieu à une fausse interprétation. En réalité, nous avons payé sous ce chef, cette année $1,817.04 répartis comme suit : $1,318.06 pour papeterie ; $345 pour frais de transport de cette papeterie, et $153.10 pour transport de certains livres de droit.

M. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement a-t-il établi une bibliothèque de droit dans ce territoire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, cette bibliothèque sert aux juges et aux avocats de cette région.

Dépenses diverses, y compris les honoraires et dépenses du ministère public, appointements et frais de subsistance des sténographes des cours territoriales et de police, et autres fonctionnaires publics ou employés chargés de l'administration de la justice, enquête du coroner, etc., $30,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le représentant de la couronne et combien reçoit-il d'appointements.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. Wade est l'avocat de la couronne. Il est en congé, et durant son absence, M. Congdon, un ancien membre du barreau de la Nouvelle-Ecosse, le remplace durant son absence. Ces appointements ne sont pas déterminés, mais, l'an dernier, il a retiré $7,768.91 d'honoraires. Dans ce montant, se trouve compris ce qu'il a chargé relativement à la fameuse cause O'Brien, qui a duré trente jours.

M. FOWLER : Lui accorde-t-on une subvention pour frais de subsistance ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. Son bureau est très achalandé.

M. TAYLOR : Il fait de bonnes affaires.

M. BORDEN (Halifax) : N'est-ce pas un avocat qui remplit les fonctions d'aviseur légal du conseil du Yukon ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois qu'il y en a un, mais la nomination de ce dernier dépend du ministre de l'Intérieur. En vérité, j'ignore complètement le nom de ce fonctionnaire ; je ne sais pas même, si cette position est occupée actuellement.

M. BORDEN (Halifax) : Je me demande pourquoi l'aviseur légal du conseil du Yukon ne remplit pas, en même temps les fonctions d'avocat de la Couronne ; cela nous permettrait de réaliser une économie annuelle de $7,000. J'ignore ce qu'il lui faut dépenser de temps comme avocat du conseil du Yukon, mais il n'y a pas assez de questions légales pour occuper un praticien connaissant bien son droit. Le ministre devrait voir à ce que ce fonctionnaire remplit les autres fonctions dont j'ai parlé.

M. FOWLER : L'honorable ministre a semblé dire que le paiement de cet avocat, par honoraire, n'est pas satisfaisant ; ne pourrait-il pas déterminer les appointements de l'avocat de la Couronne ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne crois pas que cette règle puisse s'appliquer à ce fonctionnaire. L'avocat représentant la Couronne doit être un membre éminent du Barreau, connaissant parfaitement tous les détails de la pratique du droit. Dans la province de Québec, les avocats de la Couronne sont payés d'après le tarif d'honoraires en vigueur ; il y a exception pour les aviseurs de la Couronne à Montréal.

M. FOWLER : On pourrait permettre à cet avocat d'exercer sa profession, tout en retirant certains appointements.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quand je parle d'honoraires, je veux dire que cet aviseur reçoit tant par jour. C'est la Cou-

ronne qui le paie, et je suppose qu'il traite cette dernière comme un client ordinaire. A tout événement, il doit représenter la Couronne dans toutes les causes soumises aux cours de juridiction criminelle.

M. FOWLER : Qui prépare ces mémoires de frais ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est le ministère de la Justice qui, dans ces causes comme dans toutes les autres, déterminent le quantum d'honoraires des avocats qui ont des réclamations contre le gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble qu'un avocat pouvant remplir les fonctions d'aviseur en loi du Conseil du Yukon, devrait pouvoir s'intéresser aux poursuites dans lesquelles se trouve concerné le gouvernement. Quand feu sir John Thompson était le procureur général de la Nouvelle-Ecosse, il remplissait ces fonctions vis-à-vis du gouvernement de cette province ; cela ne l'empêchait pas de prendre toutes les poursuites nécessaires en cour d'Assises ou de juridiction criminelle à Halifax. D'autre part, il avait une clientèle personnelle considérable. Si l'intérêt public ne s'y oppose, ce que je ne puis prévoir, dans le moment, je serais porté à demander que l'aviseur en loi du gouvernement remplit les fonctions pour lesquelles nous retenons les services de M. Wade. A mon sens, le ministre devrait étudier cette question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je reconnais le bien fondé du conseil que me donne mon honorable ami. Si le chef de l'opposition veut renouveler ses remarques, lorsqu'il sera question du budget supplémentaire, je pourrai lui dire si, présentement, il y a un aviseur en loi pour le gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'on a nommé à ces fonctions M. Congdon, du barreau de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DES FINANCES : On l'a remplacé par M. Frank Newlands, des Territoires du Nord-Ouest et anciennement d'Halifax.

M. BORDEN (Halifax) : Oui, M. Newlands a habité à Halifax, il y a plusieurs années. M. Congdon a démissionné pour entrer en société avec M. Wade ; il a été remplacé par M. Newlands. Il me semble que ce dernier a bien le temps d'agir comme avocat de la Couronne, tout en remplissant ses autres devoirs.

M. BENNETT : Quel congé a obtenu M. Wade ? Lui accorde-t-on des honoraires durant son absence ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. Wade a un congé de quatre mois ; c'est la première fois qu'il jouit de cette bonne fortune, depuis qu'il est au Yukon. M. Congdon, son associé, remplit les fonctions d'avocat de la Couronne, durant son absence.

M. FOWLER : Quels sont les honoraires payés par jour ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Dans la cause d'O'Brien, cause très importante, M. Wade a reçu comme honoraires, $100 par jour.

M. LANCASTER : Quels sont les devoirs de l'aviseur en loi de la Couronne ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne saurais les indiquer, en vérité. Ce fonctionnaire dépend du ministère de l'Intérieur et nous n'avons aucune autorité sur lui.

M. LANCASTER : Le ministre veut-il dire qu'il ignore complètement ce qui se rapporte à cet avocat ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : En effet. Ce gentleman se trouve sous la direction immédiate du ministère de l'Intérieur. Sans doute, le représentant de la Couronne relève, dans l'exercice de ses fonctions, du ministère de la Justice. Il remplit un devoir semi-juridique, et il fait partie du conseil dont il est l'aviseur en loi. En réalité, ses fonctions sont à peu près les mêmes que celles remplies par le procureur général des différentes provinces.

M. FOWLER : Combien avez-vous de sténographes et quels sont leurs appointements?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Deux ; d'après un arrêté du conseil, leurs appointements sont de $2,000, par année. Ce montant leur tient lieu de toute gratification et de tous honoraires. L'an dernier, ces fonctionnaires ont retiré $5,833.86 en frais divers. Mais ce système va cesser d'exister.

M. FOWLER : Combien leur accorde-t-on comme dépenses nécessitées par le coût de la vie ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : $1,000, par année.

M. FOWLER : S'occupent-ils des enquêtes en cour de police ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui ; ils sont supposés faire ce travail en cour de police et en cour d'assises.

Pénitenciers—Général, $6,290.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi cette augmentation ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cette augmentation est de $2,730. Il a fallu nommer un nouvel inspecteur aux appointements de $2,600 ; le sténographe reçoit $30 de plus, par année—c'est l'augmentation statutaire—et l'on a dépensé $100 pour frais de bureau.

Pénitencier de Kingston, $187,500.

M. TAYLOR : Manufacture-t-on encore du fil d'engerbage à cette institution ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. Il nous a fallu faire face à une difficulté

dont je suis heureux de parler. A la dernière session, la Chambre a adopté la résolution suivante :

Que tant que le gouvernement fabriquera du fil d'engerbage, il l'offre directement en vente aux cultivateurs jusqu'au premier juillet de chaque année au prix réel de la matière brute et de la fabrication, en calculant les gages sur la base ordinaire du travail et que le fil invendu jusqu'au premier juillet de chaque année soit vendu sur soumission au plus haut soumissionnaire et après annonces.

Nous avons cru être liés par cette résolution de la Chambre, et nous avons constaté les résultats que je vais indiquer. La production du fil d'engerbage au pénitencier de Kingston, s'élevait en moyenne à 500 tonnes par année. En vertu de cette résolution, nous avons demandé aux cultivateurs de soumissionner, pour l'achat de cet article. Au premier juillet, 850 cultivateurs nous avaient envoyé leurs prix. Sur ce nombre, il y avait 220 cultivateurs de l'Ile du Prince-Edouard, 17 du Nouveau-Brunswick, 130 de la province de Québec, 85 du Manitoba, 24 du Nord-Ouest, 1 de la Colombie Anglaise, 359 d'Ontario. On demandait en moyenne 120 livres de ce fil d'engerbage, dont on a vendu en tout 45 tonnes. Au premier juillet, nous avions donc 300 tonnes de ce fil dont nous n'avions pu nous débarrasser. Il nous a fallu vendre ce produit aux enchères publiques. Nous avons demandé des soumissions, et le fil fût vendu à un nommé Henderson Black, de Saint-Jean, dans la province de Québec. Il a fallu vendre ce fil à sacrifice, parce qu'au mois de juillet, les cultivateurs avaient fait leurs achats et les commerçants avaient reçu leur commande. Il nous est complètement impossible de continuer ce système, si nous devons nous conformer aux termes de cette résolution ; l'an dernier, nous avons perdu, sous ce rapport, environ $10,000. Cependant, c'est la Chambre qui doit décider notre ligne de conduite ; pourtant, aussi longtemps que je serai à la tête de ce ministère, je ne prendrai pas la responsabilité d'encourager cette industrie au pénitencier de Kingston.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il nous dire quelle espèce de fil on a manufacturé au pénitencier de Kingston ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois savoir que l'article était de la meilleure qualité. Après le 1er juillet nous en avions 586,793 livres de différentes qualités et 60,000 d'agavé. Comme je le disais il y a un instant, le tout a été vendu à M. Henderson Black.

M. BLAIN : Oserai-je demander au ministre de donner au comité un relevé des quantités de chaque marque qui ont été fabriquées là, l'an dernier ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne puis donner ces détails en ce moment.

M. BLAIN : Je désire faire lecture devant la Chambre de la lettre suivante. Elle est quelque peu étrange. Après avoir entendu les explications du ministre, on semble avoir fabriqué une sorte de ficelle d'engerbage dont les cultivateurs ne veulent pas et dont par conséquent, le gouvernement ne peut pas se défaire. J'ai écrit au préfet du pénitencier et voici la réponse qu'il m'adressait à la date du 17 juin dernier :

J'ai reçu ce matin votre honorée lettre du 15 courant et j'ai transmis à M. Hare les échantillons demandés. Je vous envoie également par la poste, sous pli particulier, une demi-douzaine d'échantillons et quelques circulaires. Vous observerez que nous n'avons plus en mains de ficelle " pur Manille " et " Standard " et que, par conséquent, je ne vous transmets pas d'échantillons de ces deux marques.

Donc, le 17 juin toute la ficelle de ces deux marques qui avait été fabriquée était vendue ; de sorte qu'il n'est pas juste de dire que les cultivateurs n'ont pas profité de l'occasion qui s'offrait. Si on doit fabriquer au pénitencier une sorte de ficelle dont personne ne se sert, le gouvernement ne peut pas s'attendre à la vendre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député a sur moi l'avantage de parler à titre de connaisseur. Je lui demanderai de nous dire quelle sorte de ficelle nous devons fabriquer afin de pouvoir la vendre et de nous conformer au contenu de la présente résolution. Autrefois, nous n'avions aucune difficulté à vendre notre ficelle d'engerbage.

M. BLAIN : L'honorable gentleman a dit que la résolution proposée ne contenait rien de nouveau parce que le gouvernement jusqu'ici avait adopté ce mode de vendre la ficelle d'engerbage aux cultivateurs.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Que l'honorable député me cite les paroles que j'ai prononcées ; je suis prêt à maintenir ma déclaration.

M. BLAIN : Je me serai procuré les paroles de l'honorable ministre, avant la fin du débat. Je répète que s'il veut vendre sa ficelle d'engerbage il devra fabriquer celle dont les cultivateurs ont besoin. Il est parfaitement connu que la ficelle le plus souvent employée, surtout dans la province d'Ontario, est la ficelle de pur chanvre de Manille. Le ministre n'a pas tenu compte des besoins des cultivateurs. Il a fait fabriquer une sorte de ficelle dont les cultivateurs n'ont pas l'emploi. Celle dont ils auraient pu se servir était toute vendue le 17 juin, sous l'empire de la nouvelle résolution. Le ministre me demande d'avoir l'obligeance de dire quelle sorte de ficelle d'engerbage on devrait fabriquer au pénitencier. Il serait facile à n'importe qui de le dire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si l'honorable député est capable de le faire.

M. BLAIN : Tout ce que je puis dire c'est que l'honorable gentleman, s'il doit diriger les affaires du ministère, devrait le savoir

ou trouver quelqu'un qui le sache. Il se plaint que les affaires vont mal parce que les cultivateurs ne profitent pas des avantages que leur offre la résolution. Pourtant, il appartient au gouvernement de s'enquérir de la ficelle d'engerbage dont le cultivateur a besoin et de faire fabriquer cette ficelle-là. Or, le cultivateur veut avoir de la ficelle en pur chanvre de Manille et la qualité suivante qui est un mélange de chanvre de Manille et d'agavé. Tout ce que le ministre a fait fabriquer de cette ficelle, l'an dernier, a été vendu avant le 17 juin. Je sais que des commandes venues de mon propre comté n'ont pas pu être remplies et que, par conséquent, il n'est guère juste de dire que les cultivateurs ne veulent pas profiter de la ficelle d'engerbage fabriquée au pénitencier.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai foi au vieux dicton qui dit qu'il ne faut pas sortir de son métier. Je ne suis pas un fabricant de ficelle d'engerbage ; mais il y a à la tête du pénitencier des fonctionnaires chargés de ce soin et qui s'en sont acquittés jusque aujourd'hui. Je ne les ai pas choisis moi-même ; ils ont été nommés avant 1896 et je n'ai pas cru pouvoir mieux faire que de leur permettre de s'acquitter de leur besogne du mieux qu'ils peuvent. Je n'ai rien dit du résultat de cette résolution, si ce n'est que j'ai cité l'opinion de l'inspecteur, M. Stewart, qui a introduit cette fabrication, opinion qui se trouve à la page 9 du rapport relatif au pénitencier et qui est corroborée par le préfet, à la page 30 du même rapport. J'accepte la responsabilité de ce qu'ils font, car je ne crois pas pouvoir faire mieux que de suivre leur avis.

M. BLAIN : Conseillent-ils à l'honorable gentleman de faire fabriquer de la ficelle d'engerbage d'une qualité inférieure à celle que les cultivateurs désirent acheter.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je le nie et, pour le nier, je m'en rapporte à la parole de fonctionnaires que je n'ai pas choisis mais qui ont été nommés par mes adversaires. Je prends sur moi la responsabilité de ce qu'ils ont fait ; à la Chambre de choisir entre la déclaration de l'honorable député et le rapport de fonctionnaires compétents.

M. BLAIN : Je ne veux pas faire de déclaration.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pourtant, vous en avez fait une.

M. BLAIN : Je n'en ai pas faite. Je n'ai pas dit que la ficelle fabriquée était de qualité inférieure, ni qu'elle était mal faite ou que la matière première qu'on avait employée n'était pas de la qualité mentionnée ; mais je déclare que, si le ministre persiste à faire fabriquer une qualité de ficelle d'engerbage qui n'est pas demandée en ce pays, il ne peut espérer que les cultivateurs l'achèteront, et je répète que la ficelle fabriquée, l'an dernier, en pur chanvre de Manille et la qualité suivante étaient toutes vendues le 17 juin dernier, sous l'empire de la résolution adoptée par cette Chambre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voici ce que j'ai dit. Avant l'adoption de cette résolution, il était d'usage de vendre la ficelle d'engerbage aux cultivateurs qui en faisaient la demande, mais que cela n'empêchait de nous défaire de la ficelle avant le 1er juillet, en demandant des soumissions. Nous la vendions aux cultivateurs qui se présentaient et nous vendions ce qui en restait aux commerçants.

M. BLAIN : En ce qui concerne l'article de la résolution portant que la ficelle d'engerbage devra être vendue aux enchères publiques après le 1er juillet, je dois dire que je n'en suis pas l'auteur, mais que la résolution a été proposée par un député de la droite.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami, je l'espère, ne s'imagine pas que je le tiens responsable de tout ce qui a été dit concernant la ficelle d'engerbage.

M. TAYLOR : Pourtant, le ministre a laissé entendre que la résolution de l'an dernier avait été proposée par un membre de l'opposition.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non ; la résolution proposée par le représentant d'Alberta (M. Oliver) a été adoptée à l'unanimité des voix moins une. J'ai seulement dit qu'elle avait été adoptée par la Chambre.

M. TAYLOR : J'ai compris que la résolution proposée par le député d'Alberta avait reçu l'approbation du gouvernement. L'honorable gentleman a dit que M. Stewart avait mis cette pratique en vigueur. Il n'a rien eu à faire dans la décision qui a été prise de fabriquer de la ficelle d'engerbage à Kingston. Il a agi comme secrétaire de sir John Thompson jusqu'à la retraite de ce dernier, alors qu'il fut nommé inspecteur du pénitencier. Mais on fabriquait de la ficelle d'engerbage dans cet établissement un an ou deux avant sa nomination.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'assume la responsabilité de tout ce que M. Stewart a fait relativement à la ficelle d'engerbage et je le considère comme un homme très habile.

M. TAYLOR : Ce n'est pas lui qui a commencé à faire fabriquer la ficelle d'engerbage.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois que c'est lui. La fabrication a commencé en janvier, 1894.

M. TAYLOR : M. Stewart n'était pas inspecteur à cette époque. De plus, le préfet actuel, M. Platt, qui a écrit cette lettre, n'a pas été nommé par les amis des députés de la gauche, mais par le ministre lui-même. Il est à la tête de l'établissement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne veux pas créer l'impression que personne autre que moi est responsable de ce qui se fait. Je ne veux pas rejeter la responsabilité sur un fonctionnaire. Je suis responsable de ce que font mes subalternes.

M. TAYLOR : Mais l'honorable gentleman dit que celui qui dirige la fabrication a été nommé par des membres de l'opposition. Or, c'est lui-même qui a nommé M. Platt.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mais, je n'ai pas nommé M. Connor.

M. TAYLOR : Celui qui a écrit cette lettre en juin dernier a été nommé par le ministre, et la fabrication de la ficelle d'engerbage a lieu dans un établissement qui relève de son ministère. Quant au prix, celui qui a été obtenu en juillet dernier était aussi élevé que le prix obtenu depuis deux ou trois ans.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On me dit que non.

M. TAYLOR : Une année ou deux peut-être, la ficelle d'engerbage a été vendue à meilleur marché que le prix mentionné par mon honorable ami. Ce dernier nous a dit qu'il n'avait que trois offres. Je n'ai jamais vu l'annonce de la vente de la ficelle par soumission en juillet dernier. Y a-t-il eu des annonces dans les journaux ou s'est-on contenté de demander à quelques amis du gouvernement de soumissionner ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'annonce a été publié dans le " Globe," de Toronto, le " Times," d'Hamilton, le " Advertiser," de Londres, le " Herald ' et la " Patrie," de Montréal, le " Free Press," de Winnipeg, le " Record," de London, le " Sun," de Brandon et le " Record," de Windsor. En outre, on a demandé des soumissions aux deux commerçants qui avaient acheté la ficelle d'engerbage, l'année précédente.

M. BENNETT : Dans quels journaux de Toronto ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La liste que j'ai ici ne mentionne que le " Globe," de Toronto. Des soumisisons ont été reçues de Henderson Black, de la Compagnie de quincaillerie Hobbs, de la Compagnie de ficelle d'engerbage d'Ontario et de S.-S. Dickinson. Il s'agit de savoir si nous continuerons cette fabrication et je ne vois aucune raison de la discontinuer, surtout si nous tenons compte de tout l'outillage que nous avons en mains. Je ne vois pas qu'il y ait lieu de ne pas employer cet outillage et de ne pas améliorer le produit que nous offrons en vente, de manière à le rendre plus attrayant. Dans ce but, je prendrai volontiers l'avis de ceux qui peuvent parler en connaissance de cause. J'ai une confiance absolue dans les deux fonctionnaires qui ont la direction de cette industrie. Celle-ci, cependant, n'a pas été aussi profitable qu'elle devrait l'être—je dois l'avouer. Rien ne s'oppose à un changement qui la rendrait profitable. Je ne prétends pas connaître ce qui se rapporte à la fabrication de la ficelle d'engerbage. Pourquoi m'y connaîtrais-je ? Mais j'ai deux personnes habiles pour me conseiller. Je ne crois pas que M. Platt s'y entende beaucoup, mais il en est autrement de M. Connor. Celui-ci a été choisi pour diriger l'entreprise et il touche des appointements élevés. M. Stewart qui fait partie du service civil depuis que cette fabrication a été entreprise est aussi là pour me conseiller. Cependant, j'accepterais aussi l'avis de tous ceux qui sont au courant de la question. Mon désir est de rendre cette industrie avantageuse au pays, non seulement au cultivateur mais au Canada tout entier.

M. WILSON : L'outillage fonctionne-t-il présentement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A l'heure présente, cela ne serait pas profitable, vu le prix élevé du chanvre de Manille.

M. WILSON : Cependant le ministre paie des employés ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : M. Connor seulement.

M. WILSON : Il retient les services des employés les mieux rétribués.

M. FRASER : L'an dernier, j'ai donné un conseil au ministre et je désire le répéter aujourd'hui ; c'est de vendre tout ce qu'il a pouvant servir à cette industrie et de discontinuer cette fabrication, s'il ne peut pas obtenir mieux que des prix dérisoires. Ceci n'est pas une entreprise dans laquelle le gouvernement doive se lancer ; je l'ai déjà dit et je le répète. Cette fabrication a été entreprise dans le dessein de jeter de la poudre aux yeux des cultivateurs et de leur persuader que nous leur viendrions en aide. Les cultivateurs sont plus en état de prendre soin de leurs intérêts que nous pourrions le faire, et laissons aux fabricants la tâche de manufacturer de la ficelle d'engerbage. Ne recourrons plus aux subterfuges ; ne cherchons plus à nous convaincre et à convaincre les autres que nous nous efforçons d'aider généreusement aux cultivateurs. Vendez tout et donnez un autre emploi à M. Connor.

M. LANCASTER : On a tant insisté cette après-midi pour établir que l'Intercolonial était un excellent moyen d'avoir la haute-main sur les autres voies ferrées, qu'il me semble que l'honorable gentleman (M. Fraser) devrait comprendre que la fabrication de la ficelle d'engerbage au pénitencier, peut nous aider à empêcher les fabricants d'élever leurs prix, et je crois qu'une telle considération doit avoir beaucoup de force auprès d'un libre-échangiste ainsi prononcé que l'honorable député.

M. FRASER : Voici la différence—l'Intercolonial n'a pas de rival. De plus, cette voie ferrée relie les provinces entre elles, et c'est

parce qu'on devait la construire que nous sommes entrés dans la Confédération. Mais nous avons des rivaux dans la fabrication de la ficelle d'engerbage. La matière première n'est pas frappée d'un droit d'importation. N'importe qui est libre de se livrer à cette industrie.

M. BOYD : Les fonctionnaires ont-ils fait au ministre quelque recommandation touchant la fabrication et la vente de la ficelle d'engerbage à l'avenir ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ils ont recommandé de continuer la fabrication. A vrai dire, nous ne fabriquons que 500 tonnes de ficelle d'engerbage par année, tandis qu'il s'en est vendu 5,837 tonnes, en 1901. La quantité que nous fabriquons n'est donc——

M. TAYLOR : Qu'une goutte d'eau dans un verre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A peu près. Mais il faut envisager la question sous un autre aspect. Cette industrie nous permet d'occuper de quarante à cinquante-cinq détenus du pénitencier. Si nous pouvons continuer cette fabrication sans rien perdre et occuper les détenus, tout en exerçant une certaine influence sur les prix du marché—je ne dis pas une grande mais une certaine influence—tant mieux. Si nous pouvons continuer cette entreprise, grâce à notre outillage et à l'expérience acquise, nous devrions le faire. Nous avons quarante et quelques mille dollars placés dans cette entreprise.

M. FRASER : Et vous avez perdu dix mille dollars l'an dernier !

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour une raison quelconque, l'entreprise n'a jamais été profitable depuis le début. Mais il me semble que nous pourrions utiliser notre outillage de quelque manière. Si nous ne pouvons pas fabriquer de ficelle d'engerbage, faisons de la corde. Mais, tout d'abord, il faut nous débarrasser de cette résolution et devenir libre de conduire cette entreprise à notre guise, tout en étant obligés, bien entendu, de nous présenter devant le parlement et se rendre compte de ce que nous ferons. Mais tant que nous serons liés par cette résolution, nous ne pourrons pas administrer profitablement cette entreprise. Je préfère être libre d'agir à ma guise, à la condition de me présenter devant la Chambre et de lui rendre compte de mon administration.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je m'y connais un peu en fait de ficelle d'engerbage, et beaucoup, en ce qui a trait à la fabrication des cordages. Les mêmes principes s'appliquent aux deux. Si vous voulez avoir de la ficelle d'engerbage de première qualité, fabriquez-la avec du pur chanvre de Manille. La ficelle de deuxième qualité est un mélange de chanvre et d'agavé et celle de troisième qualité ne renferme que de l'agavé. Les cultivateurs achètent la meilleure ficelle d' engerbage, de même que les pêcheurs n'acceptent que la première qualité de cordages. Il faut éviter à l'avenir l'erreur commise dans le passé et ne fabriquer que de la ficelle d'engerbage de première qualité ; celle-ci se vendra facilement.

M. BLAIN : Le ministre peut-il nous dire quel a été, l'an dernier, le coût de fabrication de la ficelle d'engerbage ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne saurais dire quel en été le prix de revient. Que l'honorable député consulte le rapport du ministère de la Justice, à la page 32 ; il y trouvera le rapport du préfet du pénitencier de Kingston sur la question de la ficelle d'engerbage. Je ne puis pas fournir d'autres renseignements que ceux-là.

M. BLAIN : Puisque le ministre déclare qu'il a vendu de la ficelle et qu'il a perdu une forte somme, il devrait être en état d'apprendre au comité quel était le coût de l'article qu'il a vendu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je renvoie l'honorable député à la page 32 du rapport, il y verra que tout le chanvre qui a été acheté a coûté $34,830.81, l'huile, $1,022, ainsi que le prix des annonces, des sacs, du papier et de tous les articles imputables sur le compte de la ficelle d'engerbage. En examinant cette page du rapport, l'honorable député trouvera toutes les informations que je pourrais lui fournir.

M. BLAIN : Comment cette résolution lui lie-t-elle les mains et pourquoi demande-t-il qu'on la révoque ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Parce que le meilleur temps de se défaire de la ficelle d'engerbage en la vendant aux commerçants et aux cultivateurs, est avant le 1er juillet, à l'époque où le marchand s'approvisionne. Comme le cultivateur a besoin de ficelle à partir de juillet, si vous gardez votre ficelle d'engerbage jusqu'à cette époque, vous l'offrez en vente après que les marchands sont approvisionnés.

M. HOLMES : La vente de la ficelle aux cultivateurs présente une autre difficulté dont il n'a pas été question. Si j'ai bonne mémoire, la résolution de l'an dernier était une sorte de compromis, si vous vendez votre ficelle d'engerbage aux cultivateurs de manière à empêcher les fabricants de former une coalition commerciale, vous vous apercevrez qu'il vous faudra la vendre aux fabricants eux-mêmes ; parce que le cultivateur qui achète du gouvernement est tenu de payer argent comptant, tandis qu'il peut acheter sa ficelle d'engerbage à crédit des marchands ou de leurs agents et ne la payer qu'à l'automne. Par conséquent, règle générale, il ne l'achètera pas de l'Etat.

M. BLAIN : Il y a du vrai dans cette observation. Cependant, à l'heure présente, la plupart des cultivateurs de la province d'Ontario achètent leur ficelle d'engerbage argent comptant.

J'ai dit que le ministre avait déclaré que sa résolution ne changeait guère l'ordre de choses établi. Je lirai ses observations rapportées a la page 569 (v.a.) des " Débats," de l'an dernier :

> Je m'occuperai maintenant de la motion et je dirai immédiatement que nous n'y trouvons pas à redire, que nous ne saurions nous plaindre car, depuis le mois d'août 1899, nous faisons exactement ce que cette motion nous demande de faire.

Je voudrais savoir du ministre comment cette motion a pu le gêner cette année, puisqu'il déclarait, l'an dernier, que le gouvernement faisait ce qu'on lui demandait, depuis 1899 ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je répéterai ce que j'ai dit ; cette motion nous gêne parce qu'elle nous oblige à garder jusqu'au 1er juillet pour la vendre aux cultivateurs la ficelle que nous avons en mains. Lorsqu'à cette époque nous la mettons sur le marché, il ne se présente presque pas d'acheteurs ; c'est ce que j'ai voulu dire l'an dernier.

M. BLAIN : D'après cette lettre, la ficelle en pur chanvre de Manille et la ficelle de deuxième qualité étaient complètement vendues le 17 juin au prix fixé par le ministre lui-même ; par conséjuent, il n'a pas dû subir de perte en vendant cette partie des produits. Le ministre veut-il nous dire maintenant quel était le prix de revient de la ficelle d'engerbage qu'il a vendu après le 1er juillet et nous permettre de constater ce que l'Etat a réellement perdu.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne puis pas dire ce que coûtait la ficelle d'engerbage vendue jusqu'au 1er juin, ce que coûtaient les 300 tonnes ainsi vendues; cela m'est absolument impossible. Tout ce que je puis dire c'est que nous avons perdu plus de $10,000 sur cette partie des produits, d'après les comptes fournis par ceux qui avaient l'affaire en mains.

M. BLAIN : Si le ministre vend à perte cette ficelle, la faute en est au ministère—je ne veux pas en tenir le ministre personnellement responsable. Mais comme on fabrique depuis un si grand nombre d'années de la ficelle au pénitencier, ou aurait dû s'enquérir des besoins du marché ; si on avait fabriqué, l'an dernier, la ficelle voulue en pur chanvre de Manille, ou de la ficelle de deuxième qualité, l'Etat aurait pu la vendre toute, car on a reçu au pénitencier plusieurs commandes qu'il a été impossible de remplir. J'ai ici un état que je ne lirai pas et que je ferai mieux de remettre à l'honorable ministre. Je ne crains pas de dire que si le gouvernement faisait fabriquer de la ficelle d'engerbage de la qualité voulue, il ne trouverait aucune difficulté à disposer de la petite quantité fabriquée au pénitencier. J'ai par devers moi la réponse faite à mon interpellation de cette année portant que Henderson et Black ont payé $4.80 par cent livres pour la ficelle d'agavé, et $5.10 par cent livres pour la ficelle de chanvre et d'agavé. Je dois dire que si cette réponse est exacte, il est complètement impossible que le gouvernement ait perdu le montant mentionné par le ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député, il va sans dire, s'y connait en fait de ficelle d'engerbage ; c'est un avantage qu'il a sur moi. Aura-t-il l'obligeance de nous dire, aujourd'hui ou plus tard, quelle qualité ou quelle sorte de ficelle le gouvernement devrait faire fabriquer, afin de pouvoir en disposer facilement.

M. BLAIN : J'ai fait lecture d'une lettre dans laquelle on disait que le 17 juin il ne restait plus de ficelle en pur chanvre de Manille ni de ficelle de la qualité règlementaire. Je demandais d'envoyer dans mon propre comté des échantillons de la première. En réponse à ma lettre, un de nos propres fonctionnaires m'a écrit qu'il ne restait plus de ficelle de ces deux sortes. C'est la réponse à la question du ministre. Je répète que la ficelle en pur chanvre de Manille est celle qu'on devrait fabriquer au pénitencier de Kingston. Si le ministère fait fabriquer cette sorte de produit, il n'éprouvera pas de difficulté à en disposer, d'après le témoignage contenu dans cette lettre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est-à-dire que nous devrions faire fabriquer de la ficelle d'engerbabe en pur chanvre de Manille et de la ficelle de la qualité réglementaire afin de pouvoir la vendre dans le pays ?

M. BLAIN : C'est mon opinion.

M. TAYLOR : Le ministre a demandé de débattre librement la question. Je lui conseillerai de revenir aux premiers principes. Cette entreprise a été établie par celui qui est aujourd'hui M. le juge Ouimet, lorsqu'il était ministre des Travaux publics. Il a acheté l'outillage et l'a mis en place, et a établi cette industrie bien avant le temps de M. Stewart. La ligne de conduite qu'il a adoptée est celle qui est suivie par tous les établissements industriels. Si le gouvernement vent se lancer dans une entreprise manufacturière il doit faire comme toute autre maison d'affaires, engager un agent qui vendra ses produits aux marchands de détail. C'est ce qu'on faisait autrefois.

M. SCOTT : A-t-on perdu de l'argent de cette façon ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous n'avons pas encore été payé pour ce que nous avons vendu en 1895.

M. TAYLOR : Il y a longtemps que j'ai discuté cette question avec l'honorable gen-

tleman et que je lui ai répondu que le paiement de ces comptes avait été garanti. M. Connor est responsable pour une partie.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Maintenant les paiements seront garantis.

M. DAVIS : Et Rogers du Manitoba ?

M. TAYLOR : Rogers a payé ce qu'il devait. Connor seul est endetté et le gouvernement lui a vendu de la ficelle d'engerbage depuis cette époque.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas à ma connaissance.

M. TAYLOR : Le gouvernement a vendu de la ficelle d'engerbage aux marchands dans tout le pays. Mais comme tous les comptes n'avaient pas été soldés le 1er juillet, lors du dépôt du rapport de l'auditeur général, les noms des clients paraissaient comme débiteurs de l'Etat à cette date. eCpendant tous les comptes ont été payés. L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) qui est fabricant, doit vendre ses produits à crédit aux marchands de détail du pays ; il leur accorde 30 jours ou quatre mois de délai, suivant les circonstances. C'est ce que font tous les fabricants ; et si le présent gouvernement veut entreprendre cette fabrication et conduire d'après des principes d'affaires, qu'il fabrique la ficelle, engage un commis voyageur qui vendra au commerce en général et qu'il combatte le monopole de cette façon. Les marchands achèteront la ficelle d'engerbage et la revendront avec un léger bénéfice ; soit qu'ils la revendent argent comptant ou à crédit, les cultivateurs seront en mesure d'acheter d'eux. Il y a deux lignes de conduite à suivre. Le représentant de Guysborough (M. Fraser) conseille au gouvernement de tout détruire et de vendre comme du fer de rebut $40,000 en valeur d'outillage servant à la fabrication de la ficelle d'engerbage et des cordages. Nous n'avons pas besoin, à l'heure qu'il est, de cette industrie au pays, parce que la ficelle est importée en franchise des Etats-Unis. Il n'y a pas de droit d'importation ; mais nous ne pouvons pas fabriquer de ficelle d'engerbage au Canada et l'exporter en franchise eux Etats-Unis.

M. FRASER : Quel est le droit ?

M. TAYLOR : En vertu du tarif américain, le chanvre de Manille mis en œuvre au Canada et exporté aux Etats-Unis est frappé d'un droit. La ficelle d'engerbage en chanvre de Manille, en tout ou en partie, fabriquée an Canada ne peut entrer en franchise aux Etats-Unis.

M. DAVIS : Qu'est-ce que cela fait aux consommateurs canadiens ?

M. TAYLOR : Le ministre de la Justice nous a donné un état de la ficelle employée au Canada l'an dernier. Quelle quantité avait été fabriquée au pays ? Pourquoi ne pouvons-nous pas fabriquer ce produit au Canada plutôt que de l'importer des Etats-Unis ? Le gouvernement peut mettre son outillage en opération et en retirer des bénéfices, car nous avons besoin au pays de ficelle d'engerbage en chanvre de Manille et de ficelle de qualité réglementaire. A la page M-50 du rapport de l'auditeur général, on lit que les quantités suivantes ont été vendues :

Pour chanvre de Manille (marque Maple Leaf), 66,088 livres; prix moyen, 11½ à 12 cents la livre.

Agavé, 13,051½ livres; prix moyen, 9 cents la livre.

Manille mélangé (marque Monarch), 4,360 livres; prix moyen, 8½ cents la livre.

Marque Standard, 26,430 livres; prix moyen, 7½ cents la livre.

Marque Beaver, 71,515½ livres; prix moyen, 9 cents la livre.

Marque Nouvelle-Zélande (Red Tape), 60 livres; prix, 8 cents.

Voilà les prix élevés que le gouvernement demandait aux cultivateurs. Qu'on consulte le rapport de l'auditeur général au chapitre des matières premières et on verra que le gouvernement n'a pas acheté une seule livre de Manille pur. Il a acheté de la fibre de la Nouvelle-Zélande qu'il n'aurait pas dû acheter du tout parce qu'on n'en peut faire que de la ficelle de troisième et de quatrième qualité. Il a acheté 90,306 livres d'agavé et 135,540 livres de chanvre de Manille. Mais la grande partie de la matière brute consistait en fibre de la Nouvelle-Zélande qui a été achetée pour la fabrication de la ficelle d'engerbage. Le gouvernement a donc produit un article de qualité très inférieure. J'ignore si c'est parce que le chanvre de Manille était trop cher, mais je maintiens que le gouvernement peut fabriquer de la ficelle d'engerbage aussi bien que n'importe quelle fabrique du Canada. S'il ne veut pas le faire, qu'il loue son outillage à quelqu'un qui l'exploitera grâce au travail des détenus. Celui qui affermerait cet établissement serait certain d'en retirer des bénéfices. De cette manière, le gouvernement pourrait défier la coalition américaine et le trust canadien. Ces syndicats ont élevé leurs prix du jour où le gouvernement s'est emparé de cette industrie. Le gouvernement actuel a renoncé à la politique de l'administration précédente en ce qui a trait à cette industrie. Le gouvernement conservateur avait retenu les services d'un commis-voyageur qui vendait les produits de l'atelier durant cinq ans. Depuis que les ministres actuels sont au pouvoir, cet agent a été congédié et le gouvernement a vendu sa production à la Compagnie Hobbs et à quelques amis sans demander de soumissions. On se contentait d'adresser une lettre à deux ou trois amis. Bien plus, il a vendu ses produits à perte. Il n'est pas excusable d'avoir vendu à 4 et 5 cents la livre à cette maison de Saint-Jean. S'il ne pouvait pas obtenir un prix raisonnable à cette date, il n'avait qu'à garder cette ficelle en magasin et, la saison suivante, il l'aurait vendu 10, 12 et 15 cents

la livre, et les cultivateurs auraient volontiers payé ce prix vu que les syndicats américains et canadiens venaient de s'entendre pour les exploiter. Si l'honorable ministre demandait à son ami, l'honorable député d'Alberta, de proposer une résolution semblable à celle de l'an dernier, je suis convaincu qu'elle serait adoptée à l'unanimité. Je demande au ministre de remettre ces ateliers sur un bon pied et de les exploiter ou d'affermer l'outillage et le travail des détenus à un particulier.

M. COCHRANE : Il serait regrettable de voir fermer ces ateliers. Il est possible qu'ils ne donnent pas de bénéfices, mais il y a deux manières d'envisager la question. Si cette industrie n'est d'aucun rapport pour l'Etat, elle peut être avantageuse aux cultivateurs dont elle protège les intérêts. Je ne m'exprime peut-être pas assez clairement Je veux dire qui si le gouvernement, en exploitant cette industrie lui-même, perd un peu d'argent, cette perte est plus que compensée par l'économie qu'elle permet aux cultivateurs de réaliser sur l'achat de leur fil d'engerbage. Il se peut que les fonctionnaires à la tête de ces ateliers aient besoin d'idées nouvelles et ne se tiennent pas au courant du progrès. Le directeur de l'institution peut être un excellent artisan et suivre des méthodes un peu arriérées. Bien que je partage d'ordinaire l'opinion de l'honorable député de Guysborough, je ne suis pas de son avis sur cette question. Nous importons maintenant le pétrole en franchise et nous sommes à la merci de la plus formidable coalition qui existe au Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le fil métallique est admis en franchise, pas le pétrole.

M. COCHRANE : Dans tous les cas, les droits sur le pétrole sont presque nuls, et cela n'empêche pas les coalitions d'accaparer ce produit dans leur propre intérêt.

Pour revenir à la question de la ficelle d'engerbage, il me semble qu'on pourrait régler cette question de manière à en faire profiter la grande masse de la classe agricole. Parce que nous appartenons à la province d'Ontario, nous n'avons pas le droit de monopoliser les opinions sur ce sujet. Le vaste Nord-Ouest et les provinces maritimes consomment de grandes quantités de ce produit, et c'est pour cela que je voudrais un plan qui favoriserait les cultivateurs de tout le Canada. Si cette institution peut avoir pour effet de nous délivrer des coalitions, nous en retirerons de grands avantages, tout comme nous en retirons de notre système de canaux dont l'effet est d'abaisser les taux de transport. Je suis aussi d'avis qu'il serait bon de remettre ces ateliers en opération. A présent que la vente est faite, j'aimerais savoir du ministre s'il ne croit pas qu'il aurait mieux valu ne pas vendre cette ficelle du tout.

M. TAYLOR.

M. BOYD : La Chambre lui a donné instruction de la vendre.

M. COCHRANE : Je considère que ça été une erreur. Le gouvernement aurait pu garder cette ficelle en réserve aussi bien que n'importe qui et, du moment que le public en aurait été informé, personne n'aurait été tenté d'accaparer ce produit au détriment des cultivateurs d'ici à la prochaine récolte. Je répète que, bien que ce ne soit peut-être pas une institution profitable pour le gouvernement, elle est utile au pays en ce sens qu'elle tend à régler le prix que les cultivateurs auront à payer pour leur ficelle d'engerbage.

M. DAVIS : Comme le représentant de Guysborough, je crois qu'il vaudrait mieux que le gouvernement discontinuât la fabrication de la ficelle d'engerbage. Je crois qu'il n'appartient pas à l'Etat de se livrer à cette industrie. Toutefois, si la fabrication doit continuer, il ne faudrait pas entraver le gouvernement au moyen d'une résolution semblable, mais lui laisser pleine liberté de vendre la ficelle d'engerbage au mieux de l'intérêt public. L'honorable député de Peel (M. Blain), je ne'en doute pas, s'y connaît bien en fait de ficelle d'engerbage ; mais, puisqu'il dit que le gouvernement ne devrait faire fabriquer que deux qualités de cet article, je lui demanderai s'il ignore que les autres fabricants font et vendent facilement de la ficelle d'engerbage de plusieurs qualités différentes.

M. BOYD : Depuis les commencements de cette fabrication au pénitencier de Kingston, j'ai suivi avec intérêt les développements de cette industrie. Je faisais partie de la Chambre quand elle a été établie et j'ai approuvé la décision qui avait été prise. A cette époque, sir John Thompson portait un vif intérêt à cette question. Il espérait que l'Etat pourrait exercer une certaine influence dans la fixation des prix de la ficelle d'engerbage. J'avoue volontiers que que, sous le régime conservateur, la vente de notre ficelle n'a pas été un succès, mais nous pouvions invoquer comme excuse que c'était notre première tentative d'établir une industrie nouvelle et que nous avions à combattre une opposition acharnée de la part des autres fabricants de ce produit. Je ne crains pas de dire que cette opposition existe encore. Permettez-moi de faire observer que l'augmentation du prix de la ficelle d'engerbage est une plus lourde charge pour le cultivateur que le droit dont sont frappés les instruments aratoires. En effet, chaque cultivateur emploie chaque année de 500 à 1,000 livres de ficelle et une différence de quatre ou cinq cents dans le prix de cet article—les fabricants semblent exiger aussi cher qu'ils peuvent obtenir—signifie une augmentation de $40 à $50 dans les dépenses du cultivateur, ce qui mérite considération.

Le ministre a dit qu'il s'en était vendu à peu près 850 livres au Manitoba avant juillet. L'an dernier, à Carberry, il s'en est

vendu presque le contenu d'un wagon de chemin de fer et j'en ai employé 1,000 livres, moi-même. Je crois qu'elle était d'une qualité inférieure à celle décrite par le député de Peel ; néanmoins elle a donné satisfaction. Cette année, le nouveau règlement a été observé au pénitencier et, dans plusieurs cas, les cultivateurs n'ont eu connaissance de la vente de la ficelle d'engerbage qu'au moment où le délai était près d'expirer. On peut croire que ce qui se passe ici est bientôt connu au loin, mais souvent il n'en est rien. Après avoir entendu le ministre ce soir, je suis porté à croire que les fonctionnaires du pénitencier ressemblent aux autres fonctionnaires ; ils n'aiment pas les innovations. Ils n'aiment pas que les gens du dehors leur disent comment conduire leurs affaires et je suppose que ceux qui sont préposés à la fabrication de la ficelle d'engerbage ressemblent, sous ce rapport, à tous les autres fonctionaires. Ils ne veulent pas recevoir de leçons et ne reposent probablement pas une grande confiance dans les membres de la Chambre que d'autres considèreraient comme très entendus dans la fabrication de la ficelle d'engerbage. Il est probable que le ministre pourra ce convaincre plus tard qu'il faut attribuer à cet esprit de suffisance l'insuccès de cette industrie au pénitencier. Si le ministre de la Justice, avec l'activité et l'énergie qui le caractérisent, avait eu lui-même la direction de cette entreprise, les choses auraient tourné autrement.

Je m'occuperai maintenant des observations du représentant de Guysborough. Un homme comme lui peut fort bien traiter cette question à la légère, mais s'il représentait comme nous un collège électoral de l'ouest, où le sujet qui nous occupe a beaucoup d'importance, il serait peut-être le plus acharné à reclamer le maintien de cette industrie, au lieu d'en demander l'extinction. Je rappellerai à l'honorable député qu'il y a dans l'est certaines entreprises de l'Etat qui ne rapportent pas ce qu'elles coûtent et que, néanmoins la population de l'ouest doit prendre son mal en patience. Je crois qu'il serait préférable de laisser cet article du budget en suspens jusqu'à ce que le ministre ait une proposition à nous faire. Il est dans la force de l'âge et entreprenant et, s'il prend l'affaire aussi à cœur que sir John Thompson, il assurera le succès de cette entreprise. Il n'y a pas lieu de laisser les forçats dans l'oisiveté. Autant vaut les employer à cette fabrication qu'à autre chose ; certains fonctionnaires m'ont appris que c'était une excellente occupation pour eux, surtout pour les détenus condamnés à un emprisonnement de longue durée. En tous cas, il serait malheureux de nous prononcer à la hâte et sans mûre réflexion dans le sens suggéré par le représentant de Guysborough (M. Fraser).

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'opinion bien arrêtée des fonctionnaires est en faveur de la continuation de la fabrication de la ficelle d'engerbage. Ils croient qu'en économisant sur les salaires et autrement, nous pourrions poursuivre l'entreprise sans beaucoup de perte sinon avec profit. Le soin d'occuper les forçats est un problème dont il faut toujours tenir compte et c'est pour le résoudre que l'Etat s'est lancé dans cette entreprise. Lorsque je prends en considération ce qui s'est dit ce soir, principalement de la part des experts qui ont adressé la parole, force m'est de conclure que les fonctionnaires préposés spécialement à la fabrication de la ficelle d'engerbage, ne se sont pas tenus au courant des progrès de cette industrie et qu'ils ne sont pas à la hauteur de leur tâche. Je dois déclarer sur le champ que, si je suis francement en faveur d'un fonctionnaire qui seconde mes efforts, je ne garderai pas longtemps à mon service celui qui n'est pas à la hauteur de la position qu'il occupe.

Au sujet de la vente du fil d'engerbage, le député de Leeds (M. Taylor) nous a conseillé, il y a un instant, de la confier à des agents. Voyons ce qui en est. Quels sont les résultats de ce système, depuis son inauguration ?En 1895, un seul agent a vendu et délivré $30,000 valant de fil d'engerbage. Antérieurement au mois de novembre, il avait touché la plus forte partie de cet argent. A l'avènement du gouvernement au pouvoir, cet agent n'avait pas encore remis au ministère un seul cent. A venir jusqu'à ces jours derniers, il restait encore $9,000 dûs sur le fil d'engerbage vendu par cet agent, à l'époque en question. Ce n'est pas pour le plaisir de récriminer, que je signale ces faits. A l'avènement du gouvernement actuel la production de fil pour l'exercice 1895-96 était encore en magasin, en raison d'embarras suscités par cet agent. Je signale ces faits, afin de faire comprendre à la Chambre les difficultés que nous cause l'exploitation de cette industrie. Après tous ces déboires, le gouvernement, je le comprends parfaitement, s'est cru à juste titre, autorisé à tenter de vendre le fil d'engerbage aux enchères. Cette tentative n'a pas été couronnée d'un plein succès ; mais, à tout événement, nous sommes rentrés dans nos fonds ; nous avons touché, en bonnes espèces sonnantes, le prix de notre fil, qui s'est vendu à un prix assez rémunérateur. il reste peu à ajouter sur la vente de fil. Il ressort des griefs que j'ai entendus formuler jusqu'ici que, si nous n'avons pas encore réussi à vendre notre production de fil, cela tient à une double cause ; et d'abord, la qualité du fil fabriqué ne convient pas aux cultivateurs, et en outre, la résolution adoptée par la Chambre nous a créé une foule d'embarras. Que nous faut-il faire ? Le voici : tenir compte des observations formulées ici ce soir même, aller aux renseignements auprès de ceux qui sont au courant de la situation, fabriquer la qualité de fil répondant aux besoins du marché, puis le vendre à bon escient. La question se pose ici : faut-il confier la vente de ce fil à un

agent, ou bien le vendre aux encrères ? Quant à charger un agent de cette vente, les résultats du passé sont loin de militer en faveur de ce mode de vente.

M. TAYLOR : C'est votre faute.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas le gouvernement actuel qui est accusé d'être en faute, mais nos prédécesseurs. Je suis allé aux renseignements auprès de personnes au courant de la situation et elles m'ont conseillé de confier la vente de ce fil à un deux agents ; seulement, au lieu de leur permettre de toucher le prix de vente, il faudrait simplement les autoriser à prendre des commandes et ces commandes seraient remplies au pénitencier. Il serait peut-être ainsi possible d'obtenir de meilleurs résultats et un prix plus élevé pour notre fil, après que nous en aurons perfectionné la qualité.

M. TAYLOR : Sous l'ancien régime, j'en conviens, on a confié la vente du fil à un agent, en l'autorisant à en percevoir le prix. Quant au gouvernement actuel, rien ne l'empêche de suivre dans l'exploitation de cette industrie, l'exemple de tous les industriels du pays. Le fabricant emploie, pour la vente de ces articles, un commis-voyageur qui reçoit des commandes des négociants. Cette commande est transmise au bureau principal ; le gérant de la fabrique consulte le rapport des agences commerciales, afin de constater la situation financière du négociant en question, et si ce négociant est bien coté, le fabricant remplit la commande et lui expédie le fil.

Quant à l'agent, il touche soit un salaire fixe soit une commission. Le ministre, d'après ce que je vois, n'a traité qu'avec Connor, cette année.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pour argent comptant.

M. TAYLOR : L'année dernière, Connor a acheté du gouvernement $3,592 valant de fil d'engerbage. Les manufactures vendent les articles qu'ils fabriquent, soit par voie de prospectus, soit par l'entremise d'un agent. Le gouvernement n'aura pas besoin d'employer d'agent. Les marchands du pays, sont au fait des prix du fil. Ils font leurs commandes, paient en espèces sonnantes, ou bien on leur accorde quatre mois de délai. Rien n'empêche le gouvernement d'exploiter son industrie de cette façon. Il a le monopole du marché et de la fabrication du fil au Canada, tandis que le député de Guysborough voudrait que cet article se fabriquât aux Etats-Unis.

M, FRASER : Peu importe le pays de fabrication ; c'est au bon marché et à la qualité de l'article que j'attache le plus d'importance.

M. LENNOX : Le député de Leeds, j'espère, est satisfait. Quand un député, par déférence pour un ministre, cède la parole, il a droit de continuer sa harangue, quand le ministre reprend son fauteuil. Quant à la difficulté que le ministre de la Justice a exposée si loyalement et avec tant de franchise, les députés en se consultant, seront, je crois, en mesure d'y apporter une solution. La facilité avec laquelle la vente s'est faite, l'année dernière, s'explique par les circonstances dans lesquelles cette vente s'est effectuée. Je tiens à féliciter le ministre de la Justice de la franchise avec laquelle il nous a parlé, ce soir, et c'est là un compliment que je voudrais pouvoir adresser à tous ses collègues. Et ici je dois exprimer l'espoir qu'il ne se déchargera pas du soin de cette affaire sur un autre membre du cabinet. C'est un signe de bon augure qu'un ministre ait la franchise de nous avouer qu'il ne prétend pas avoir la science infuse et qu'il a quelque chose à apprendre. Entré en charge tout récemment, il met le comité dans ses confidences et nous demande de lui suggérer les meilleurs moyens à prendre pour vendre ce fil d'engerbage, et en cela, il a établi un excellent précédent. Autre fait que je suis heureux de noter : c'est qu'il ne cherche pas à exploiter cette affaire au point de vue des intérêts de son parti politique et pour se concilier la faveur populaire, en faisant retomber sur ses adversaires toute la responsabilité des fautes commises. Du reste, je ne sache pas qu'il fut bien facile de prendre une pareille attitude. L'année dernière, le député de Peel a parfaitement bien défini toute la situation au cours du débat qui a surgi sur cette question au cours du débat qui a surgi sur cette tion, et je ne sache pas qu'on puisse rien ajouter à ce qu'il a dit. Voici la teneur de résolution proposée l'année dernière, par le député d'Alberta :

Que, tant que le gouvernement continuera à fabriquer le fil d'engerbage, ce fil sera offert directement en vente aux cultivateurs jusqu'au premier jour de juillet de chaque exercice financier, au coût de revient, c'est-à-dire au coût de la matière première et de la fabrication, le calcul des salaires devant se faire sur le pied des salaires payés pour la main-d'œuvre libre; et que le fil d'engerbage invendu et en magasin, le 1er de juillet de chaque exercice sera vendu aux enchères, après avis donné au public.

A ce sujet, le député d'Alberta a dit ce que voici :

Cette résolution concorde parfaitement avec le système appliqué par le gouvernement, l'année dernière, sauf qu'elle donne un peu plus d'extension au système et le définit plus clairement.

Le député d'Alberta, ainsi que le député de Peel l'a fait observer, a prétendu que la résolution adoptée l'année dernière, tout en ne comportant pas de modification essentielle du système du gouvernement, a assuré de nouveaux avantages aux cultivateurs. Je ne me range nullement à l'avis de ceux qui prétendent qu'il faut revenir à l'état de choses qui existait l'année dernière. Indépendamment de la question de savoir si

les résultats obtenus sont absolument satisfaisants, je suis convaincu que le mouvement inauguré l'année dernière est un pas fait dans la bonne voie, et je suis aussi d'avis qu'il importe d'établir une règlementation encore plus sévère, afin de donner aux cultivateurs la première option pour l'achat de ce fil d'engerbage. Quant à abandonner l'exploitation de cette industrie, comme l'a suggéré le député de Guysborough, les objections qu'il a formulées à ce sujet sont bien faciles à résoudre ; mais, je ne m'attarderai pas à lui donner la réplique, d'autant plus que les membres du comité, j'en suis convaincu, reconnaissent déjà dans leur fort intérieur l'inanité de ces objections, qu'il me serait facile, d'ailleurs, au besoin, de démolir et de réduire à néant. Je diffère absolument d'avis avec le député de Guysborough à ce sujet, et j'avoue qu'il m'a été impossible de me ranger une seule fois à son avis, au cours de cette session, bien que j'eusse été heureux de le faire, s'il avait bien voulu m'en fournir l'occasion. Mais je suis bien aise de saisir l'occasion de faire ici, séance tenante, un aveu que les circonstances ne m'ont pas encore permis de faire : c'est la première fois qu'un membre du cabinet met les députés de la gauche dans ses confidences, s'adressant à eux, en leur capacité de représentants du peuple, qui ont le souci de leur devoir, et leur demandant de coopérer avec le gouvernement, de la façon la plus avantageuse

M. STEWART : A titre de représentant d'un district électoral, qui est l'un des plus grands territoires producteurs de blé au Canada—la récolte de blé y ayant atteint le chiffre de 12,000,000 de boisseaux l'année dernière—district où, par conséquent, cette question du fil d'engerbage joue un rôle important, il me sera bien permis de dire que je ne saurais nullement me ranger à l'avis de ceux qui veulent que l'Etat abandonne l'exploitation de cette industrie qui se fait au pénitencier de Kingston. Si l'on constate que la fabrication de ce fil d'engerbage au pénitencier de Kingston n'est plus rémunératrice, alors qu'on tranfère cette industrie de l'est à l'ouest, au pénitencier de Winnipeg, où elle se trouverait à proximité des champs de blé où cette production s'utilise davantage. En 1899, la cote du fil d'engerbage était très élevée. Dans les villages du Manitoba-sud, au printemps de cette même année, le fil d'engerbage était coté à 18 cents la livre. Nombre de cultivateurs refusèrent de donner des commandes à ce prix et s'abouchèrent avec M. Platt, le chef d'exploitation de l'atelier au pénitencier de Kingston, afin d'en obtenir la cote du fil. Il leur a été impossible d'obtenir du fil de première qualité ; toutefois, celui de seconde qualité qu'ils ont employé a parfaitement répondu à leurs besoins. Il leur a coûté un peu plus de 10 cents, tandis que les négociants demandaient 15 cents pour le fil de première qualité et 14 cents pour celui de deuxième qualité. Le placement du fil d'engerbage de Kingston sur le marché a fait baisser le prix de deux cents. Voilà pourquoi je suis opposé à ce que le gouvernement abandonne son exploitation, à Kingston. Dans l'ouest, a-t-on prétendu, il n'y a que le manille pur qui puisse se vendre ; or, on nous a toujours dit qu'il n'existe pas de manille pur, mais qu'il est toujours mixte ; que le fil n° 1 contient toujours une certaine proportion de fil plus commun, tandis que le fil n° 2 contient une plus forte proportion de manille. A mon avis, on ne devrait fabriquer que deux qualités de fil d'engerbage : un fil de qualité plus fine pour les nouvelles lieuses et un fil plus grossier pour les anciennes lieuses ; car lorsqu'une lieuse vieillit, le fil plus grossier lui convient davantage.

M. McGOWAN : Comme le fait observer à bon droit le député de Lisgar, on a trop multiplié les qualités du fil d'engerbage, dans la fabrication au pénitencier, l'année dernière. Qu'on se contente d'en fabriquer deux ou trois espèces, et les cultivateurs y gagneront.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quelles qualités de fil l'honorable député nous suggère-t-il de fabriquer ?

M. McGOWAN : A mon avis, le meilleur serait le fil Manille, puisque tous les cultivateurs le connaissent.

A mon avis, ce serait une erreur d'abandonner l'exploitation de cette industrie au pénitencier de Kingston ; car ces grandes industries sont exposées à tomber entre les mains des monopoleurs, au grand détriment de la classe agricole. Quand bien même l'xploitation de cette industrie au pénitencier ne serait pas lucrative, le pays bénéficie tout de même de la chose. Quant au mode de vente, le ministre de la Justice doit s'attendre à éprouver des ennuis de ce côté. Quelques cultivateurrs de mon comté se plaignent des grands frais qu'entraîne l'expédition du fil d'engerbage par express. Nombre de cultivateurs qui avaient donné des commandes au pénitencier on dû acquitter des frais d'express très élevés ; en outre, quelques-uns n'ont pas reçu le fil de la qualité voulue ; mais peut-être étaient-ils seuls à blâmer, pour avoir transmis leurs commandes trop tard. Un de mes commettants, entre autres, était fort irrité à ce sujet. Il avait demandé, dit-il, une certaine quantité de fil de Manille de première qualité, et on lui répondit que sa commande avait été notée et qu'elle serait remplie aussitôt qu'il donnerait avis de lui expédier le fil. Il transmit alors, par le courrier, la somme voulue et on lui expédia du fil de qualité inférieure, après quoi il jura qu'il ne ferait plus de commandes à Kingston. Nos cultivateurs se plaignent amèrement du chiffre élevé des prix de transport. Que le ministre établisse quelques stations dans certaines parties du pays, où il expédirait des chargements de wagons de fil d'engerbage, et on couperait ainsi court à tous ces em-

barras. Qu'il fasse choix de certaines localités dans les différentes provinces où l'on pourrait expédier le fil d'engerbage en chargements de wagons, et les cultivateurs pourraient aller y chercher ce dont ils auraient besoin. Voilà qui vaudrait bien mieux que de confier la vente de ce fil à un certain nombre d'agents qui voyageraient par le pays.

M. TAYLOR : Il serait encore préférable d'en confier la vente aux négociants.

M. McGOWAN : J'ignore ce qui en résulterait. Que le ministre expédie ces chargements de fil d'engerbage aux chef-lieux ou à d'autres endroits de ce genre, et les cultivateurs y gagneraient. Quand bien même la vente n'aurait lieu qu'à la fin de la saison, elle se ferait plus facilement qu'à Kingston. Je suis bien aise que le ministre se montre si bien disposé à écouter nos avis, et la proposition que je lui fais, je l'espère, pourra lui être utile.

M. McCREARY : Je suis bien aise que l'honorable député (M. McGowan) ait fait connaître son avis sur la question débattue. C'est là, sans doute, une question d'intéret vital pour l'Ouest. Le député de Lisgar (M. Stewart) nous dit qu'il représente ici un comté producteur de blé, et que la récolte de cette céréale, l'année dernière, y a atteint le chiffre de 12,000,000 de boisseaux. Le comté que je représente ici est limitrophe de son propre comté, d'un côté. Bien que notre production de blé n'ait pas atteint le chiffre de 12,000,000 de boisseaux, elle est presque aussi élevée. Voilà qui fait voir de quelle importance pour nous est cette question du fil d'engerbage. Le ministre de la Justice devrait se demander sérieusement s'il est bien utile de faire fabriquer tout le fil d'engerbage au pénitencier de Kingston. Au pénitencier de la Montagne-de-Pierre, qui se trouve dans mon comté, il y a, je crois, 120 prisonniers, qui sont absolument désœuvrés. On les emploie, paraît-il, de temps à autre, à la confection des chemins, mais cette besogne est insuffisante. Rien n'empêche d'expédier la matière première au pénitencier de la Montagne-de-Pierre, tout comme à celui de Kingston, et de faire fabriquer dans le premier de ces établissements tout le fil d'engerbage voulu pour les besoins des prairies du Manitoba et du Nord-Ouest. En attendant que cela se fasse, on pourrait expédier le fil d'engerbage en chargements de wagons, sans se servir d'intermédiaires, vers différents points, comme Brandon, Portage-la-Prairie, Prince-Albert, Edmonton et autres localités de l'ouest où les cultivateurs pourraient l'acheter et le payer comptant. S'il était possible aux cultivateurs de se procurer le fil d'engerbage à 9 ou 10 cents la livre, au lieu de le payer 18 cents, ils en bénéficieraient grandement. Le ministre de la Justice, qui est un homme d'énergie et de progrès, devrait étudier la question. Je l'espère, il tentera quelques efforts, cette année, pour expédier ce fil d'engerbage à l'ouest et le mettre à la portée des cultivateurs à des prix avantageux.

M. DAVIS : M'inspirant de la pensée du député de Selkirk (M. McCreary), je ferai observer qu'il existe aussi des prisons à Régina, à Prince-Albert et à Edmonton. Pourquoi n'expédierait-on pas ce fil d'engerbage aux geôliers qui sont des fonctionnaires du ministre de la Justice, et cela pour qu'ils le vendent aux cultivateurs ? J'en suis convaincu ils accepteront volontiers cette charge, si on la leur confiait. Cela faciliterait singulièrement aux cultivateurs l'achat de ce fil et ils pourraient se le procurer à un prix moins élevé. Aujourd'hui, l'exploitation de cette industrie par l'état ne nous est guère utile. L'année dernière, les cultivateurs m'ont demandé de leur procurer du fil d'engerbage. Or, comme les prix de transport sont très élevés, il était inutile de songer à faire expédier ce fil par l'express, et personne n'osait assumer la responsabilité de faire la commande d'un chargement de wagon. Le geôlier ou le caissier dans ces institutions de l'ouest se chargeraient sans doute volontiers de fil d'engerbage qui leur serait consigné et le vendraient comptant aux cultivateurs.

M. BLAIN : Comme je suis l'auteur de la motion primitive de la session dernière, qui comportait la modification du mode de vente du fil d'engerbage, et qu'il peut s'attacher quelque responsabilité à cette proposition, je désire appeler l'attention du comité sur le fait que la motion promitive ne renfermait aucune disposition portant que le fil d'engerbage en magasin après le 1er juillet, fût vendu aux enchères. C'est là la partie de la résolution à laquelle je me suis opposé, dans la teneur même où elle a été adoptée. Voici la résolution que j'ai proposée :

Que, de l'avis de cette Chambre, il importe que tout le fil d'engerbage actuellement détenu par le gouvernement, ainsi que celui qu'il pourra fabriquer plus tard, soit vendu directement aux cultivateurs au prix de revient, ou au coût réel de la matière première et de fabrication, plus un cent par livre, et que nul fil d'engerbage fabriqué aux frais de l'Etat ne soit vendu d'aucune autre façon.

L'amendement proposé par le député d'Alberta (M. Oliver) contenait, en outre, une disposition relative à la vente du fil d'engerbage en magasin, après le 1er juillet. Si on n'eût pas ajouté cette clause à la motion, tout le fil d'engerbage aurait été vendu aux cultivateurs, l'année dernière, car, à la fin de l'été, cet article était devenu très rare tant dans la province d'Ontario que dans l'Ouest. Cet article retranché, la motion, dans la teneur où je l'ai présentée, comporte le meilleur mode pour la vente de la petite quantité de fil d'engerbage fabriqué par le gouvernement ; car, en effet, c'est une petite quantité relativement à celle consommée dans tout le pays. Quant aux obser-

vations du député de Wellington (M. McGowan) au sujet du mode adopté par le gouvernement pour remplir les commandes, j'affirme que ce système est tout aussi moderne que ceux en vogue dans tout autre établissement industriel au pays. Le cultivateur transmet sa commande à une époque quelconque de l'année. Sa commande, quelque peu importante qu'elle soit, est consignée dans les livres de l'établissement. Il peut transmettre son argent au pénitencier, à l'approche de l'époque des moissons et le fil d'engerbage lui est expédié directement. Si plusieurs cultivateurs n'ont pas reçu leur fil d'engerbage précisément à l'épopue voulue et si on leur a expédié par le train express, c'est qu'au lieu de transmettre leur argent un mois ou deux semaines d'avance, ils ont attendu jusqu'au dernier moment. Si le chef d'exploitation de cette institution leur a expédié ce fil d'engerbage par l'express, c'est qu'il savait qu'on en avait besoin pour la récolte du blé à cette époque. A mon avis, le gouvernement doit continuer l'exploitation de cette industrie ; seulement, il faudrait, à l'avenir, ne fabriquer que le manille pur. Qu'il continue à vendre cet article directement aux cultivateurs et qu'il raye de la résolution la disposition qu'on y a ajoutée, puisque la moisson dans les champs de blé de l'ouest ne se fait que lorsque celle de l'Ontario est presque finie. Si, après le 1er juillet, il reste à l'établissement de Kingston du fil d'engerbage que les cultivateurs d'Ontario n'ont pas acheté, qu'on l'expédie vers l'ouest où il se vendra facilement à des prix lucratifs. Le ministre, je l'espère, continuera l'exploitation de cette industrie. Je ne tiens pas à récriminer contre le gouvernement, au sujet de la fabrication de ce fil d'engerbage. Le gouvernement peut facilement faire une exploitation rémunératrice même en ne fabriquant que la petite quantité que comporte la capacité de l'usine. En continuant à fabriquer du fil de la qualité voulue, et en le plaçant sûr le marché à l'époque convenable, il réussira facilement à vendre toute sa production.

M. CLARE : Si l'on n'a pas réussi à vendre le fil d'engerbage, cela tient sans doute aussi à ce que l'on en a demandé aux cultivateurs un prix trop élevé. Je ne sais si la résolution adoptée l'année dernière a été appliquée dans l'esprit qui l'a inspirée. Les cultivateurs canadiens sont fort bien renseignés ; ils n'hésitent pas à conclure un bon marché, quand il leur est possible de le faire, et du reste, ce n'est pas l'argent qui leur manque.

Ils auraient sans doute acheté le fil d'engerbage fabriqué par l'Etat à Kingston, s'il leur eût été possible de l'achter à un prix inférieur à celui exigé par les autres fabricants. Ce fil, nous dit-on, a été offert en vente au prix de revient ; or, en pareilles circonstances, il se peut que le gouvernement ait payé trop cher la matière première mise en œuvre. Le gouvernement aurait réussi à vendre toute sa production de fil, l'année dernière, s'il l'eût offert en vente aux cultivateurs au prix de revient.

M. SCOTT : On a suggéré plusieurs solutions de ce problème, et tout ce qui semble manquer jusqu'ici pour rendre ces propositions méritantes, c'est de proposer, non pas seulement une résolution, comme l'a fait le député de Peel (M. Blain) l'année dernière, mais une loi déclarant que les cultivateurs seront tenus d'achter le fil d'engerbage fabriqué au pénitencier de Kingston. Ce serait la vraie solution du problème et le ministère se trouverait libre de tous les embarras qu'il éprouve dans la vente de sa production. Mais trève de plaisanteries. Je tiens, à l'instar de mes collègues de l'ouest, à exprimer aussi mon avis sur la question. L'année dernière, au cours du débat sur cette question, j'ai affirmé que, dans les circonstances actuelles, les cultivateurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, ne sont pas en mesure de bénéficier de cette exploitation industrielle au même degré que les cultivateurs d'Ontario, qui se trouvent à proximité du lieu de fabrication. De fait, bien que l'exploitation de la culture du blé au Nord-Ouest, soit une grande industrie, elle est, toutefois, aléatoire ; car on ne peut se prononcer avec certitude sur l'étendue de la récolte de blé que peu de temps avant la moisson. Ce n'est donc que vers la fin de juillet que le producteur de blé au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest est en mesure de donner une commande définitive pour son fil d'engerbage ; et il est trop tard pour qu'il puisse transmettre sa commande, la faire remplir et faire expédier son fil d'engerbage de Kingston vers l'ouest, par les trains de marchandises. J'ai alors fait observer au gouvernement qu'il ferait œuvre utile en expédiant au Manitoba et aux Territories quelques chargements de wagons de fil d'engerbage.

Il y aurait quelques risques à courir ; et sans doute il serait possible que le fil d'engerbage ainsi expédié ne se vendit point, mais le risque ne serait pas plus grand que celui de garder toute la production de l'année en magasin à Kingston. Du reste, il s'en vendrait sans doute une grande quantité, au bénéfice commun du ministère et des producteurs de blé de l'ouest.

M. McCREARY : Je désire savoir du ministre s'il ne serait pas possible de fabriquer le fil d'engerbage au pénitencier de la Montagne-de-Pierre, au Manitoba ? Sans doute, les prix des chargements de wagons pour le transport de la matière première ne seraient pas plus élevés, à destination de Winnipeg qu'à destination de Kingston. Que le ministre se donne la peine d'étudier la question et il se convaincra que la fabrication du fil au pénitencier de la Montagne-de-Pierre pourrait se faire à aussi bon marché qu'elle se fait au pénitencier de Kingston ; et par conséquent rien n'empêche que le fil d'engerbage pour l'usage des cultivateurs de l'ouest ne se fabrique sur place.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je me ferai un devoir d'étudier cette proposition. Toutefois, il ne faut pas oublier que cette industrie est déjà établie à Kingston. Le pénitencier de Kingston contenant une forte population, il nous est plus facile d'y trouver la main-d'œuvre nécessaire à notre exploitation ; et en outre, il s'y trouve un certain nombre d'employés rompus au métier.

M. McCREARY : Il ne s'y trouve pas une aussi forte population d'acheteurs.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le pénitencier de Kingston nous offre un double avantage : d'abord, des employés bien formés à cette exploitation, et ensuite, une forte population de prisonniers au sein de laquelle il est plus facile de trouver la main-d'œuvre voulue pour ces travaux. On a formulé bien des avis, ce soir, au sujet de la vente du fil d'engerbage. On a presque épuisé la question, et maintenant je me propose de mander ici, au commencement de la semaine prochaine, le préfet et le surintendant du pénitencier de Kingston, afin de me consulter avec eux, de concert avec l'inspecteur, sur les moyens à prendre pour remettre notre exploitation sur un meilleur pied.

M. BORDEN (Halifax) : Il serait préférable de laisser cet article en suspens.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose que l'item soit adopté, et qu'il soit compris qu'au cours de l'étude du budget supplémentaire, la question reviendra sur le tapis ; et alors je serai en mesure de faire connaître au comité les résultats de la conférence que j'aurai avec mes fonctionnaires. Je dois dire au député de Selkirk (M. McCreary) qu'il n'est guère probable que je sois en mesure d'établir cette année une fabrique de fil d'engerbage au pénitencier de la Montagne-de-Pierre.

M. BLAIN : Nous sera-t-il possible de faire comparaître ces fonctionnaires devant quelque comité spécial?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ils ont à la disposition de tout comité qu'il vous plaira de créer. Je suggérerais que ce fût mercredi.

M. McCREARY : S'il est impossible au ministre de nous donner la promesse que cette industrie sera établie au pénitencier de la Montagne-de-Pierre, cette année, veut-il nous promettre que, l'année prochaine, qu'il y fera installer des machines et expédiera la matière première? Peut-être pourrait-il nous promettre, ce soir, qu'il fera expédier à différents endroits de l'ouest, en chargements de wagon, une grande quantité de fil d'engerbage fabriqué à Kingston, de sorte que les cultivateurs puissent l'acheter au prix de revient.

Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, $118,000.
Pénitencier de Dorchester, $55,900.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le gonflement de cet article de dépense tient à ce que nous avons augmenté de 208 acres la réserve, et cela au coût de $10,620. A cette réserve qui contenait 170 acres, nous avons ajouté 38 acres, formant partie de la ferme Gagnon, que nous avons achetée de John Loftins, en mars dernier, à $75 l'acre, soit $2,850. Cette propriété tire sa valeur surtout de la présence du sable à mortier, qui s'y trouve en grande quantité. Nous nous proposons d'y ajouter trois parcelles contenant en tout 145 arpents (122½ acres). La réserve contiendrait alors 350 acres, dont 300 seraient mis en culture. La main-d'œuvre sera fournie par les prisonniers.

Depuis quelques années, les produits agricoles que nous avons dû acheter pour la consommation du pénitencier, nous ont coûté $3,500.

Un des crédits demandés est affecté au paiement de ces parcelles :

1. Maxime Archambault, environ 50 arpents à $59 l'arpent, soit $4,450.

Cette terre est contiguë à la carrière du pénitencier. Le sol y est d'excellente qualité ; et la terre est en parfait état de culture, propre et bien entretenue. De la pierre de qualité semblable à celle des carrières du pénitencier s'y rencontre sur un dizaine d'acres à proximité des premières. L'acquisition de cette carrière nous assure une ample réserve de pierre de construction, de qualité exceptionnelle, pour les besoins futurs.

2. Hector Lussier, environ 45 arpents à $76 l'arp ent, soit $3,420.

Cette terre est située à l'est du chemin Saint-François, entre les terrains de la gare du chemin de fer et le chemin qui conduit aux carrières. Le sol arable y est riche et profond. Cette terre est à proximité du pénitencier et à pleine portée de la vue des gardes stationnés sur les tours.

3. Jolicœur, environ 50 arpents, à $55 l'arpent, soit $2,750.

A l'extrémité sud il s'y rencontre quatre acres de sol rocailleux, puis vient une lisière de terrain sablonneux. Le reste est de l'argile. Le sol est excellent, mais la culture y a été négligée.

A Dorchester, l'augmentation tient à ce que nous avons porté au budget $800 pour les appointements d'un gardien en chef, $700 pour ceux d'un instructeur et $500 pour le salaire d'un chauffeur. Le statut adopté en 1895, stipule la nomination de ces employés, et on le sait, quand un statut stipule la nomination de nouveaux fonctionnaires, il n'est guère facile d'empêcher leur nomination.

M. BORDEN (Halifax) : Ces nominations sont-elles censées nécessaires ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, semble-t-il.

M. BORDEN (Halifax) : J'entends, au sens du statut.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, et à tout événement, la chose est justifiable.

Pénitencier du Manitoba, $51,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce crédit accuse une diminution de $7,600 dans les dépenses ordinaires. Cela tient à ce que, l'année dernière, nous avons porté au budget un crédit de $8,000 affecté à l'achat d'un lopin de terre ; mais plus tard, nous avons constaté que cette propriété ne répondait pas à nos besoins et nous avons laissé périmer le crédit.

M. BLAIN : Combien y a-t-il de détenus ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le 30 juin dernier, il y avait 117 prisonniers au pénitencier de la Montagne-de-Pierre. La population criminelle est en moyenne de 100 à 120.

M. BLAIN : Est-il vrai, comme l'affirme le député de Selkirk (M. McCreary), que ces prisonniers sont absolument désœuvrés ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ils ne sont peut-être pas très occupés ; mais, autant qu'il est possible, on les emploie à l'exploitation agricole et aux travaux de la maison, ainsi qu'à la confection des chemins. Voilà toute leur besogne. L'honorable député ne l'ignore pas, un des grands problèmes à résoudre au sujet du régime des pénitenciers est la question de savoir comment employer utilement les détenus, et s'il nous faut renoncer à l'exploitation de la fabrication du fil d'engerbage à Kingston, nous serons fort embarrassés de savoir ce qu'il faut faire de tous ces prisonniers.

M. McCREARY : Avant que cet item soit adopté, je désire ajouter un mot. Je ne m'oppose pas à l'adoption de ce crédit, mais lorsque le budget supplémentaire sera mis à l'étude, je demanderai qu'il soit porté à ce chapitre un crédit de $5,000 à $10,000 affecté à l'achat d'un nouveau terrain pour le pénitencier de la Montagne-de-Pierre. S'il était possible d'y installer un matériel d'exploitation pour la fabrication du fil d'engerbage ou d'y établir quelque autre industrie, ce serai le moyen d'utiliser les services de ces prisonniers qui, ajourd'hui, sont absolument désœuvrés. Le pénitencier est situé dans une vaste prairie. Il n'y a, pour ainsi dire, pas de chemins à construire. On ne permet pas aux prisonniers de sortir de l'enceinte des murs du pénitencier. On pourrait les utiliser à la confection d'un chemin dans la direction de Winnipeg ou de Stonewall ou vers quelque autre point. Aujourd'hui, voilà 120 prisonniers, qui sont absolument désœuvrés. Que le ministre veuille bien étudier la question et il trouvera bien le moyen de créer quelques occupations utiles pour ces prisonniers. On pourrait les employer, soit à la fabrication du fil d'engerbage, soit à la confection d'un chemin dans la direction de Winnipeg, qui est à 16 milles de distance. Le ministre devrait porter au budget un crédit destiné à l'achat de nouveaux terrains pour ce pénitencier. Il serait facile d'acheter du terrain, non pas à $55 l'acre, prix indiqué par le ministre pour les terrains achetés dans la province d'Ontario, mais bien à $7 ou $8 l'acre, et cela pour des terres dont le rendement en blé est de 30 à 40 boisseaux l'acre. Plutôt que de laisser toute cette population croupir dans l'oisiveté, on pourrait l'employer à une façon lucrative à la culture de la terre.

M. BLAIN : Que font tous ces prisonniers, aujourd'hui ?

M. McCREARY : Je ne sache qu'on les emploie à d'autres travaux qu'à la construction d'un mur de 5 pieds de diamètre et de 24 pieds de hauteur, tout autour du pénitencier. Voilà cinq ou six ans qu'on a commencé ces travaux. J'ignore à quoi tout cela peut servir, sauf à empêcher les prisonniers de demeurer dans un désœuvrement complet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quant à la proposition relative à l'achat de nouveaux terrains, nous sommes bien prêts à y accéder immédiatement, pourvu qu'il soit possible d'en obtenir de convenables et à un prix légitime. En pareilles circonstances, nous n'avons aucune objection à acquiescer à cette demande. Quant à la confection d'un chemin vers Winnipeg, la chose est impossible. Il n'est pas possible de faire sortir les prisonniers de la réserve de la prison, car alors ils seraient en liberté. Toute la question se résume au nombre de gardes à employer. Il nous a fallu y multiplier les gardes d'une façon hors de toute proportion avec la population du pénitencier, et cela parce qu'il n'y a pas de mur d'enceinte ; et s'il nous fallait les envoyer au dehors construire des chemins vers Winnipeg, force nous serait bien de gonfler davantage le crédit affecté aux gardes dans cette institution.

Pénitencier de la Colombie Anglaise, $52,800.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit accuse aussi une augmentation.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il se fait beaucoup de travaux au pénitencier de la Colombie Anglaise. L'achat de matériaux pour une nouvelle annexe entraîne de grands frais. Cette annexe contiendra 100 nouvelles cellules. L'entretien des prisonniers nécessite également une grande augmentation de dépenses, en raison du renchérissement de tous les articles de consommation dont il est besoin.

Prince-Albert, $8,200.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit accuse une augmentation de $2,200, surtout pour achat de terres, constructions et——

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A la prison de Prince-Albert, la réserve ne contient que 16 acres, qui ont coûté $50 l'acre. Il s'agit d'y ajouter 20 acres, à $25 l'acre. Ce terrain appartient à l'église presbytérienne.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas voulu retarder l'adoption de ces articles, malgré l'absence de certains députés qui auraient sans doute voulu prendre part au débat. Il est entendu, n'est-ce pas, qu'il sera permis d'y revenir, lorsque le budget supplémentaire sera à l'étude ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y aura toute liberté de discussion.

Frais judiciaires, à acquitter pour services rendus dans des causes conduites au ministère de la Justice, nonobstant toute disposition contraire de la loi du service public, $15,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quel chiffre ces frais ont-ils atteint, l'année dernière ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : $7,461.75.

M. BORDEN (Halifax) : S'agit-il ici de travaux faits au ministère de la Justice, indépendamment de ceux assignés aux fonctionnaires ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. LANCASTER : Je tiendrais à savoir quelle méthode le ministre a adopté pour ces travaux. Est-ce qu'il a un agent dans chaque comté d'Ontario ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

M. LANCASTER : A-t-il des agents à sa nomination ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, nous avons des agents que nous nommons dans les différentes localités où le ministère a quelque besogne à accomplir. Nous nommons un agent dans ces localités, pour expédier la besogne.

M. LANCASTER : Ces gents sont-ils autorisés à s'afficher publiquement à ce titre ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. Sans doute, ils sont autorisés à faire la besogne du ministère.

M. LANCASTER : J'ai sous les yeux une lettre que je transmettrai volontiers au ministre, s'il le désire, et l'entête de cette lettre porte, à titre de réclame, que l'auteur est :

Agent du ministre de la Justice pour le comté de Lincoln.

Je tiens à savoir si l'auteur se sert de ce titre, de l'agrément du ministère ? Les membres du Barreau, à Sainte-Catherine, sont d'avis que cela est contraire à l'étiquette du barreau.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai jamais entendu parler de la chose. Cette question de réclame est sans doute affaire de goût, qui est du ressort de l'association du barreau. Il me semble qu'on s'écarte des anciennes règles du barreau.

M. LANCASTER : Puisque le ministre est informé du fait, il est en mesure de remédier à la chose s'il y a lieu. Si le ministre constate que l'auteur a fait cela dans un but de réclame, et s'il ne prend pas les moyens de mettre fin à cet abus, la conclusion à tirer de là, c'est qu'il approuve le fait.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai souvent vu des cartes venant de certaines études d'avoués où les auteurs disent qu'ils sont solliciteurs attitrés de telle ou telle banque ; et il n'y a guère de différence, à mon avis, entre cette sorte de réclame et celle que nous a signalée l'honorable député. Il se peut qu'un avocat se fasse un titre de gloire d'être l'agent du ministère de la Justice. Voilà à quoi se résume la question. L'auteur n'affirme pas qu'il a été nommé solliciteur dans le but de faire des transactions avec le gouvernement. Entre celui qui affirme qu'il est agent du ministère de la Justice et celui qui s'affiche comme agent d'une banque ou d'un grande corporation, je ne vois guère de différence. Je ne tiens pas à savoir le nom de ce monsieur ; mais l'honorable député pourrait-il me dire si tel avocat est bien réellement agent du ministère de la Justice?

M. LANCASTER : Je l'ignore. J'allais demander au ministre s'il a récemment nommé un agent pour le comté de Lincoln?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne saurais dire.

M. LANCASTER : Je n'ai aucune objection à communiquer cette lettre au ministre, s'il le désire. Je vais la lui transmettre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le nom de l'auteur de cette lettre m'est inconnu. Je vais aller aux renseignements.

M. LANCASTER : Et plus tard, vous nous ferez connaître votre décision.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. LANCASTER : Je tiens à faire observer que celui qui s'affuble du titre d'agent du ministère est dans une toute autre situation que le solliciteur attitré d'une banque. Il s'affiche comme représentant de la Couronne, par délégation du ministre de la Justice ; or, lorsqu'un individu prétend représenter la Couronne, dans un comté d'Ontario, il se trouve dans une toute autre situation que le représentant d'une simple corporation, comme une banque. J'ai cru de mon devoir de signaler le fait au ministre de la Justice, afin de constater s'il autorise pareille chose.

Refonte des statuts, $20,000.

M. BORDEN (Halifax) : Les commissaires sont-ils nommés ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, mais ils le seront d'ici à la fin de la session.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre sait-il à quelle époque la refonte des statuts sera terminée ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon intention est de nommer un plus grand nom-

bre de commissaires qu'il n'y en avait auparavant, et cela dans le double but d'expédier la besogne avec plus de célérité et de réduire les frais. En examinant les comptes relatifs à la dernière revision de statuts, j'ai constaté que si on a fait tant de frais, cela tient à ce que l'on a donné des travaux à faire en dehors de la commission, comme, par exemple, la traduction ; en outre, on a chargé certains spécialistes de la revision de certaines parties des statuts. Je vise à nommer un plus grand nombre de commissaires, de façon à ce que toute la besogne se fasse au sein même de la commission. J'espère que le tout sera terminé en deux ans.

Le comité fait rapport sur certaines résolutions.

Sur motion du ministre des Finances, la Chambre lève sa séance à 12.55 heures, samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 28 avril 1902.

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

PREMIERE LECTURE

Bill (n° 140) constituant en corporation l'Evêque de l'Eglise catholique russo-grecque orthodoxe pour l'Amérique du Nord et des îles Aléoutiennes, et chacune des paroisses et missions de la dite église dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. —(M. Oliver).

EMPAQUETAGE ET VENTE DE CERTAINES DENREES.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) soumet le bill (n° 141) modifiant l'acte concernant l'empaquetage et la vente de certains denrées et à l'appui de sa motion il dit : la seule modification que l'on veut apporter au moyen de ce bill consiste à ajouter le mot " concernant ". Le projet de loi actuel contient certains amendements concernant les pénalités dont seront frappés ceux qui enfreindront la loi.

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

AMENDEMENT A L'ACTE D'INSPECTION GENERALE.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) demande la permission de présenter le bill (n° 142) modifiant de nouveau l'acte d'inspection générale et à l'appui de sa motion il dit : Cet amendement consiste à ajouter les mots " ficelle d'engerbage " à la liste des articles mentionnés dans la loi.

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

IMMIGRATION CHINOISE.

A l'appel des motions :

Bill à l'effet d'amender l'acte concernant l'immigration chinoise, 1900.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Avec le consentement de la Chambre, je vais remplacer ce bill par une résolution. Le projet de loi a pour objet de définir l'emploi que l'on devra faire de l'argent perçu en vertu des dispositions de la loi concernant l'immigration chinoise. Je vais retirer cet avis et le remplacer par un avis de motion.

AMENDEMENT A L'ACTE D'INSPECTION DES GRAINS.

M. BOYD : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je voudrais savoir de la part du gouvernement si on a l'intention de soumettre les amendements à l'acte d'inspection des grains qui furent promis au commencement de la présente session, et dans l'affirmative, quand un bill à cet effet sera-t-il proposé ? Je comprends que la session tire à sa fin, et comme cette question est très importante pour la population du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, j'espère que le gouvernement va avoir l'obligeance de nous dire quand nous pouvons espérer que cette mesure sera présentée, afin que nous puissions la discuter en connaissance de cause.

Le PREMIER MINISTRE : Nous espérons que ce bill sera soumis à la Chambre d'ici à une couple de jours.

COMPAGNIE DE FORCE DE TORONTO ET NIAGARA.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 100) constituant en corporation la Compagnie de force de Toronto et Niagara. —(M. Campbell).

Article 11.

M. CLARKE : J'ai donné avis d'un amendement à cet article 11, afin de bien faire comprendre que cette compagnie, une fois incorporée, ne pourra pas agir arbitrairement à l'égard des particuliers ou des municipalités lorsqu'il s'agira de fournir de la force motrice, pour des fins quelconques, soit pour l'éclairage, le chauffage ou la force motrice. L'article, tel que rédigé, se lit comme suit :

La compagnie pourra fournir de la force hydraulique, électrique ou autre . . . . aux termes et conditions qui seront convenues, et la compagnie pourra passer un contrat avec

toute compagnie ou personne ayant construit, ou autorisé à construire——

Je demande à l'amender comme suit :

La compagnie pourra fournir de la force hydraulique, électrique ou autre, au moyen de câbles, mécanismes ou autres appareils, à toutes personnes, corporations et municipalités qui le désireront le long du parcours, ou à une distance raisonable de ces travaux ; et aux prix et conditions qui seront convenues et s'il prix et conditions qui seront convenus, et s'il pourront être dictées par le comité des chemins de fer du Conseil Privé du Canada.

Le but de cet amendement est celui-ci : Ce n'est peut-être qu'une coïncidence, mais ceux qui demandent cette charte sont les mêmes qui ont la haute-main sur la " Toronto Railway Co. " et la " Toronto Electric Light Co. " Le privilège de la " Toronto Railway Co." expire dans quelques années et sera d'une grande valeur à la municipalité quand il lui reviendra. Si on permet à cette compagnie d'agir arbitrairement dans la vente de sa force motrice, cela peut ôter toute valeur à une concession qui autrement serait d'un grand prix. Il n'y a rien dans le bill pour empêcher cette compagnie, une fois qu'elle aura obtenu sa charte, d'employer toute la force dont elle pourra disposer aux chutes Niagara dans son propre intrêt ou dans l'intérêt exclusif des industries dans lesquelles l' " Electric Light Co." et la " Toronto Railway Co." sont concernées. Le sentiment public en faveur de l'exploitation de ces concessions tel que tramway et éclairage, devient plus fort de jour en jour.

Ce bill accorde de grands pouvoirs à cette compagnie, et il n'est que juste d'y inclure une disposition décrétant que si, à l'avenir, dans trois, cinq ou dix ans, les municipalités le long du parcours des travaux de la compagnie, entre les chutes Niagara et Toronto, désirent exploiter elles-mêmes l'éclairage électrique ou les tramways, il ne sera pas permis à la compagnie d'exiger des taux différentiels pour fournir la force motrice.

Cette disposition me paraît si juste et si raisonnable, que les intéressés eux-mêmes ne peuvent pas y avoir d'objection. J'espère que le comité et l'honorable député qui a charge du bill seront de cet avis et consentiront à ce que l'article onze soit amendé dans le sens indiqué. On a fait remarquer que la compagnie ne pourrait peut-être pas suffire à toutes les demandes qui lui seraient faites par les municipalités ou les particuliers. Si cette éventualité se réalisait, la difficulté pourrait être tranchée grâce à l'article 11a, qui décrète que dans de pareils cas le comité des chemins de fer sera appelé à décider entre les parties.

M. CAMPBELL : Ce bill a été étudié et discuté avec soin devant le comité qui a cru que ces amendements n'étaient pas dans l'intérêt du public. Pour ma part, je ne vois pas la nécessité de mettre le mot " devra " à la place du mot " pourra ". Nous ne l'avons pas fait dans aucun des bills adoptés par cette Chambre. Cette compagnie engage de forts capitaux dans une entreprise publique et comme tout autre compagnie, elle demande le droit de fournir de la force hydraulique, électrique ou autre, aux municipalités, corporations ou particuliers sur le parcours de ses travaux. C'est naturellement l'intérêt de cette compagnie de fournir ainsi la force motrice à ceux qui le demanderont ; c'est dans ce but qu'elle est fondée et c'est de cette manière qu'elle espère retirer des bénéfices. Mais quand on vient dire que cette compagnie sera obligée de fournir de la force, c'est un peu trop, c'est plus que le comité ne voudra faire, j'en suis certain, car il peut fort bien arriver que cette compagnie ne puisse pas fournir toute la force qu'on lui demandera.

L'amendement dit qu'elle " devra fournir " à toutes personnes, corporations et municipalités qui le désireront, le long du parcours ou à une distance raisonnable de ses travaux." Voilà assurément, une disposition trop générale et que je crois injuste. Ce n'est pas la première fois que nous avons à nous occuper d'un bill de cette nature. L'an dernier, le 23 mai, la Chambre accordait à la " St. Lawrence Power Co. " une charte absolument semblable, et l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), n'a pas demandé à remplacer le mot " pourra " par " devra ". Nous avons aussi accordé une charte en tous points semblable à la " Ottawa and Hull Power Co. ", et il n'a pas été question de mettre " devra " au lieu de " pourra ". Il y a aussi la " Ontario and Niagara Falls Power Co. " qui a reçu les mêmes pouvoirs et privilèges de ce parlement il y a deux ans, et dans sa charte il n'y a pas de disposition aussi rigoureuse—aussi absurde à mon sens—que celle que propose aujourd'hui l'honorable député de Toronto-ouest.

M. COWAN : Et elle puise sa force motrice à la même source.

M. CAMPBELL : Il y a encore " La Hamilton and Lake Erie Power Co. " et la "Continental Light and Heat Co. ", auxquelles cette Chambre a accordé des chartes à des conditions identiques à celles que demande cette compagnie qui désire fournir de la force hydraulique, électrique ou autre aux municipalités et corporations sur le parcours de ses travaux. Le parlement n'a jamais insisté pour que ces compagnies soient obligées, forcées de fournir la force motrice, qu'elles soient en état de le faire ou non. Le comité comprendra que si le mot " devra " est mis à la place du mot " pourra ", et que si, pour une cause quelconque, la compagnie est incapable de fournir la force motrice qui lui sera demandée, elle se trouvera dans une bien mauvaise position. Les citoyens qui sont à la tête de cette compagnie sont des hommes éminents, capables, disposant de forts capitaux, qui se lancent dans une entreprise régulière et il n'y a pas à douter que la compagnie fournira toutes les muni-

cipalités et corporations sur le parcours de ses travaux, autant qu'elle pourra le faire. Pour ma part, je proteste contre l'amendement de l'honorable député de Toronto-ouest.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je partage l'opinion de l'honorable député d'York-ouest. En premier lieu, nous avons accordé à un grand nombre de compagnies des chartes comportant les mêmes privilèges qui sont demandés par celle-ci. Si les amendements proposés par l'honorable député de Toronto-ouest devaient être adoptés, il faudrait les inclure dans une loi générale s'appliquant à toutes les compagnies, comme cela se pratique pour les compagnies de chemins de fer. Que dirait-on si on choisissait, par exemple, le chemin de fer Canadien du Pacifique et si l'on disait que cette compagnie sera assujettie à certaines conditions imposées par la ville de Toronto, tandis que toutes les autres compagnies de chemins de fer en seraient exemptées ? Si les amendements de l'honorable député de Toronto-ouest ont du bon, on devrait en faire une loi générale s'appliquant à toutes les compagnies de même nature. La ville de Toronto était représentée par son avocat devant le comité, quand ce bill a été discuté, et il a paru consentir aux amendements et changements qui ont été faits. D'autres représentants de Toronto étaient aussi présents à cette séance du comité, et ces changements n'ont pas donné lieu à de longues discussions. Ce bill n'accorder aucun privilège extraordinaire à la compagnie. Cette dernière ne demande qu'une charte ordinaire, l'autorisant à exercer certaines industries.

L'honorable député donne avis d'un amendement pour rayer de l'article 13 les mots " dommage inutile ". Il se peut que le comité, en cette occasion, soit allé plus loin que d'habitude. Quand la question a été soulevée le mot " inutile " a été rayé. Sur ce point le bill se trouve donc amendé.

Je maintiens que les amendements dont l'honorable député de Toronto- ouest a donné avis devraient être mis dans une loi générale et non exclusivement dans le bill actuel, vu que cela aurait pour effet de placer les compagnies déjà existantes dans une situation plus avantageuse que celle-ci, qui est composée d'hommes marquants qui, plus que tout autre peut-être, sauront faire ce qui est juste quand il s'agira de distribuer de la force électrique dans cette partie d'Ontario. Je ne sais pas de quel œil je verrais les amendements proposés par mon honorable ami s'ils étaient soumis à la Chambre d'une manière régulière, mais je considère qu'il serait injuste de les appliquer uniquement à cette compagnie qu'elle empêcherait d'exercer son industrie pour la laisser aux mains des compagnies déjà existantes qui ne seraient pas soumises aux mêmes conditions.

M. PRINGLE : A titre de membre du comité des bills d'intérêt privé, je me suis intéressé à ce bill pendant qu'il était en discussion. Come vient de le dire le ministre de la Marine et des Pêcheries, la question a été étudiée avec beaucoup de soin. M. Fullerton, l'éminent avocat de la ville de Toronto, a soulevé un certain nombre d'objections qui ont été résolues par le comité. Je suis parti du comité avec l'impression que le bill tel qu'adopté donnait entière satisfaction aux représentants de Toronto. Je crois aussi, avec le ministre de la Marine et des Pêcheries, que si certaines restrictions doivent être imposées aux compagnies commerciales, on devrait le faire au moyen d'une loi générale. Il y a quelques années, dans l'Etat de New-York, une charte fut accordée à une grande compagnie pour produire de la force motrice du côté américain. Il suffit de lire cette charte pour voir qu'elle ne contient aucune des restrictions qu'on voudrait introduire dans celle-ci. Son obligation de fournir de la force motrice est facultative et non pas obligatoire comme il est demandé par cet amendement.

Une entreprise comme celle-ci est exposée à la plus vive concurrence, car cette concurrence ne vient pas seulement de Niagara mais de plusieurs autres endroits et par conséquent, je ne crois pas que cette condition de fournir l'électricité soit obligatoire. La " Ontario and Niagara Falls Power Co. " possède aussi des pouvoirs très étendus et il n'y a pas de doute qu'il y aura une vive concurrence entre ces deux compagnies. L'an dernier, je me suis intéressé à la charte que demandait la " St. Lawrence Power Co. ". J'ai appris depuis que cette compagnie s'est procuré d'excellents pouvoirs et qu'elle cherche maintenant des consommateurs. Je suis convaincu que la concurrence suffira pour maintenir des taux raisonnables. Il y a beaucoup de précédents pour nous autoriser à voter ce bill. La charte de la Compagnie de chemin de fer de la baie de Quinte contient des dispositions semblables, de même que la " British American Pulp and Paper Co. ", " The Canadian Power Co. ", la " Welland Canal Power and Supply Co." et une dizaine d'autres dont les chartes ont été accordées par ce parlement depuis quatre ou cinq ans. Pour ces raisons, je considère que l'article tel qu'adopté par le comité des bills d'intérêt privé devrait être ratifié par la Chambre et que l'amendement devrait être rejeté.

M. OSLER : Il est toujours difficile de rédiger un amendement à un bill comme celui-ci, mais il me semble que la raison que l'on donne, que d'autres chartes accordées par le parlement ne contiennent pas de semblables restrictions, est fausse. Les adversaires de l'amendement se sont surtout attachés à démontrer que parce que des bills semblables ont été adoptés, la Chambre ne devrait pas voter cet amendement, mais si une erreur a été commise par le passé, si on a adopté des dispositions qui ne protégent pas suffisamment le public, ce n'est pas une raison pour continuer à agir ainsi. Je suis

convaincu que toutes ces compagnies, celles dont la source est à Niagara surtout, seront amalgamées en une seule compagnie et je ne crois pas me tromper en disant qu'avant dix ans elles seront toutes sous une direction unique. On s'apercevra alors que ce trust disposera de privilèges d'une valeur incalculable. On demande d'accorder à cette compagnie tous les pouvoirs d'expropriation que possède une compagnie de chemins de fer. Pour cette raison, je dis qu'elle devrait être soumise à la même surveillance de la part de l'Etat que les compagnies de chemins de fer. Je ne puis pas me déclarer favorable à quelques-uns des amendements qui ont été proposés, parce qu'il est difficile de dire dans le moment si le danger se trouve dans une compagnie de cette nature ou dans l'amalgamation de toutes les compagnies, dont la source est à Niagara.

Je trouve excellente la proposition du ministre de la Marine et des Pêcheries de mettre ces restrictions dans une loi générale. Je conseillerais que toutes les chartes de cette nature contiennent une disposition obligeant toutes ces compagnies de se conformer aux lois qui pourraient être votées à l'avenir à ce sujet. Il me semble que cela serait une garantie suffisante, et les intéressés devraient l'accepter puisqu'elle est en tout conforme à la proposition de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député de Toronto (M. Osler) oublie peut-être que la loi des chemins de fer ne s'applique pas à cette compagnie, en ce qui concerne le pouvoir d'exproprier, et cet article a été très minutieusement étudié devant le comité.

M. OSLER : Quel mal y aurait-il à mettre dans la charte un article disant que cette charte sera astreinte à toute loi que la Chambre pourra voter concernant les compagnies électriques de cette nature?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela existe déjà.

M. OSLER : Cette question donne lieu à trop de malentendus. Cette année, il n'y a pas eu beaucoup de discussion devant le comité, mais on prétend que certaines compagnies sont sous la surveillance et la direction du gouvernement, mais ces compagnies elles-mêmes prétendent le contraire. En ajoutant l'amendement que je propose, on ferait disparaître tout doute.

M. PRINGLE : Je ne vois pas la nécessité d'ajouter cet article. Le parlement est suprême en cette matière et il peut, en tout temps, adopter une loi applicable à toutes ces compagnies. Cet article pourrait causer de sérieux embarras à ceux qui cherchent à exploiter les chutes Niagara. Il n'est pas certain qu'il soit possible de transmettre avantageusement l'énergie électrique à une grande distance et tout ce qui pourrait nuire à une compagnie dans ses arrangements financiers pourrait rendre illusoire les privilèges que lui accorde sa charte. Nous ne connaissons rien des affaires de cette compagnie, mais il est possible qu'elle ait besoin d'émettre des obligations et nous devons nous abstenir de mettre dans sa charte des conditions qui seraient de nature à lui nuire. Nous savons tous que le parlement est suprême et peut, en tout temps, voter une loi, s'il croit que des injustices se pratiquent.

M. COWAN : En ma qualité de président du comité des bills d'intérêt privé, je crois de mon devoir de raconter à la Chambre ce qui s'est passé devant le comité. La séance à laquelle ce bill a été discutée était probablement la plus nombreuse de la session, 30 ou 40 membres y assistaient. M. Fullerton, l'avocat de la ville de Toronto, était aussi présent. Nous l'avons fait approcher du bureau et lui avons accordé tous les privilèges d'un membre du comité. Nous lui avons dit que si en aucun temps il avait des objections à un article du bill, soit comme représentant de Toronto, soit comme représentant d'une autre municipalité, le comité lui serait reconnaissant de vouloir bien les lui signaler. M. Fullerton prit un siège près du bureau et fit plusieurs propositions dont la plupart sinon toutes ont été adoptées par le comité. Le député de Toronto-centre (M. Brock) assistait aussi à la séance, et nous savons tous qu'il possède de grands intérêts dans les affaires financière de Toronto. Le bill fut discuté pendant plus de deux heures et des amendements ont été faits aux articles 5, 8 ,12, 13, 21. Un article tout à fait nouveau a été ajouté et l'article 20 avec ses 4 paragraphes a été retranché.

M. Fullerton a soulevé une objection au sujet du droit de fournir toutes les municipalités, mais quand on lui a signalé le fait que l'article 90 de la loi des chemins de fer était intercalée dans le bill, il parut satisfait. Cet article 90 se lit comme suit :

Lorsqu'une compagnie sera autorisée par un acte du parlement du Canada à construire et à maintenir des lignes de télégraphe ou de téléphone, ou des lignes pour la transmission de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité, la dite compagnie pourra, du consentement du conseil municipal ou de toute autre autorité ayant juridiction sur une voie publique, un square ou une place publique, y ériger sa ligne.

Cette compagnie a le droit d'exproprier, mais elle ne peut pas occuper les rues ou places publiques sans le consentement de la municipalité, ainsi que l'a reconnu M. Fullerton. Le comité a cru que tous les pouvoirs nécessaires étaient réservés à la ville de Toronto. Quand cette compagnie voudra ériger des poteaux et placer des fils dans les rues de Toronto, il lui faudra le consentement du conseil municipal. Il me semble que la ville de Toronto, aidée de son avocat et de représentants aussi capables que ceux qui ont pris la parole aujourd'hui, est en état de surveiller ses intérêts. Si le conseil municipal de Toronto est incapable de dé-

fendre les intérêts de la ville et de passer avec la compagnie un contrat pour obtenir la lumière, la chaleur et la force motrice à des prix raisonnables, le comité n'a rien à y voir. J'ai pris la parole pour déclarer que ce bill a été étudié avec beaucoup de soin, qu'il y a été fait au moins neuf amendements, qu'un nouvel article a été inséré et qu'un article comprenant quatre paragraphes a été rayé. Chaque fois qu'une proposition a été faite, elle a été adoptée à l'unanimité. Aucune motion n'a été faite sans être approuvée et le comité s'est toujours prononcé unanimement.

M. MONK : Sous prétexte que ce bill n'a pas été amendé devant le comité, comme on désirerait qu'il le soit maintenant, ce n'est pas une raison pour que la Chambre s'abstienne d'y toucher, si elle le juge à propos. Il est arrivé une fois que l'honorable député (M. Cowan) était absent quand un bill a été discuté devant le comité et la Chambre est venue à son secours.

M. COWAN : Pas du tout.

M. MONK : C'est la Chambre qui est venue à son aide.

M. COWAN : L'honorable député fait erreur.

M. MONK : C'était à propos du bill concernant la Vallée du Daim.

M. COWAN : Il s'agissait d'une motion pour renvoyer le bill devant le comité. Je n'ai jamais demandé à la Chambre d'amender quelque chose que le comité avait décidé d'adopter après mûre délibération.

M. MONK: J'avais compris que l'honorable député était absent du comité lorsque le bill avait été discuté.

M. COWAN : Certainement.

M. MONK : Et il s'agissait de le faire revenir devant le comité.

M. COWAN : Non parce que j'étais absent, mais par suite d'une formalité dont avait profité les adversaires du bill et qui n'avait jamais été appliquée auparavant.

M. MONK : Il est certain que mon honorables ami (M. Osler) a le droit de proposer tous les amendements qu'il jugera à propos. J'admets, avec le ministre de la Marine et des Pêcheries, qu'il serait bon d'avoir une loi générale s'appliquant à toutes les compagies de cette nature, mais d'après ce que je comprends, ceux qui demandent cette charte sont les mêmes qui ont la haute-main sur le service des tramways et l'éclairage de la ville de Toronto. Comme l'a fait remarquer l'honorable député (M. Osler), un des privileges de cette compagnie expire dans quelques années, et il est évident que si la ville désirait exploiter elle-même ce service, la compagnie aurait la ville à sa merci en refusant de lui fournir l'électricité. Il s'agit donc d'un cas particulier. Des cas semblables se sont déjà présentés à Montreal. S'il est possible de le faire, la Chambre devrait introduire un amendement disant que si on ne parvenait pas à s'entendre, la ville de Toronto pourrait obtenir l'électricité nécessaire en payant un prix raisonnable qui serait déterminé par une partie désintéressée. Il me semble qu'il serait à propos de se précautionnesr contre une éventualité prochaine.

M. FRASER : S'il s'agissait de cela, l'objection de l'honorable député aurait quelque valeur, bien que cette restriction puisse faire l'objet d'une loi générale. Mais la ville de Toronto a le pouvoir d'acquérir les biens de la compagnie, que cette dernière le veuille ou non.

Une VOIX : Non.

M. FRASER : Je demande pardon à l'honorable député. Cela serait possible si le mot " devra " était mis à la place du mot " pourra ", mais il n'y a pas un homme sur tout le parcours des travaux de la compagnie qui puisse obliger cette dernière à lui fournir de l'électricité.

M. CLARKE : L'honorable député veut-il lire l'article 11a ?

M. FRASER : Qu'est-ce que cela a à faire avec la question ? L'article 11a doit s'interpréter par l'article 11 ; voici ce qu'il dit :

Sur la demande de la compagnie ou de toute personne, corporation ou municipalité, le comité des chemins de fer aura le pouvoir de faire une ordonnance au lieu d'un contract, tel que stipulé dans l'article 11, qui sera obligatoire pour l'autre partie.

Tant que nous n'aurons pas une loi générale s'appliquant à toutes ces compagnies, nous ne devons pas faire une exception pour celle-ci.

M. CLARKE : Par où allez-vous commencer ?

M. FRASER : Par une loi générale. Pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas présenté un bill en ce sens au commencement de la session ? Je regrette que ces amendements n'aient pas été proposés devant le comité ; quoi qu'il en soit, je ne vois pas que la compagnie soit obligée de faire ce que demande ces amendements, qu'elle le veuille ou non.

M. CLARKE : Il y a quatre ou cinq ans que j'assiste à des discussions pour faire adopter ou rejeter, suivant le cas, des amendements de cette nature, sous prétexte qu'un bill qui a été adopté par un comité permanent ne doit pas être amendé par la Chambre.

M. FRASER : Pas du tout. Nous pouvons modifier tout le bill si nous voulons, mais ma prétention est que, lorsqu'un comité nombreux a étudié soigneusement un bill, il est plus en état que la Chambre de prendre une bonne décision.

M. WADE : Si l'honorable député de Toronto-est veut étudier la question avec un peu plus de soin, il verra que cet amendement n'a pas sa raison d'être. L'an dernier, j'ai eu occasion de me renseigner auprès des meilleures autorités, au sujet de la transmission de l'électricité à de grandes distances, et il est encore douteux qu'il est possible de faire des raccordements fréquents sur une ligne de transmission à longue distance. La question n'a pas encore été résolue d'une manière pratique. Cependant, l'amendement oblige la compagnie à faire des raccordements sur tout le parcours de sa ligne entre Niagara et Toronto. L'amendement en fait une obligation absolue. L'article "11a," tel qu'interprété par l'honorable député de Toronto-ouest, est en contradiction avec l'article 11. Il nous faudrait avoir de graves raisons pour faire une exception comme celle que l'on propose à l'égard de cette compagnie. Nous avons accordé des pouvoirs semblables à une foule d'autres compagnies. Il est possible, comme on l'a prétendu, que l'on ait commis une erreur en agissant ainsi. Dans ce cas, le remède serait une loi générale. Si la ville de Toronto doit reprendre possession de sa ligne de tramway dans quelques années, est-ce une raison pour imposer cette obligation à la compagnie? Il n'y a pas de monopole dans la production de l'électricité, car il est toujours possible d'en produire au moyen de la vapeur. De plus, la ville a le droit de produire elle-même son propre pouvoir moteur et de l'amener elle-même à Toronto. Si le bill est amendé comme le propose l'honorable député de Toronto-ouest, on ne trouvera pas un seul capitaliste disposé à risquer son argent dans une entreprise qui sera à la merci de tout individu ou municipalité le long de la ligne.

M. CLARKE : N'étant pas avocat, je ne puis prendre sur moi de me prononcer sur la valeur de l'opinion exprimée par les deux orateurs précédents ; mais le but de ces amendements est que cette compagnie, qui est virtuellement propriétaire de la ligne de tramway et de l'éclairage électrique de Toronto, devrait être tenue, avant que les privilèges qu'elle demande lui soient accordés, de fournir de l'électricité à toutes les municipalités sur le parcours de sa ligne, qui lui en demanderont, et qui seront prêtes à payer pourvu que la compagnie soit en état de le faire.

M. WADE : Pourquoi les différentes municipalités que devra traverser la ligne de cette compagnie ne diraient-elles pas : nous ne vous permettrons pas d'ériger des poteaux a moins que vous vous engagiez à nous fournir de l'électricité à telle condition ?

M. CLARKE : On me dit que les municipalités n'ont pas ce pouvoir. Cette compagnie qui, par sa charte, est autorisée à exécuter certains travaux d'intérêt général, possède de grands privilèges.

M. FRASER.

M. FRASER : L'honorable député croit-il que la compagnie peut traverser une municipalité sans son consentement?

M. CLARKE : Sans être avocat, je crois, d'après ce qui m'a été dit, qu'une municipalité n'a pas le droit de dire à cette compagnie ou à toute autre semblable, qu'elle ne traversera pas le territoire de la munipalité à moins qu'elle ne s'engage à lui fournir de l'électricité à des conditions raisonnables. Si les honorables députés qui s'opposent à ces amendements veulent faire mettre dans le bill un article disant que la compagnie n'aura pas le droit d'entrer dans Toronto et d'y exercer les privilèges qu'elle demande, sans le consentement de la municipalité, je suis prêt à retirer ces amendements. Ceux qui demandent cette charte sont déjà propriétaires du tramway électrique de Toronto et de la compagnie d'éclairage électrique de cette ville et si cette réserve n'est pas insérée dans le bill, la compagnie pourra se vendre à elle-même toute l'électricité qu'elle produira à Niagara.

Rien dans le bill tel qu'il est ne peut l'en empêcher. Mon honorable ami demande pourquoi la ville de Toronto ne produit pas sa propre électricité. Elle a cherché à obtenir de la législature d'Ontario le droit de produire de l'électricité aux chutes et de la transmettre à Toronto pour des fins municipales, mais ce privilège lui a été refusé et aujourd'hui nous voyons une douzaine de citoyens, qui, quelle que soit leur fortune, viennent demander au parlement le droit d'exploiter cette enterprise et d'avoir virtuellement le monopole de toute l'électricité produite à Niagara et de la vendre à qui bon leur semblera et au prix qu'ils voudront. Est-ce une demande raisonnable, surtout si l'on tient compte de la valeur du privilège accordé. L'honorable député dit que la Chambre a accordé mainte et mainte fois de semblables privilèges à d'autres compagnies.

M. PRINGLE : L'honorable député veut-il me permettre une question? Jusqu'à quel point l'article 90 de la loi des chemins de fer, tel qu'amendée en 1899, affecte-t-il cette question? L'amendement se lit comme suit :

Lorsqu'une compagnie sera autorisée par un acte du parlement, à construire et à entretenir des lignes de télégraphe et de le téléphone ou des lignes pour la transmission de l'éclairage, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité, cette compagnie pourra, du consentement du conseil municipal ou autre autorité ayant juridiction sur les chemins, places ou autre lieux public y entrer, etc.

Si je pose cette question, c'est parce qu'elle a été débattue à fond devant le comité en l'absence de l'honorable député. L'effet de cet amendement à l'article 90 de la loi des chemins de fer a été étudié minutieusement. Je crois comprendre, des paroles de l'honorable député, que cet article de l'acte des chemins de fer n'a pas le véritable sens qu'il comporte. Pour ma part, cependant, je le trouve bien explicite et bien clair. Toutes

les compagnies qui veulent traverser le territoire d'une municipalité doivent commencer par obtenir le consentement des autorités municipales. Je veux maintenant savoir quel est l'effet des dispositions de cet article 90 de la loi concernant les chemins de fer relativement à la question qui nous occupe ?

M. CLARKE : Je ne m'attendais pas à ce que l'honorable député ferait un discours, lorsqu'il a demandé la permission de poser une question. Je ne possède pas les connaissances voulues pour me prononcer sur la valeur de l'interprétation à donner à ce paragraphe 90 de la loi des chemins de fer. Tout ce que je sais, c'est que ces amendements ont été préparés par l'avocat de la ville de Toronto, qui les considère comme étant absolument essentiels à la protection des intérêts de cette dernière ville, et qui demande de les faire insérer dans le bill avant qu'il devienne loi. Il me paraît bien raisonnable de demander qu'une grande municipalité comme la ville de Toronto, qui renferme plus d'un dixième de la population totale de toute la province, soit protégée dans ses droits, lorsqu'une compagnie cherche à obtenir une charte contenant des pouvoirs aussi considérables. Les autorités civiques de Toronto ne cherchent pas à empêcher cette compagnie d'obtenir sa charte. Seulement, nous ne voulons pas qu'une fois qu'elle aura obtenu les pouvoirs qu'elle demande et construit les lignes et autres travaux nécessaires pour amener l'électricité des Chutes Niagara à Toronto, elle puisse traiter arbitrairement tout particulier ou corporation ou même la corporation de la cité de Toronto. Quelle objection peut-on avoir à un amendement de cette nature, principalement quand il est dit que dans le cas où les parties ne pourront s'entendre sur une question, cette dernière sera soumise à la décision de l'exécutif ? Il est possible que ce ne soit qu'une simple coïncidence, mais il n'en est pas moins vrai que les personnes qui veulent obtenir cette charte font également partie d'une foule de compagnies de chemins de fer, dont les privilèges acquièrent chaque jour une plus grande importance. Ils sont propriétaires du tramway de Toronto, de tous les autres lignes qui font le service rural en se raccordant avec ce tramway, de même que de l'éclairage électrique de la ville, et quand ces privilèges expireront—

Une VOIX : Quand cela aura-t-il lieu ?

M. CLARKE : Le temps ne fait rien au principe. N'est-il pas raisonnable de demander que lorsque ces privilèges expireront, la municipalité puisse les exploiter elle-même si elle le désire. Voilà l'effet de l'amendement qui a été soumis à la Chambre. On a dit et répété que je n'assistais pas à la séance du comité au cours de laquelle ce bill a été discuté. D'abord, je ne suis pas membre de ce comité, et ensuite j'assistais à une séance d'un autre comité, car, sans cela, j'y serais allé. J'ignore ce qui s'est passé à cette séance, mais j'accepte sans réserve aucune la version qu'ont donnée ceux qui étaient présents, et je dis que ces amendements ont été préparés par l'avocat de la ville de Toronto qui me les a remis avant son départ d'Ottawa.

Si cette compagnie et toutes les autres compagnies semblables doivent tomber sous le coup d'une loi générale qui serait adoptée, cela ne peut avoir un effet nuisible pour ceux qui se proposent d'engager leurs capitaux dans cette entreprise. Ce à quoi je m'oppose, c'est que cette compagnie puisse exiger des taux différentiels et je répète qu'il devrait y avoir dans le bill un article disant que cette compagnie sera soumise à l'opération de toute loi générale qui pourra être adoptée concernant cette compagnie et les autres de même nature.

Il ne serait que raisonnable de mettre une disposition de cette nature dans le bill. Ce serait une injustice si le parlement votait un bill permettant à cette compagnie de tenir n'importe quelle municipalité à sa merci grâce à son monopole sur la force électrique, ce qui empêcherait le public de retirer le plus de bénéfices possibles d'une franchise qu'il voudrait concéder ou exploiter. Prsonne ne cherche à empêcher cette compagnie d'obtenir une charte, mais il n'y a pas de raison de sacrifier les droits des municipalités. J'espère que la Chambre sera favorable à l'amendement proposé.

L'amendement est rejeté.

M. CLARKE : Je propose que l'article suivant soit ajouté :

11a. Sur la demande de la compagnie, ou de toute personne, corporation ou municipalité, le comité des chemins de fer aura le pouvoir de fair une ordonnance, au lieu d'un contrat tel que stipulé dans l'article 11 ci-dessus, qui sera obligatoire pour les parties, et il pourra déterminer à qui, à quel prix et à quelle distance la dite force devra être fournie aux termes des articles 11, 12 et 13 du présent acte.

Le bill est rapporté.

M. CAMPBELL : Je propose que le bill soit adopté en troisième délibération.

M. CLARKE : Malgré la décision défavorable du comité, je désire que la Chambre soit consultée et je propose que le bill ne soit pas adopté maintenant en troisième délibération, mais renvoyé devant le comité général de la Chambre pour y être discuté de nouveau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le règlement permet-il de faire cette motion, sans en donner avis ?

M. l'ORATEUR : La motion demande que le bill soit renvoyé devant le comité général de la Chambre pour y être discuté de nouveau. D'ailleurs, je crois qu'il a été donné avis des amendements.

Le vote est pris sur l'amendement de (M. Clarke) :

POUR :

Messieurs

Barker,	Lancaster,
Birkett,	Léonard,
Blain,	McIntosh,
Cargill,	Monk,
Clarke,	Oliver,
Earle,	Osler,
Hackett,	Simmons,
Kaulbach,	Tolton,
Kidd,	Vrooman.—18.

CONTRE :

Messieurs

Alcorn,	Macdonald,
Angers,	Mackie,
Bazinet,	MacKinnon,
Béland,	MacLaren
Belcourt,	(Huntingdon),
Blair,	McCool,
Borden (King, N.-E.),	McCreary,
Boyd,	McGugan,
Brunet,	McLennan,
Bureau,	Marcil (Bonaventure),
Calvert,	Matheson,
Campbell,	Maxwell,
Carroll,	Meigs,
Champagne,	Monet,
Christie,	Parmelee,
Costigan,	Paterson,
Cowan,	Pringle,
Davis,	Reid (Ristigouche),
Demers (Saint-Jean),	Richardson,
Douglas,	Riley,
Dugas,	Roche (Halifax),
Dyment,	Rosamond,
Emmerson,	Ross (Ontario),
Farquharson,	Ross (Victoria, N.-E.),
Flint,	Russell,
Fraser,	Sifton,
Gibson,	Stewart,
Girard,	Sutherland (Essex),
Holmes,	Sutherland (Oxford),
Hughes (King, I.P.-E.),	Talbot,
Johnston (Cap-Breton),	Tarte,
Johnston (Lambton),	Thompson,
Laurier (sir Wilfrid),	Tucker,
Lavell,	Turgeon,
LeBlanc,	Wade,
Lewis,	Ward,
Logan,	Wright.—74.
Loy,	

L'amendement est rejeté.

La motion est adoptée, le bill subit sa troisième délibération et est adopté.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 99) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des Comtés du Sud.—(M. Demers, Saint-Jean et Iberville.)

Bill (n° 96) pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et de Kéwatin.—(M. McCreary.)

DEUXIEME LECTURE.

Bill N (n° 129) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Oriental.—(M. Taylor, par M. Clarke.)

Bill M (n° 128) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur.—(M. Taylor, par M. Clarke.)

M. l'ORATEUR.

Bill (n° 130) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson.—(M. Cowan, par M. Campbell.)

Bill (n° 131) concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord.—(M. Cowan, par M. Campbell.)

Bill B (n° 125) modifiant les actes relatifs à la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest.—(M. Champagne.)

Bill (n° 118) pour faire droit à James Brown.—(M. Clarke.)

Bill (n° 126) à l'effet de constituer en corporation l'évêque de Moosonee.—(M. Clarke.)

LES CADETS ET LE COURONNEMENT.

M. PORTER (par M. Roche, Marquette) :

1. Le commandant du Collège Militaire Royal de Kingston a-t-il demandé qu'un détachment des cadets du collège accompagne les autres détachements au couronnement ?
2. Le gouvernement se propose-t-il d'envoyer un détachement de cadets du Collège Militaire Royal pour assister au couronnement ?
3. Si une demande a été faite par le commandant du Collège Militaire Royal de Kingston, quelle réponse lui a été donnée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable F. W. Borden) :

1. Non.
2. Non.

CHAUSSETTES POUR LE SUD-AFRICAIN.

M. HENDERSON :

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour la fourniture de chaussettes pour le troisième contingent (corps constabulaire) expédié dans le Sud de l'Afrique ?
2. Dans l'affirmative, qui a obtenu le contrat, et à quel prix par douzaine de paires ?
3. Dans la négative, de qui a-t-on acheté ces articles, et à quel prix ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable F. W. Borden) : Cette affaire ne concerne que les autorités impériales.

TAUX SUR LE CHEMIN DE FER DU YUKON.

M. CLARKE :

1. Les règlements concernant les taux de péage à être fixés, établis et imposés par la Compagnie du chemin de fer du Yukon britannique, mentionnés dans l'ordre en conseil publié dans la "Gazette du Canada" le 1er mars 1902, sont-ils encore en vigueur ?
2. Un ou plusieurs des dits règlements (et lequel ou lesquels) ou leur approbation par le Gouverneur en conseil, ont-ils été révoqués ?
3. En ce qui concerne les conditions suivantes stipulées dans le dit ordre en conseil : "Que les règlements Nos 4 et 5 soient approuvés, mais à la condition expresse qu'aucuns taux de péage qui seront jugés excessifs par le Gouverneur en conseil ne seront imposés pour transport sur le chemin de fer entre Skagway et White-Pass, et que si ces taux excessifs sont imposés, le Gouverneur en conseil pourra rescinder tout ordre en conseil approuvant les

taux fixés par les dits règlements, ou pourra réduire les dits taux,"—le gouvernement sait-il que depuis la date du dit ordre en conseil, un tarif de $31 par tonne—prenant la classe 10 comme base—est exigé pour transporter une tonne sur un parcours de 21 milles, de Skagway à Summit ; tandis que de Summit à White-Pass, 90 milles, le tarif est de $14 par tonne, ce qui fait un total de $45 par tonne pour 110 milles ?

4. Si un pareil tarif est imposé, le gouvernement le considère-t-il excessif, aux termes du dit ordre en conseil ?

5. Le gouvernement a-t-il rescindé le dit ordre en conseil en tout ou en partie, ou a-t-il réduit les taux approuvés par le dit ordre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Oui.

2. Aucun des dits règlements ou leur approbation par l'exécutif n'ont été abolis.

3. Il n'est pas à la connaissance du gouvernement que depuis la date du dit arrêté ministériel, un tarif de $31 par tonne est exigé pour transporter des marchandises de Skagway à Summit, tandis que de Summit à White-Pass, 90 milles, le tarif est de $14 par tonne.

4. Il n'est pas à la connaissance du gouvernement que ce tarif est exigé et, par conséquent, il n'a pu s'occuper de la question.

5. Non.

PRODUITS MARAICHERS—REMANIEMENT DU TARIF.

M. J. E. EMILE LEONARD (Laval) : Je propose :

Qu'il est grandement dans l'intérêt des jardiniers-maraîchers et des cultivateurs, que les droits sur les produits de nos jardins canadiens soient remaniés de manière à assurer au cultivateur canadien une protection efficace contre la concurrence étrangère.

A l'occasion de cette résolution, la première que j'ai l'honneur de soumettre dans cette Chambre, laissez-moi, M. l'Orateur, définir ma politique sur toutes les choses de l'agriculture, l'unique et véritable base de la prospérité d'un pays comme celui-ci ; je suis en faveur de protéger le cultivateur canadien et de le protéger par tous les moyens possibles et au prix de n'importe quels sacrifices pécuniaires ; et sur ce sujet, les deux côtés de cette Chambre devraient se donner la main et faire de cette question natonale un terrain neutre où, oubliant les divisions de parti, nous pourrions travailler ensemble à améliorer la saine profession de l'agriculteur. Quant à moi, et je le déclare franchement sans arrière pensée, sur ces questions je suis prêt à supporter et à aider de toutes mes forces le libéral le plus fervent.

J'ai l'honneur de représenter ici un comté que l'on appelle à juste titre le jardin de Montréal, et dans Laval, comme du reste, dans la plupart des comtés agricoles du pays, les produits potagers comptent pour beaucoup dans les revenus de la ferme, et je crois que le gouvernement devrait sans retard modifier le tarif qui régit actuellement l'entrée des produits maraîchers dans le sens demandé par les jardiniers. De nombreuses et importantes délégations sont venues dernièrement rencontrer les ministres et demander une protection plus efficace pour ces produits, et depuis, les cultivateurs attendent avec anxiété ces changements qui répondent à une nécessité réelle et à l'obligation qu'a tout gouvernement de protéger et d'encourager la bonne volonté de ceux qui exploitent le sol du pays. Que demandent les jardiniers maraîchers ? Une chose bien simple, M. l'Orateur, ces messieurs comme tous bons travailleurs veulent une juste rémunération de leur travail, c'est-à-dire, une protection efficace contre l'envahissement de l'étranger, et pour y arriver, le changement du faible droit sur la valeur en un droit spécifique, le seul raisonnable et qui puisse les protéger. La culture des légumes est déjà très développée dans ce pays, et pour ne parler que de mon comté, et du comté voisin, il y a à peu près 200 jardiniers employant chacun en moyenne 4 ou 5 personnes ; quelques-uns en emploient même jusqu'à 30, qui cultivent les légumes pour le marché de Montréal. Ces jardiniers apparaissent au recensement comme cultivateurs. Sur ce nombre, il y en a à peu près 125 qui cultivent sous verres et le nombre des couches-chaudes est d'environ 20,000, évaluées à $150,000 ; le capital engagé dans cette culture tel que chevaux, voitures et outils doit être plus considérable encore. L'outillage employé par les jardiniers, les voitures, les habits et tout ce qu'ils consomment est protégé par des droits élevés auxquels ils n'ont pas d'objections, pourvu que leurs produits reçoivent la même protection. A l'heure actuelle les producteurs canadiens de légumes ne sont protégés que par un droit *ad valorem* calculé sur les prix coûtants dans les Etats du Sud, où ces légumes sont cultivés en pleine terre à très bon marché, quand la neige couvre encore le sol du Canada.

J'ai maintenant devant moi la requête signée par un grand nombre de jardiniers de West-Lambton, demandant le remaniement des droits de douane. Cette requête a été transmise à l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson), mais elle est restée sans réponse jusqu'à présent.

Voici ce que contient cette requête :

Nous, soussignés, cultivateurs et jardiniers de la division électorale de Lambton-ouest, désirons appeler respectueusement votre attention sur les articles suivants du tarif américain comparé au tarif canadien.

Puis, la requête expose que les pommes de terre sont frappées d'un droit de 25 centins par minot, tandis que le tarif canadien n'impose que 15 centins par minot. Les choux doivent payer un droit de 3 centins pièce d'après le tarif américain, tandis que le tarif canadien n'impose qu'un droit *ad valorem* de 25 pour 100. Les oignons sont frappés d'un droit de 40 centins par minot

d'après le tarif américain, tandis que le tarif canadien décrète un droit *ad valorem* de 25 pour 100.

La requête ajoute que sur ces trois articles il est impossible au producteur canadien d'aller faire de la concurrence sur le marché américain, vu la différence dans le tarif ; tandis que le producteur américain vient facilement faire de la concurrence au producteur canadien sur notre propre marché. Comme résultat, le producteur américain, ayant l'avantage d'un climat plus chaud, au sud des Etats-Unis, peut mettre ses produits bien plus de bonne heure sur le marché, et au moment où le producteur canadien pourrait espérer recueillir le bénéfice de sa production hâtive, il trouve son propre marché inondé de produits étrangers, lesquels, personne n'ose le nier, sont loin d'être comparables comme qualité à ceux produits ici, mais servent seulement à rabaisser les prix, au détriment du producteur canadien.

Un remaniement du tarif, dans notre opinion, remédierait à cet état de choses. Ce remaniement devrait avoir pour effet d'élever notre tarif douanier de façon à ce que les prix des légumes américains soient assez élevés pour permettre à nos cultivateurs d'obtenir un prix suffisant pour les encourager à cultiver les légumes durant l'hiver.

A l'appui de cette requête, se trouve une résolution adoptée par l'association des jardiniers d'Ontario qui demande également à l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) de changer le tarif et d'imposer les droits suivants :

Asperges, 3 cents par lbs.
Choux, 3 cents pièce.
Chouxfleurs, 3 cents pièce.
Céleri, 25 cents par doz.
Fèves, 50 cents par minot.
Concombres, verts, 20 cents par doz.
Oignons, 40 cents par minot de 56 lbs.
Patates, 25 cents par minot.
Tomates, 5 cents par lbs.
Melon d'eau, 5 cents pièce.
Melons (canteloup), 3 cents pièce.
Epinards, 25 cents par minot.
Autres légumes, non énumérés ailleurs, y compris le blé-d'inde vert, 25 pour cent.

Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, de parler bien longtemps sur cette question, d'autant plus que l'honorable ministre des Douanes doit la connaître parfaitement, vu le grand nombre de requêtes qui lui ont été présentées à ce sujet, spécialement depuis deux ans.

La seule objection sérieuse, que l'on puisse faire, c'est que le consommateur sera obligé de payer un peu plus cher pour ses primeurs. Eh bien, cette objection tombe d'elle-même si l'on observe que ceux qui peuvent se donner le luxe de manger ces légumes en hiver, alors qu'ils sont très rares, peuvent payer un peu plus cher sans en souffrir. D'ailleurs, il arrivera certainement, pour les produits agricoles, ce qui est arrivé pour les produits manufacturés ; l'essor que prendra l'exploitation potagère, l'augmentation de la production maraichère ici créera

M. LEONARD.

une concurrence locale, le consommateur ne payera pas plus cher qu'à l'heure actuelle et nous aurons favorisé et encouragé une industrie essentiellement nationale.

Je reconnais qu'il est un peu tard, dans la présente session, pour présenter cette résolution ; mais je n'ai pu le faire plus tôt, car j'attendais des documents que j'avais demandés à l'honorable ministre des Douanes, lesquels n'ont été déposés que tout récemment. Dans tous les cas, cette question est essentiellement canadienne, et cette Chambre, sans esprit de parti, devrait considérer immédiatement les griefs dont souffrent les maraîchers canadiens. Ces plaintes ne s'élèvent pas d'un point particulier du pays; mais nous viennent de partout. Nous en avons la preuve dans le fait que le bureau du ministre des Douanes est inondé de requêtes dans ce sens, venant de toutes les parties du Canada.

Il ne suffit pas d'encourager les chemins de fer, de protéger le commerce et les manufactures, car, si le travailleur du sol, si le cultivateur souffre et n'a pas ce qu'il désire ; s'il n'est pas capable de gagner sa vie sur la terre, il est inutile de faire des lois pour encourager les chemins de fer, les manufactures, ou l'immigration, l'agriculture étant la base de notre prospérité nationale.

Avant de voter des crédits pour l'immigration, avant de jeter l'argent par les portes et les fenêtres, comme le gouvernement actuel le fait, nous devrions voir si nous ne pourrions pas guérir le mal qui existe au milieu de nous. Ce que je viens de signaler est un de ces maux auxquels on devrait porter remède. Ce mal existe chez nos cultivateurs parce qu'ils ne sont pas assez protégés.

J'ai parlé plus longtemps que je n'avais l'intention de le faire, car la question est très importante et intéresse un grand nombre de citoyens de ce pays. Je crois que tous les honorables députés qui représentent des comtés agricoles devraient prendre la parole et appuyer ma demande.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (l'honorable J. I Tarte) : L'honorable député aurait-il l'obligeance de me dire, avant de reprendre son siège, quels sont les articles sur lesquels il désire avoir des droits plus élevés que ceux qui existent maintenant ?

M. LEONARD : Je les ai indiqués tout à l'heure, les voici : les asperges, 3 centins par livre. Les choux, 3 centins pièce, Chouxfleurs, 3 centins pièce. Céleri, 25 centins par douzaine. Les pois verts, 50 centins par minot. Les concombres verts, 50 centins par douzaine. Les oignons, 40 centins par minot de 56 livres. Les pommes de terre, 25 centins par minot, les melons, 3 centins chaque. Les épinards, 25 centins par minot. Légumes non autrement mentionnés et le blé d'inde vert, 25 pour 100. Voilà ce que demandent les requêtes des jardiniers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable J. I. Tarte) : Un mot seulement. Il est bon de se rappeler que le tarif actuel est le même que celui qui existait autrefois. En second lieu, il ne faut pas perdre de vue le fait que les articles sur lesquels on demande l'imposition de droits additionnels sont des articles que nous ne produisons pas en toute saison de l'année.

Nous faisons un commerce considérable, à Montréal surtout, de ces produits. La ville de Montréal est le grand centre de distribution des produits mentionnés par l'honorable député de Laval (M. Léonard). Je doute beaucoup que l'augmentation des droits sur ces produits importés de l'étranger, pourrait avoir quelque résultat pratique, quand nos cultivateurs ne peuvent alimenter constamment ce marché parce qu'ils ne produisent pas ces légumes en toutes saisons de l'année. Plusieurs des articles que l'honorable député vient de mentionner nous viennent des Etats-Unis où nous exportons plus tard beaucoup de nos produits similaires. En augmentant les droits sur ces produits, comme le désire l'honorable député nous nous exposerions à voir les Etats-Unis en faire autant sur les produits venant du Canada. Nous faisons un commerce considérable de melons avec le pays voisin, et notre droit sur cet article est de 25 pour cent, tandis que notre melon est admis en franchise aux Etats-Unis. Que dirait l'honorable député si le gouvernement américain imposait sur ce produit un droit semblable au nôtre ?

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Cela ne ferait pas de différence.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député croit que cela ne ferait pas de différence. Je crois que cela en ferait beaucoup. Si cela ne faisait pas de différence aux Etats-Unis, pourquoi cela en ferait-il ici ?

M. MONK : On ne produit pas le melon, aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en ai mangé d'excellents aux Etats-Unis.

M. MONK : Cela venait d'ici.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Naturellement, ils ne sont pas aussi bons que ceux produits par certains électeurs de l'honorable député. Quoi qu'il en soit, il est de notoriété publique que la plupart des articles sur lesquels on demande d'augmenter les droits ne sont pas produits ici l'hiver. Nous augmenterions les prix de ces produits pour la masse des consommateurs sans, je le crois, faire grand'chose pour nos maraîchers.

Cette question a fait l'objet de beaucoup de discussion durant la dernière élection du comté de Laval, et c'est probablebent l'une des raisons pour lesquelles l'honorable député (M. Léonard), en exécution du mandat qui lui a été confié par ceux qui veulent voir augmenter les droits, a pris la parole aujourd'hui.

M. LEONARD : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par exemple, l'honorable député demande d'augmenter les droits sur la laitue, sur les concombres, les tomates, les asperges, le céleri, les betteraves, les oignons, etc. Il est bien connu que nous ne produisons pas de choux l'hiver, non plus que des concombres. Il est bien connu qu'il est très difficile de produire des tomates l'hiver. Nous payions ici cet hiver, 50 cents par livre pour les tomates de production canadienne, lorsque les tomates américaines se vendaient sur le marché de Montréal 20 cents la livre.

Je ne suis pas libre-échangiste, mais il doit y avoir de la raison en toute chose dans ce bas-monde, et je déclare de suite qu'il ne me convient pas de payer 50 cents par livre pour des tomates canadiennes quand je puis avoir des tomates américaines pour 20 cents. C'est aller trop loin. Ceci démontre que les tomates ne peuvent pas être produites à bon marché ici l'hiver. Il en est de même pour les concombres et les asperges. Nous ne produisons pas d'asperges ni de céleri l'hiver. Il n'y a pas un jardinier dans toute l'Ile de Montréal ou dans les environs d'Ottawa ou de Toronto qui produise de la laitue aussi bonne que celle importée des Etats-Unis, durant l'hiver.

Il est inutile de faire appel aux préjugés. Il y a assez de gens, dans le pays, qui mangent des tomates et de la laitue pour savoir que ce que je dis est la vérité. Le chou-fleur ne se produit pas l'hiver au Canada. J'admets que l'on peut en garder jusqu'à une certaine époque de l'année, pendant deux ou trois mois peut-être. Les choux-fleurs que nous mangeons l'hiver sont importés des Etats-Unis.

En résumé, je crois qu'il s'agit plus en ce moment de flatter les électeurs que de faire appel à leur raison. L'honorable député (M. Léonard) voudra bien me permettre, sans vouloir être injuste à son égard, de lui faire cette observation ; Les électeurs dans la province de Québec comme ailleurs ont beaucoup de bon sens. Allez dans le comté de Laval et demandez à ceux qui cultivent des légumes s'ils peuvent produire l'hiver des concombres, du céleri, des tomates et des choux-fleurs, et ils vous diront : non.

M. LEONARD : A quoi l'honorable ministre attribue-t-il le malaise qui existe chez les maraîchers, alors ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a rien de plus simple que de créer du malaise chez 25 personnes qui croient qu'elles ne vendent pas assez cher leurs produits ; mais ce malaise est assez facile à faire disparaître. Les jardiniers des environs de Montréal sont protégés autant qu'aucune autre classe ne l'est, et je dirai

que ces jardiniers sont les gens les plus prospères du pays. Je serais bien prêt à ajouter quelque chose à leur bonheur, si cela ne devait pas faire le malheur de classes plus nombreuses. Il me semble que les consommateurs de Montréal, ne doivent pas être forcés de payer un prix exorbitant pour ces produits.

Les consommateurs seraient forcés, ou de se priver de légumes, ou de payer ces prix exorbitants. Si nous imposions des droits additionnels, si nous obligions les consommateurs à payer 25 à 30 pour 100 de plus, nous ne pourrions pas espérer accroître la production d'articles qui ne peuvent être cultivés avantageusement dans ce pays en toutes saisons de l'année. Il y a des saisons où nous devons importer les légumes des Etats-Unis parce que leur culture s'y fait plus facilement qu'ici et à meilleur compte.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, le tarif canadien est le même que celui des Etats-Unis.

M. TALBOT : A l'exception des pommes de terre sur lesquelles il est de 10 cents de plus aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Je dis à peu près le même. Or, en élevant notre tarif, nous gagnerions à voir les Etats-Unis exclure nos propres produits.

M. LEONARD : Il y a cette grande différence-ci, c'est que le climat des Etats-Unis favorise le producteur de légumes, tandis que celui du Canada ne lui est pas aussi avantageux. Voilà pourquoi il faudrait que le tarif protégeât nos cultivateurs plus que ne le fait le tarif américain pour les cultivateurs du pays voisin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député sait très bien que quand même nous imposerions des droits additionnels sur les pois, les fèves, les tomates, les concombres, et autres légumes, cela ne changerait pas notre climat ni ne nous permettrait de produire avec avantage ces légumes en hiver. Les droits que mon honorable ami voudrait voir imposer n'auraient donc qu'un résultat, celui de forcer le consommateur à payer ces produits plus cher sans que le producteur canadien en retire le moindre avantage. Une telle demande n'a pas le sens commun.

M. MONK : L'honorable ministre des Travaux publics ne connaît pas beaucoup la question ; mais cela n'est pas surprenant, vu qu'elle ne relève pas de son ministère. Je regrette qu'il ne la considère que comme une simple affaire d'élection. L'honorable premier ministre est probablement aussi de cette opinion, si on en juge par les signes qu'il a donnés pendant que le ministre des Travaux publics répondait à l'honorable député de Laval. Quoi qu'il en soit, c'est une question très sérieuse, qui intéresse beaucoup tous les maraîchers dans le voisinage de Montréal, Toronto et autres grandes villes du Canada. Et les intérêts de cette classe nombreuse méritent d'être pris au sérieux par le ministre des Travaux publics. Il est vrai que cela ne concerne pas son ministère et je suis surpris de voir que le ministre de l'Agriculture ne soit pas ici pour nous faire connaître les vues du gouvernement. Cette motion est sur l'ordre du jour depuis le commencement de la session ; elle est en tête de l'ordre du jour depuis dix jours et comme c'est aujourd'hui le dernier jour réservé à ces sortes de motions, il me semble qu'il était du devoir du ministre de l'Agriculture d'être à son poste et de nous faire connaître l'attitude du gouvernement sur la question.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis certain que mon honorable ami regrettera d'apprendre que c'est la maladie qui empêche le ministre de l'Agriculture d'être présent.

M. MONK : Je regrette d'apprendre l'indisposition du ministre de l'Agriculture, mais en son absence, j'espère qu'un de ses collègues pourra donner à la question un peu plus d'attention que ne lui en a accordé le ministre des Travaux publics. Ce n'est pas la première fois qu'elle est soulevée devant le parlement et elle n'affecte pas seulement les intérêts des maraîchers de la province de Québec, représentés par l'honorable député de Laval et par moi, mais aussi ceux des maraîchers d'Ontario, car il n'y a pas longtemps que le député d'York-ouest, qui paraissait alors très zélé en faveur des maraîchers de son comté, est venu m'entretenir de cette question. Une délégation des maraîchers de la province de Québec et de l'association des maraîchers d'York-ouest est allée trouver le ministre des Finances, le ministre des Travaux publics et aussi le ministre des Douanes, je crois, et leur exposa ses griefs. Nous étions alors à la veille de l'élection d'York-ouest, et sans nous donner d'assurances positives, le gouvernement nous congédia en disant que notre requête serait prise en sérieuse considération. Cette sérieuse considération n'apparaît pas beaucoup dans les remarques que vient de faire le ministre des Travaux publics ; il n'est pas possible que notre requête et nos réclamations aient été étudiées avec tout le soin qu'on nous avait promis, si la réponse du gouvernement est contenue dans ce que vient de dire le ministre des Travaux publics. Non seulement les maraîchers d'Ontario et de Québec s'entendaient sur la nécessité d'un changement dans le tarif, mais, chose remarquable, sans s'être concertés, les associations des deux provinces tombèrent absolument d'accord sur les changements à faire.

Voilà une preuve que notre démarche d'aujourd'hui n'est pas une simple manœuvre électorale. Un grief existe et il est du devoir du gouvernement d'y apporter remède. Voyons à Montréal, par exemple—je n'ai aucun doute que l'honorable député d'York-ouest continuera à appuyer notre de-

mande et qu'il nous donnera les mêmes explications concernant son comté—dans les environs de Montréal, il y a au delà de deux cents maraîchers. Ce renseignement surprendra probablement le ministre des Travaux publics et plusieurs membres de cette Chambre. Nous avons, dis-je, au delà de deux cent maraîchers qui emploient de 4 à 5 personnes chacun.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député aurait-il l'obligeance de nous dire combien parmi ces maraîchers se livrent à la culture d'hiver ?

M. MONK : La culture d'hiver ? L'honorable ministre entend-il la culture qui se fait de bonne heure au printemps, lorsqu'il y a encore de la neige sur le sol ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. MONK : Ces 200 maraîchers exercent cette industrie. Quant à ceux qui ont des couches chaudes et des serres, je n'en pourrais pas dire le nombre, mais ils sont nombreux aux environs de Montréal. Dans mon propre comté, il y a M. Légaré, qui a près d'un mille de serres et consomme 1200 tonnes de houille pour sa culture d'hiver.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelle sorte de produits vend ce M. Légaré, en hiver ?

M. MONK : Mon honorable ami va comprendre dans un instant jusqu'à quel point il se trompe relativement à la culture d'hiver, car il n'y a pas un seul légume, à l'exception des asperges, sur lesquels nous ne demandons pas de protection, qui ne puisse être cultivé en hiver et c'est pour cela que nous demandons un changement dans le tarif.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je voudrais savoir quels produits ces messieurs envoient au marché en hiver? Prenons, par exemple, le cas de M. Légaré ; il ne cultive pas de pois ni de haricots en hiver.

M. MONK : Il en cultive.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami a été mal renseigné.

M. MONK : Nos maraîchers en produisent, mais pas en grande quantité, parce qu'il ne peuvent pas lutter contre la concurrence américaine. Nous ne sommes ni des nègres ni des Chinois et nous ne vivons pas dans la Caroline du Sud. Si nous habitions ces pays, nous pourrions lutter contre nos voisins, mais nous ne le pouvons pas dans les circonstances on nous nous trouvons. J'ai dit que ces 200 maraîchers des environs de Montréal emploient 4 à 5 personnes chacun. C'est une moyenne ; quelques-uns en emploient 25 et même 30. Tout ce monde se livre exclusivement à la culture des légumes pour le marché de Montréal. Ce ne sont pas des cultivateurs dans le sens ordinaire du mot. Ce sont des maraîchers, ce sont leurs intérêts que nous défendons en ce moment.

Le ministre des Travaux publics a parlé de culture d'hiver. La question est intéressante, car cette industrie existe chez nous et elle ferait de rapides progrès si nous obtenions ce que nous demandons. Il n'y a pas bien longtemps, au banquet de la chambre de commerce auquel assistait le ministre des Finances, le ministre des Travaux publics, dans un discours éloquent, s'est prononcé en faveur d'une réciprocité de tarif entre le Canada et les Etats-Unis et en faveur d'un tarif plus élevé pour protéger nos industries. C'est tout ce que nous demandons. Nous ne demandons pas d'être mis dans une position plus avantageuse que les maraîchers américains, mais sur le même pied.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ne le sommes-nous pas, sur le même pied?

M. MONK : Pas du tout ; c'est ici que l'honorable ministre fait erreur et c'est pour cela que je dis que le gouvernement n'a pas étudié la question, car autrement, le ministre ne serait pas excusable de professer une pareille hérésie. Les droits américains sur nos produits sont plus élevés que les nôtres sur les produits américains, et les maraîchers du Canada demandent une égalité d'impôts. Je n'ai pas l'avantage d'être moi-même un maraîcher, mais je parle d'après les renseignements qui m'ont été fournis, ainsi qu'à l'honorable député de Laval, par les maraîchers des environs de Montréal, et je ne crains pas de dire qu'il n'y en a pas de plus compétents dans tout le Canada.

Environ 125 de ces maraîchers commencent à cultiver de bonne heure au printemps, en mars, et ils emploient environ 20,000 châssis, dont la valeur totale est d'environ $15,000. En dépit des conditions défavorables qui leur sont faites par le tarif actuel, aux environs de Montréal seulement, ils ont engagé environ $150,000 dans cette seule branche de leur industrie, car cela ne comprend pas naturellement leurs instruments, leurs voitures, leurs chevaux et tout ce qui est nécesaire à l'exploitation de cette industrie. Si tout cela était compté, on verrait qu'il y d'engagé un capital considérable. Les instruments—l'outillage comme on dit en français—sont frappés d'un droit de protection de 35 pour 100 ; les voitures, charettes et autres véhicules sont aussi fortement protégés. Les habits que portent ces maraîchers sont protégés. Ils ne s'en plaignent pas ; ils acceptent le principe de la protection, mais ils en demandent aussi pour eux, comme reçoivent les industriels, les cultivateurs et les producteurs de fruits.

Les produits des cultivateurs sont protégés par des droits spécifiques. $4 par tonne sur le foin ; 2 et 3 cents la livre sur la viande ; les œufs, 3 cents la douzaine ; le beurre 4 cents la livre ; le fromage, 3 cents

la livre ; le grain, 10 et 15 cents le boisseau ; le miel, 20 cents le gallon. Les horticulteurs fruitiers sont aussi protégés par des droits spécifiques, et je ferai remarquer que ce n'est que par des droits spécifiques que les produits des maraîchers peuvent être protégés. Les producteurs de fruits reçoivent une protection de 40 cents par baril, sur les pommes ; 1 cent par livre sur les pêches ; 2 cents par livre sur le raisin ; 2 cents par livre sur les fraises et les framboises.

Les maraîchers n'ont qu'une protection ad valorem insignifiante de 25 pour 100, sur l'immense quantité de légumes importée de bonne heure au printemps, légumes cultivés dans les champs de la Californie, par des Chinois, et dans les champs de la Caroline du sud, par les nègres. Tous ceux qui s'y entendent en fait de commerce savent que l'évaluation de ces légumes est calculée d'après leur valeur au lieu de production, et comme ils sont à très bas prix à ces endroits, ils sont évalués le plus bas possible à la douane de Montréal. Ces légumes se vendent très cher, sur le marché de Montréal, et rapportent de fort bénéfices à quelques maraîchers américains et peut-être à quelques commerçants de Montréal. Il est possible que je n'en connaisse pas beaucoup plus long sur cette question que le ministre des Travaux publics, mais il y a entre nous cette différence qu'il n'est pas allé puiser ses enseignements aux sources mêmes, comme je l'ai fait. Il nous a parlé du céleri. Je dois lui dire que nous avons du céleri à Montréal, toute l'année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas cultivé.

M. MONK : Il n'est pas cultivé toute l'année, mais il est gardé en réserve et prêt à être mis sur le marché le premier avril. Les choux canadiens arrivent sur le marché vers le 15 juin et ils se conservent facilement en parfaite condition tout l'hiver, jusqu'au 15 mai. Les maraîchers canadiens ont à subir la concurrence des choux américains, du 1 avril au mois de juillet. On m'informe aussi que l'on peut cultiver des concombres à Montréal tout l'hiver.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On en a jamais cultivé beaucoup.

M. MONK : Cela est impossible sans protection.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que la protection puisse faire changer le cours des astres.

M. FRASER : Nous pourrions peut-être changer le climat.

M. MONK : L'honorable député (M. Fraser) dit que nous pourrions changer notre climat et l'honorable député de Bellechasse se moque.

M. TALBOT : Où l'honorable député a-t-il vu une moquerie?

M. MONK : Elle est partie de la droite et j'ai cru qu'elle venait de vous.

M. TALBOT : Vous vous êtes trompé.

M. MONK : Les maraîchers des environs de Montréal prétendent qu'ils peuvent cultiver les concombres pour le marché de Montréal de très bonne heure au printemps.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me fais fort d'affirmer qu'il n'y a pas un concombre canadien sur le marché de Montréal, avant juin ou juillet.

M. MONK : Protégez nos maraîchers et vous en aurez.

M. FRASER : Que pourrait faire la protection, si vous n'avez pas de serres.

M. MONK : Nous en avons. Mon honorable ami s'imagine-t-il que nous vivons à Montréal comme à Guysborough? Qu'il vienne avec moi, passer un dimanche à Montréal et je lui ferai visiter une des plus grandes serres du Canada. Il lui faudra deux heures pour en faire le tour.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député de Jacques-Cartier prend-t-il le député de Guysborough pour une plante de serre chaude?

M. FRASER : Nous vivons dans les conditions où Dieu nous a placés.

M. MONK : Mon honorable ami est libre-échangiste et je le renvoie au beau discours prononcé à Montréal, il y a quelque temps, par le ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai dit que des choses ayant du bon sens.

M. MONK : J'ai dit que la protection de nos clients, si je puis me servir de cette expression——

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. MONK : Le ministre des Travaux publics se moque de cette expression, mais je crois qu'il admettra que jusqu'à un certain point les commettants des membres de cette Chambre sont leurs clients dans la plus large acception du mot.

Le PREMIER MINISTRE : Ne vous excusez pas, c'est très naturel.

M. MONK : Ils prétendent pouvoir cultiver les concombres toute l'année avec un peu de protection. Les concombres américains arrivent sur nos marchés vers le 10 juin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous en avons actuellement, nous en achetons tous les jours.

M. MONK : Permettez ; je dis qu'ils arrivent en grande quantité vers cette époque. Sans doute que nous en avons avant ce temps-là, mais ce qui nous arrive ainsi, c'est l'excédent des marchés de New-York et de Boston. Ce qui ne peut pas être vendu à

ces endroits est expédié ici, est évalué très bas à la douane, et vendu pour le prix qu'on peut obtenir. Il en est ainsi pour les pois, les haricots, les tomates, les choux-fleur, la laitue, les oignons, les radis, le persil et le cresson. L'honorable ministre demande quel légume nous pouvons cultiver ici. Nos maraîchers peuvent cultiver la laitue, les radis, le persil, le cresson et les champignons, qui sont une industrie importante en France et qui pourrait le devenir ici avec un peu de protection.

M. FRASER : Elle existe. Nous avons tous les champignons qu'il nous faut dans la Nouvelle-Ecosse.

M. MONK : Nous n'en avons pas suffisamment à Montréal. Nous en voulons davantage et nous voulons pouvoir dire que nous mangeons des légumes canadiens. Tous ceux que je viens de nommer, peuvent se cultiver toute l'année au Canada et en grande quantité. Ce sont les renseignements qui m'ont été donnés et il est facile de les vérifier. Lorsqu'une délégation de maraîchers est venue ici, le ministre des Travaux publics sembla s'intéresser beaucoup à cette question et s'est informé si quelques-uns de ces légumes étaient réellement cultivés au Canada. Beaucoup de personnes cultivent les concombres, les tomates et les choux-fleurs toute l'année dans le district de Montréal. Mon honorable ami à l'air d'en douter, mais ce renseignement, bien que venant d'un tiers, est digne de foi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serais très surpris d'apprendre que l'on cultive les choux-fleur et les concombres en hiver, à Montréal.

M. MONK : Je serais content de voir le ministre prendre des renseignements sur la question, et s'il veut me faire l'honneur d'une visite l'hiver prochain, je me ferai un plaisir de l'aider dans ses recherches.

Notre prétention est que cette culture ferait de grands progrès si elle était mieux protégée. Je ferai aussi remarquer à l'honorable ministre qu'il s'est trompé en disant que nous avions le même tarif que les Etats-Unis. Notre tarif n'est pas aussi élevé que le tarif américain et nous demandons qu'il le soit. Nous ne sommes pas dans des conditions climatériques aussi favorables que nos voisins, et par conséquent, nous avons droit à la même protection qu'eux, sinon plus. Il y a quelques années, sous l'empire du tarif Dingley, je crois, les maraîchers canadiens vendaient de grandes quantités de choux aux Etats-Unis. Il en était de même pour les oignons et les pommes de terre que nous exportions par pleins chars, mais avec le tarif américain d'aujourd'hui, qui est de 3 cents par choux, de 40 cents par boisseau sur les oignons et 25 cents par boisseau sur les pommes de terre, nous n'en exportons plus et les représailles ne sont pas à craindre car il n'y a que dans les melons qu'elles soient possibles, comme l'a fait remarquer mon honorable ami.

Mais il n'y a pas de danger que les Américains usent de représailles sur les melons, car dans les Etats de New-York et de la Nouvelle-Angleterre il n'y a pas, ou très peu de melons ; il n'y en a pas de bons, par conséquent, ils ouvrent la porte aux melons canadiens et nous leur en vendons de grandes quantités d'une excellente qualité. Je n'imposerai pas à la Chambre la lecture de la pétition des maraîchers. Cette pétition, bien que redigée en français, a été apportée ici par les représentants des deux provinces Ontario et Québec, et voici ce que demandent les maraîchers des deux provinces qui sont tombés absolument d'accord, sans s'être consultés au préalable : Concombres, 25 cents la douzaine ; laitue, 25 cents la douzaine ; celeri, 25 cents la douzaine ; choux-fleur, 25 cents la douzaine ; pois verts, haricots et épinards, 50 cents le boisseau ; tomates, 5 cents la livre ; oignons et pommes de terre, 25 cents le boisseau ; choux, 3 cents la pièce ; radis, 10 cents la livre ; persil et cresson, 25 cents la livre. Je vais transmettre cette requête aux sténographes "pour qu'elle soit consignée textuellement dans les Débats".

M. l'ORATEUR : Je ferai remarquer à l'honorable député que s'il veut que cettte pétition soit insérée dans les Débats, il faut qu'il en donne lecture à la Chambre.

M. MONK : Je renonce à la faire inscrire pour ne pas en infliger la lecture à mes collègues. Je me contenterai de dire que la raison qu'ils donnent pour justifier leur démarche, c'est leur confiance dans le gouvernement du jour. Le tarif américain n'est pas rédigé de la même manière que le nôtre. Les légumes en général, je crois, sont frappés d'un droit ad valorem de 25 pour 100, mais sur les haricots il y a un droit spécial en vertu de l'article 241 du tarif américain, de 45 cents par boisseau de 60 livres.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'en importons pas en été.

M. MONK : Ce droit nous serait plutôt utile au printemps, pendant trois ou quatre mois de l'année, et pourquoi n'aurions-nous pas une échelle de droits mobiles pour protéger nos maraîchers et développer cette belle industrie qui ne profite pas seulement à ceux qui y sont engagés, mais qui sert également d'enseignement pratique pour les cultivateurs dans les environs des villes. L'article 242 du tarif américain impose un droit de trois cents par tête sur les choux. L'article 249 impose un droit de 40 cents par boisseau sur les oignons l'article 150 impose un droit de 40 cents par boisseau sur les pois verts et l'article 253, un droit de 25 cents par boisseau sur les pommes de terre. Les tomates fraîches paient un droit de 25 pour 100 en vertu de l'article 247. Dans son organe de Montréal, le ministre des Travaux publics a prétendu que la saison de production pour les légumes américains n'est pas la même que la nôtre, et il demandait pourquoi nous priverions le consommateur

de nos villes de ces légumes, à une saison de l'année où les maraîchers canadiens n'en ont pas à vendre. Cette prétention est inexacte. Il y a, par exemple, la laitue qui se cultive en grande quantité à Montréal, toute l'année. Chez les marchands de légumes on voit de la laitue canadienne à côté de la laitue américaine, en toute saison. La laitue américaine fait concurrence à la nôtre depuis le mois de décembre jusqu'au mois de mai.

L'honorable ministre dit que la laitue est cultivée au Canada à partir du milieu d'avril et que la laitue américaine est importée en octobre et mai. Cela n'est pas non plus conforme aux renseignements qui m'ont été donnés, renseignements que j'ai lieu de croire mieux fondés que les siens. Sur la rhubarbe il n'y a pas de concurrence. Le choux canadien arrive sur le marché vers le 15 juin et il s'en vend jusq'au 15 mai suivant, et la consurrence américaine se fait depuis avril jusqu'à juillet. Il est facile de se rendre compte de ce que nos maraîchers ont à souffrir de cette concurrence. On a aussi prétendu qu'il n'y a pas de choux au Canada avant le milieu de juillet. Nos choux arrivent sur le marché vers le 15 juin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'est pas possible de se procurer des choux canadiens frais à l'époque où nous importons des choux américains.

M. MONK : Ils sont assez frais pour nous. Les concombres canadiens arrivent sur le marché le 10 juin et la concurrence américaine se fait depuis mai jusqu'à juillet. En temps ordinaire, les pois et les haricots canadiens arrivent le premier juillet et la concurrence américaine commence au mois de mai pour se terminer à la fin de juillet. En parcourant ainsi la liste, on constate que tous ces produits ont à subir la concurrence des produits américains. Je ne parle pas, naturellement, des légumes cultivés en plein champ, sans aucun soin spécial, et qui arrivent peut-être sur le marché à une saison où la concurrence américaine n'est pas à craindre. Mais si nous avions sur nos légumes la même protection que les Américains ont sur les leurs, nous en produirions toute l'année et cette industrie, qui n'est pas bien considérable à l'heure qu'il est, deviendrait dix fois plus considérable en cinq ans.

Remarquons aussi que ces légumes américains sont vendus à Montréal à des prix exorbitants, bien qu'ils ne coûtent presque rien au lieu de production et qu'ils soient évalués très-bas à la douane, où ils ne paient qu'un droit de 25 pour 100 *ad valorem*, sans aucun droit spécifique. Cependant, ils se vendent en hiver et de bonne heure, au printemps, aux mêmes prix que demanderaient nos maraichers s'ils étaient protégés comme les Américains le sont. Dans ces circonstances, il ne serait que juste de donner aux Canadiens la même protection que les Américains ont contre nous. Nous ne demandons rien de plus. Tout ce dont nous nous servons est protégé. Il y a des droits de 30 à 35 pour 100 sur nos outils, nos voitures, nos chevaux, nos habits, et cependant nos produits ne sont protégés que par un droit de 25 pour 100 *ad valorem* contre les légumes américains qui sont évalués à la douane à des prix excessivement bas—à des prix ridiculement bas, bien souvent. Je ne vois pas de raison pour ne pas protéger nos maraichers contre le travail des nègres des Etats du Sud et les Chinois de la Californie.

Permettez-moi, M. l'Orateur, de donner quelques chiffres pour faire voir dans quelle proportion augmentent nos importations des Etats-Unis. Dans le port de Montréal, en 1900, nous avons importé des Etats-Unis, 1,667 boisseaux de pommes de terre. L'année suivante, en 1901, nous en avons importé 6,498 boisseaux. En 1900, Montréal a importé des Etats-Unis 6,548 boisseaux de tomates fraîches et en 1901, 9,764. Nous pouvons en dire autant de Toronto. Nous plaidons en ce moment la cause des commettants de l'honorable député de York-ouest (M. Campbell) et j'espère qu'il va se joindre à nous. En 1900, Toronto a importé des Etats-Unis, 2,937 boisseaux de tomates fraîches et 6,066 boisseaux en 1901. Je ne veux pas prendre le temps de la Chambre en citant tous les chiffres que j'ai ici et j'espère que ceux que je viens de donner suffiront pour faire comprendre que c'est une question qui se recommande à l'attention du gouvernement. Nous sommes grandement intéressés à savoir si le gouvernement écoutera notre réclamation et fera disparaître nos griefs.

M. O. TALBOT (Bellechasse) : M. l'Orateur, je suis surpris de voir la position qu'a prise mon honorable ami le député de Laval (M. Léonard), sur cette question qui a pour objet de protéger les maraîchers des environs de Montréal et des grandes villes de la province d'Ontario. Quand je dis que je suis surpris, c'est que je ne vois pas les résultats que mon honorable ami en attend, au moins en ce qui concerne les classes ouvrières. Je vois bien un peu de logique dans son attitude, car, il est évident que mon honorable ami, pendant la dernière lutte dans Laval, n'a pas été sans faire de promesses aux cultivateurs maraîchers de son comté. Mais, en supposant même que le gouvernement consentirait à élever les droits sur les articles qu'il a énumérés, en quoi prétend-il protéger les classes ouvrières ? Tout ce qu'il demande là n'aurait pour résultat que d'empêcher ces primeurs, venant du sud des Etats-Unis, d'entrer au pays. Tout le monde sait, en effet, que les classes ouvrières ne consomment pas ces produits l'hiver, les prix en sont trop élevés. L'ouvrier se contente de manger les légumes lorsqu'ils sont livrés sur le marché à des prix raisonnables et que ses ressources lui permettent de les acheter.

Que veut l'honorable député ? Il veut une protection en faveur des maraîchers de

Montréal et de Toronto. Comme l'a fait remarquer, il y a un instant, l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), nous avons à lutter dans le pays contre des conditions climatériques insurmontables. Les Etats du sud n'ont pas d'hiver. Il me paraît bien difficile de régler cette question par un remaniement du tarif. Si les Etats-Unis, par exemple, produisent le melon d'eau en grande abondance et qu'ils peuvent l'exporter ici en aussi grande quantité, je ne vois pas comment mon honorable ami pourrait remédier à cela sans empêcher le melon d'eau d'entrer au pays. On nous dit : protégez donc le melon. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), nous a déclaré que les melons sont de qualité inférieure aux Etats-Unis. Je diffère d'avec lui sur ce point ; mais pourquoi nous demander d'élever les droits pour empêcher d'entrer ici des choses que les Etats-Unis ne cultivent presque pas ?

Maintenant, si nous jetons les yeux sur le tarif, que voyons-nous ? On voit que sur les principaux articles de culture maraîchère, le tarif des deux pays est absolument le même. Ainsi, les concombres sont frappés d'un droit de 25 pour 100 dans les deux pays. Il y a toutefois exception pour les choux qui sont taxés de 3 cents pièce aux Etats-Unis, et de 25 pour 100 *ad valorem* ici. Mon honorable ami de Laval sait parfaitement que si les choux étaient taxés de 3 cents pièce ici, ce serait un tarif prohibitif. Les consommateurs du district de Québec achètent leurs choux de Montréal ; nous les payons de 3 à 4 cents pièce. Je le répète, s'ils étaient frappés d'un droit de 3 cents, ce serait un prix tellement exorbitant que ce droit serait prohibitif.

Maintenant, les tomates ; le tarif des Etats-Unis les frappe d'un droit de 25 pour 100 par minot. Au Canada, ce droit est de 20 pour 100. La différence est peu considérable. La laitue, 25 pour 100. Même tarif au Canada. Asperge, 25 pour 100 ; même chose au Canada. Sur les radis, le tarif est de 25 pour 100 aux Etats-Unis, 25 pour 100 au Canada également. Il en est de même pour le chou-fleur, le céléri, les betteraves, les artichaux, les carottes, le poireau, le persil, les navets et les panais. Et ce sont là les principaux articles que consomment les ouvriers.

Maintenant, je le demande à mon honorable ami le député de Laval, quand les ouvriers de Montréal mangent-ils des concombres lorsqu'ils se vendent 25 cents chacun ? Assurément, ils n'en mangent jamais en hiver ou de bonne heure le printemps.

On demande au gouvernement d'imposer un tarif protecteur sur les primeurs qui ne sont achetées que par les gens à l'aise. Si cette demande était accordée, qu'arriverait-il ? Il arriverait que la classe riche reculerait devant des prix prohibitifs.

Que se passe-t-il à l'heure qu'il est ? N'est-il pas vrai que le producteur américain cesse d'exporter ces divers articles dès que nos cultivateurs peuvent en offrir à la consommation locale au Canada. Ainsi, la laitue est mise sur notre marché à la fin d'avril. Le chou, à la fin de juillet. Le concombre à la fin de juillet. Les tomates, à partir du milieu jusqu'à la fin de juillet. L'asperge, à la fin de mai ou au commencement de juin. Le céléri, au mois d'août. Il en est de même de la betterave et de la carotte. Les oignons sont mis en vente aux mois de septembre et octobre. Et nous exportons ce produit non seulement aux Etats-Unis mais même en Europe.

Le poireau est mis en vente en septembre et octobre ; les radis en juin. Le chou-fleur, le parsil, les champignons, les navets, les pommes de terre, les fèves, les panais en juillet. Voilà les différentes dates auxquelles ces produits sont placés sur le marché canadien par nos producteurs nationaux.

On parle de protection, mais s'il y a une classe qui mérite d'être protégée, c'est bien celle des consommateurs qui est, en grande partie, composée d'ouvriers

Je suis décidément opposé à toute protection qui aurait pour effet de profiter à une certaine classe d'individus et qui serait préjudiciable à un grand nombre d'autres pour ne pas dire à la presque totalité de nos concitoyens. Il ne peut pas être question de protéger la production d'articles que nous ne pouvons produire au pays. En hiver, nous ne pouvons faire venir en grande quantité, des légumes de l'étranger parce que les taux des compagnies de transport—je parle des chemins de fer—sont trop élevés, et parce que les risques sont trop considérables. Ce n'est qu'au printemps, ou lorsqu'on peut employer les compartiments réfrigérateurs, que nous commençons à importer ces légumes. Or, dès que nos propres produits arrivent sur les marchés locaux, l'importation cesse parce qu'elle ne peut soutenir la concurrence locale. Quant aux fruits, prenez la pêche que nous cultivons dans ce pays, le tarif américain la frappe d'un droit de 25 cents par minot. Ici, le droit est d'un centin par livre, y compris l'empaquetage. Les fraises et les framboises, les mûres, les gadelles, en un mot, tous les petits fruits que les cultivateurs produisent, sont frappés d'un droit d'un centin par pinte, tandis que le tarif canadien les frappe d'un droit de deux cents par livre y compris l'empaquetage. On voit donc que sur ces produits, qui, sans être de première nécessité, n'en sont pas moins précieux pour flatter le goût de l'ouvrier—le tarif canadien est plus élevé que celui des Etats-Unis. On voudrait que le gouvernement imposât des droits presque prohibitifs sur des denrées que nous ne produisons pas au pays, ou que nous ne produisons pas en toutes saisons de l'année, afin de protéger certains cultivateurs maraîchers de Montréal et de Toronto. Le résultat serait de faire monter les prix au dépens de la grande classe des consommateurs et pour le plus grand avantage d'un petit nombre d'individus.

En résumé, je dis donc qu'il est parfaitement inutile à mon honorable ami de Laval—si ce n'est pour remplir des promesses faites durant sa dernière campagne électorale—de venir demander au gouvernement d'augmenter les droits sur des choses qui sont de première nécessité, ce qui n'aurait d'autre résultat que celui de taxer davantage les classes ouvrières. Quoique représentant d'un district agricole, moi-même, je suis opposé à l'augmentation des droits sur tous les articles qu'il a mentionnés.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est ouverte à huit heures.

M. CAMPBELL : Je regrette que mon ignorance de la langue française m'ait empêché de comprendre les remarques de l'honorable député de Laval (M. Léonard), mais je crois néanmoins de mon devoir de dire quelques mots sur cette question.

En premier lieu, je considère qu'il n'aurait pas dû présenter sa motion à cette phase de la session. Elle est sur l'ordre du jour depuis le commencement de la session, avant que le gouvernement et la Chambre eussent décidé ce qui serait fait cette année, en matière fiscale. C'était alors le temps de discuter cette motion avec profit, non seulement pour nous, mais aussi, je crois, pour les maraîchers. Mais, bien que cette motion ait été appelée, de jour en jour, de semaine en semaine, l'honorable député l'a laissé dormir sur l'ordre du jour. Il était comme le chien qui ne pouvant pas manger le foin du râtelier, ne voulait pas le laisser manger par d'autres, car personne ne pouvait saisir la Chambre de cette question, tant que cette motion était là.

Après cette longue inaction, voyant que la session touche à sa fin, et après que le gouvernement, appuyé par la grande majorité de la Chambre, eut décidé de ne pas faire de changements au tarif cette année, il présente sa motion. Quel résultat peut-il attendre de cette discussion, à cette phase de la session? Quel peut être son but? Est-ce une manœuvre électorale? On le dirait. Il ne peut certainement pas en attendre autre chose. Mais s'il espère se servir de cette question comme d'un tremplin politique, il se trompe grandement. Si les maraîchers de ce pays ont des griefs, à qui le doivent-ils ; qui en est responsable? Le parti auquel l'honorable député (M. Léonard) appartient. En 1894, quand le tarif fut révisé par le gouvernement qui a précédé celui-ci, les droits sur les produits des maraîchers ont été considérablement abaissés. Ni l'honorable député, ni ses amis n'ont protesté alors. Ils ont accepté la réduction sans rien dire. Les choses sont restées dans le même état jusqu'au changement de gouvernement, en 1896. Le gouvernement libéral a laissé le tarif tel qu'il était, puisque les honorables

député qui sont maintenant si remplis de sollicitude pour les maraîchers n'avaient pas fait entendre une seule protestation contre la réduction de 1894. Il était donc tout naturel que le nouveau gouvernement ne touchât pas au tarif, en arrivant au pouvoir.

Depuis quelques années, cependant, les maraîchers ont commencé à se plaindre de ce qu'ils n'étaient pas suffisamment protégés. L'an dernier, les membres de l'association des maraîchers de York-ouest m'ont fait l'honneur de me demander de les accompagner de bonne heure dans la saison, pour avoir une entrevue avec le gouvernement. C'était longtemps avant l'élection de York-ouest ; il n'y avait pas même de vacance dans la représentation du comté à cette époque. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) avait donc tort de dire que c'était à la veille de l'élection. Je dis donc que j'ai été invité par les membres de cette association à venir exposer leur cause devant le gouvernement. J'ai cru de mon devoir de me rendre à leur demande. C'est une association très nombreuse. Aux alentours immédiats de Toronto, il y a 2,000 ou 2,500 hommes, femmes et enfants qui gagnent leur vie en cultivant des légumes pour le marché.

Aux alentours de Montréal et de toutes les grandes villes du Canada, on trouve une population de maraîchers, économe, laborieuse, et à l'aise. Ces maraîchers ne cultivent que de petites étendues de terrain. Pendant qu'un cultivateur ordinaire cultive deux ou trois cents acres de terre, il n'en cultive que quatre ou cinq âcres et sur cette terre il emploie peut-être plus de monde qu'un cultivateur sur deux ou trois cents acres.

Par conséquent, si la culture des légumes dans ce pays peut être encouragée, tout en ayant égard aux intérêts des consommateurs, je considère que c'est une question qui mérite d'occuper la sérieuse attention du gouvernement.

Le gouvernement doit envisager cette question à deux points de vue, au point de vue des maraîchers, comme le demande la présente résolution, et aussi au point de vue du consommateur. Les intéressés peuvent être un peu préjugés et n'y voir que les intérêts d'une partie, mais le gouvernement doit agir avec impartialité et tenir compte des intérêts des consommateurs de même que des intérêts des producteurs.

Comme je l'ai dit, il y a aux alentours de Toronto de 2,000 à 2,500 personnes engagées dans cette industrie. Je conçois qu'il est dur pour ces gens, quand ils sont prêts à apporter leurs légumes sur le marché, d'en voir arriver de grandes quantités de Buffalo et des autres endroits des Etats-Unis, ce qui a pour effet d'abaisser les prix et de les priver de leur gain. Ils seraient satisfaits des prix, mais c'est justement au moment où leurs produits sont prêts à être mis en vente que le marché est inondé de produits étrangers.

Maintenant, nos maraîchers prétendent que ces produits, à leur entrée en douane,

sont évalués beaucoup plus au-dessous de leur valeur. Je sais personnellement que ces produits nous arrivent quelquefois par chargements de wagon, et comme ils sont frappés d'un droit ad valorem, ils sont entrés sous le titre de marchandises avariées. L'évaluateur examine le wagon, regarde la feuille de consignation et voyant qu'il s'agit d'une bagatelle, il ouvre le wagon. Il ne connaît peut-être pas très bien la nature de ces produits, mais voyant que ceux du dessus surtout sont des légumes avariés, il les laisse passer. C'est de cette manière, me dit-on, que de grandes quantités de légumes sont évalués beaucoup au-dessous de leur valeur réelle et partant le droit à payer est presque nul.

On a pu voir par les déclarations faites l'autre jour par le ministre des Douanes, que les droits perçus à Montréal, l'an dernier, sur les légumes importés des Etats-Unis, ont à peine dépassé $9,000.

Or, selon moi, cela est une injustice et le gouvernement ferait sagement d'examiner soigneusement la question. Je voudrais qu'il élevât légèrement le droit. Je crois inutile de réfléchir bien longtemps, car lors même que cette décision aurait pour effet d'augmenter le prix de ces légumes dans les premiers jours du printemps, seuls les gens à l'aise s'en ressentiraient. Qu'importe s'il faut payer un ou deux cents de plus pour se procurer des choux en avril ou mai ; à cette saison-là, seule la classe riche fait usage de ce comestible ; les pauvres n'en mangent pas. Plus tard quand nos légumes feront leur apparition sur le marché, les nôtres seront en mesure de satisfaire à la demande, et la concurrence entre les maraîchers du Canada est assez vive pour que les prix de vente soient raisonnables.

Je le répète, je ne crois pas que le moment soit bien choisi pour agiter cette question. Il me semble que si l'auteur de cette motion avait été sincère et avait eu à cœur les intérêts des maraîchers, il n'aurait pas proposé cette résolution maintenant. A l'heure présente, elle ne peut avoir aucun bon résultat ; elle est inopportune. Le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) et moi, avions, l'an dernier, choisi le moment propice pour présenter aux membres du gouvernement la députation venue de Montréal et de Toronto. Nous avons bien plaidé notre cause et je m'attendais à de bons résultats. Toutefois, je ne désespère pas. Chacun sait que le gouvernement enverra des représentants au congrès des colonies, en Angleterre, que les premiers ministres de toutes les provinces du Dominion se réuniront là-bas pour deviser du tarif, non seulement au point de vue des colonies, mais aussi en autant qu'il peut s'appliquer à la mère patrie. Le gouvernement a donc raison de dire qu'il n'apportera pas cette année de modifications au tarif, qu'il attendra après le congrès des colonies pour juger jusqu'où il doit aller et ce qu'il fera l'an prochain. Je crois donc que la position du gouvernement est inattaquable et, entretenant cette opinion, j'aurais aimé que cette question ne fût soulevée qu'après le congrès ; alors, en saisissant le gouvernement de l'affaire et la discutant à fond, nous pourrons, je l'espère, obtenir de bons résultats. Mais, si vous traînez cette question dans l'arène politique, vous nuisez à la cause que vous avez à cœur de défendre et à ceux auxquels vous vous intéressez. Je crois donc que les maraîchers de ce pays n'auront aucune reconnaissance envers l'honorable député (M. Léonard) qui a agité cette question aujourd'hui.

Je crois qu'il importe beaucoup au peuple canadien d'accroître aussi rapidement que possible la population du pays et je crois qu'on peut arriver à ce résultat en modifiant légèrement le tarif, soit en diminuant le droit sur la matière première ou en l'augmentant faiblement sur les articles ouvrés. Par là nous pourrions solidement asseoir les grandes industries du Canada et développer ses ressources. A mon sens, c'est ce qu'il y a de plus sage à faire. Dans le cas qui nous occupe, je crois qu'une minime augmentation du droit sur certains articles ne les ferait pas payer plus cher au consommateur, si ce n'est de bonne heure au printemps lorsqu'ils ne sont achetés que par ceux qui sont en mesure de donner la pleine valeur, et je crois aussi que la concurrence entre les maraîchers et les commerçants canadiens ajusterait les prix.

J'espère que, lorsque le moment sera venu, nous pourrons débattre cette question, en faisant abstraction de toute considération de parti. Il n'y a pas lieu de la traîner dans l'arène politique. Je regrette, je le répète, qu'on l'ait agitée, non dans le dessein de rendre service aux maraîchers, mais dans le but de battre monnaie au profit de l'auteur de la résolution.

L'honorable député n'en retirera aucun avantage ; en effet, les maraîchers savent que, pendant les dix-huit années du régime conservateur, il n'a jamais été question de leur venir en aide. On restait sourd à leurs appels ; autrement dit, ils demandaient du pain et on leur offrait une pierre. Voilà le traitement auquel ils ont été soumis par nos amis conservateurs. J'ai confiance au gouvernement du jour. Je crois qu'il reconnaîtra leurs droits et leurs privilèges. Je le répète, j'ai foi dans le gouvernement, car je sais qu'il se compose d'hommes d'Etat habiles et je crois que, le moment venu, il protègera efficacement les intérêts de toutes les classes, de toutes les croyances et de tous les groupes.

L'honorable WILLIAM ROSS (Victoria, N.-E.) : J'espère que lorsque le congrès colonial se réunira à Londres, il aura à discuter des problèmes plus importants que la protection à accorder aux maraîchers de Montréal et du voisinage. Si les représentants du Canada condescendent à discuter des questions semblables, ils seront en butte à des critiques à leur retour au pays. L'honorable préopinant a parlé de l'importance

d'accroître notre population. Là-dessus, nous sommes tous d'accord ; nous voulons cependant, que dans toutes les provinces du Dominion on puisse manger des fruits et les acheter lorsque notre pays ne les produit pas. Nous savons que pour avoir des fruits au printemps et dans les premiers jours de l'été, nous devons compter sur les Etats-Unis, mais que, lorsque les fruits du Canada font leur apparition sur le marché, il n'y a plus de concurrence. Au temps venu, les gens achètent les fruits canadiens à l'exclusion des autres. Dans la Nouvelle-Ecosse, nous devons d'abord acheter les fraises des des Etats-Unis ; puis celles d'Ontario, en attendant que les nôtres mûrissent ; une fois qu'elles sont mûres, nous n'en voulons pas d'autres. Quant à la qualité des choux qui nous viennent des Etats-Unis, je dois dire que nous ne recevons que ce que les Américains ont de trop après s'être bien approvisionnés, c'est-à-dire un légume de qualité très inférieure. Le prix dépend de ce que l'article rapporterait aux Etats-Unis au moment de l'exportation ; de sorte que je crois qu'il serait bon de prélever un droit sur les choux importés. Cependant, il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas dans le monde que les maraîchers de Montréal et des environs et que nous devons également nous occuper des intérêts de ceux qui doivent acheter des fruits des Etats-Unis lorsque leur pays n'en produit pas encore. La Nouvelle-Ecosse produit peut-être la meilleure qualité de fruits qu'il y ait dans—j'allais dire—l'univers.

M. FRASER : Très bien! écoutez!

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Quand nos fruits sont mûrs, nous les mangeons à l'exclusion de tous les autres dont nous ne faisons usage que lorsqu'il est impossible de se procurer des fruits de la province. Soyons donc conséquents et considérons que nous avons à protéger d'autres intérêts que ceux des maraîchers de Montréal et des environs.

M. R. BLAIN (Peel) : Je désire faire quelques commentaires sur l'importante résolution qui fait l'objet du débat. Je suis surpris de voir des députés de la droite combattre la simple, mais importante, résolution que voici :

Qu'il est grandement dans l'intérêt des maraîchers et des cultivateurs, que les droits sur les produits des jardins canadiens soient remaniés de manière à assurer au cultivateur canadien une protection efficace contre la concurrence étrangère.

Nous avons eu ce soir une nouvelle preuve des divergences d'opinion qui règnent au sein de la droite. Si j'en juge par les observations tombées de ses lèvres, l'honorable député qui a pris la parole avant moi est un libre-échangiste convaincu.

Toutefois, il n'a pas craint de dire que les légumes importés au Canada ne sont que le surplus, que les Américains après avoir satisfait aux besoins de leur marché, nous envoient ce surplus. Voilà, il me semble, une excellente raison de protéger les cultivateurs et les maraîchers du Canada contre cette surproduction des cultivateurs et maraîchers des Etats-Unis. Si vous me le permettez, je citerai les tableaux du commerce et de la navigation pour l'exercice de 1901. A la page 142, sous l'en-tête : Légumes, y compris pommes de terre, tomates et autres légumes importés au Canada, je vois que, l'an dernier, nous avons importé pour une valeur de $445,385 de légumes venus des Etats-Unis et en concurrençant les produits cultivés par nos cultivateurs et nos maraîchers. Selon moi, la résolution ne contient qu'une demande bien simple et bien juste adressée au gouvernement. Elle ne lui demande pas d'obtenir pour nos cultivateurs et nos maraîchers le marché des Etats-Unis, ce qu'il n'obtiendrait pas, d'ailleurs, mais elle prie le gouvernement de remanier le tarif de manière à leur conserver le marché canadien. Cette demande me paraît raisonnable. Le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) a dit, si j'ai bien saisi le sens de ses paroles, que le maraîcher du Canada ne pouvait pas faire mûrir ces légumes à temps pour approvisionner le marché canadien. Ce que je puis dire c'est que, si le gouvernement remaniait le tarif de façon à faire comprendre à nos cultivateurs et à nos maraîchers qu'ils n'ont rien à craindre de la concurrence étrangère, ceux-ci prendraient des mesure pour produire en toute saison tous les légumes dont notre population a besoin. Pour donner une idée de la situation dans Ontario, je dirai qu'entre les villes de Toronto et d'Hamilton, il y une grande étendue de terre propre à cette culture. Ontario sait qu'il ne peut concurrencer l'ouest quant à la culture du grain ; il est également notoire que la population décroît rapidement dans les comtés du centre de cette province. Pourquoi ? Parce que les gens s'en vont vers l'ouest et, quoi qu'on ait dit dans cette Chambre, une partie de la population d'Ontario émigre encore aux Etats-Unis. Puisque un pareil état de choses règne dans Ontario, il est du devoir du gouvernement de modifier le tarif de manière à protéger suffisamment tout ce qui croît sur les terres en culture quelle que soit leur étendue, et à conserver pour les producteurs et contribuables du Canada, au moins pour le marché où s'approvisionnent les cinq millions et demi d'habitants dont se compose aujourd'hui notre population. On a dit au cours du débat que notre climat ne permettait pas de cultiver ces produits sur nos terres et dans nos jardins assez tôt au commencement de l'année pour répondre aux besoins des grandes villes. Je dois dire que, si le gouvernement relève le tarif et laisse entendre aux maraîchers que l'augmentation des droits sera permanente—et elle le sera en autant que cela dépendra du parti conservateur—nous pourrons, dans le voisinage des grandes villes de Montréal, Hamilton, Toronto et autres, cultiver tous les produits dont la population a

besoin, produire un article meilleur que celui qu'elle consomme présentement et d'aussi bonne heure dans la saison qu'il sera nécessaire. J'ai été surpris de l'étrange réflexion faite par le représentant d'York-ouest (M. Campbell). Le député de Laval (M. Léonard) est un nouveau venu dans la Chambre; il a, dans des circonstances difficiles, enlevé un comté à l'ennemi ; il était peu généreux, pour ne pas dire plus, de la part de ce vieux parlementaire (M. Campbell) qui fait partie de la Chambre depuis si longtemps, de blâmer ce jeune député canadien ; il était plus étrange encore de voir qu'il le réprimandait parce que son collègue avait cherché à favoriser les intérêts d'une classe de la population à laquelle le représentant d'York-ouest (M. Campbell) avait fait de belles promesses pendant la lutte électorale. J'ai eu la bonne fortune d'entendre l'honorable monsieur (M. Campbell) adresser la parole du haut des tréteaux politiques.

M. COWAN : On dit que c'est vous qui l'avez fait élire dans York-ouest.

M. BLAIN : Si c'est le cas, pourquoi vous plaindriez-vous ? Je ne tiens pas rancune aux électeurs d'York-ouest, mais je rappellerai à l'honorable député et à ses amis que les mêmes circonstances se représenteront bientôt. L'honorable député a parcouru le comté, déclarant du haut de chaque tribune populaire, qu'il était venu plaider la cause des maraîchers du Canada auprès du gouvernement, et promettant aux 2,500 maraîchers d'York-ouest que, s'ils contribuaient à assurer sa victoire, il se lèverait devant le parlement pour demander une augmentation des droits sur leurs produits. Eh bien ! les électeurs d'York-ouest ont assez de mémoire pour se rappeler, au moment propice, l'étrange manière dont leur représentant a failli aujourd'hui à ses promesses. Que dit l'honorable député ? Il dit que ce malencontreux député de Laval a nui à ses desseins en inscrivant sur le feuilleton de la Chambre une motion qui le met dans l'impossibilité de demander ce qu'il avait promis qu'il demanderait pour ses électeurs. Croit-on que les électeurs d'York-ouest se laisseront tromper par un pareil subterfuge ? Croit-on qu'ils ajouteront foi à une excuse semblable de la part d'un député si bien au courant de la procédure parlementaire ? Croit-on qu'ils accepteront cette explication de celui qui, du haut de toutes les tribunes politiques, leur avait promis d'appuyer une motion de cette nature, promesse qui fut publiée dans le "Globe" et approuvée par ses amis au cours de la lutte. Ils parcouraient le comté d'une extrémité à l'autre engageant les électeurs à appuyer l'honorable député (M. Campbell) qui pourrait leur obtenir du gouvernement beaucoup plus qu'un député de l'opposition. Remarquez cependant, le contraste entre la conduite du député de Laval et celle du représentant d'York-ouest. Tandis que le député conservateur de Laval élève la voix dans cette enceinte pour demander une protection plus grande en faveur des cultivateurs et des maraîchers du Canada, le représentant libéral d'York-ouest combat cette demande, après avoir solennellement promis à ses électeurs de suivre une autre ligne de conduite. Voyez le député conservateur tenant les engagements qu'il a pris et voyez le représentant d'York-ouest qui a aussi engagé sa parole, profitant de la première occasion qui s'offre à lui pour combattre la résolution du député de Laval sous prétexte qu'elle est inopportune ! Attendez à l'an prochain, dit-il, et vous verrez ce que nous ferons alors en faveur des maraîchers.

Pour ma part, j'appuie fortement la présente résolution. Je crois que le devoir incombe au gouvernement de modifier le tarif afin que les cultivateurs du Canada retirent des bénéfices du travail qu'ils s'imposent. Je me réjouis de ce que le principe contenu dans cette motion soit acceptable pour toute la population du Canada. Il m'a fait plaisir de voir que, dans cette matière, les représentants de la grande province de Québec demandaient précisément ce que demandent les cultivateurs et les maraîchers de la grande province d'Ontario. Dans chaque province du Canada, de l'est jusqu'aux confins de l'ouest, la population approuve la motion de l'honorable député (M. Léonard). J'espère qu'elle recevra aussi l'appui de tous les députés des deux côtés de la Chambre, surtout de ceux qui représentent des comtés ruraux. J'espère que, dans l'examen de cette importante question, ils écouteront une partie des conseils du représentant d'York-ouest et laisseront la politique de côté. J'espère que le gouvernement trouvera un moyen de remanier le tarif de façon à empêcher l'importation d'un seul dollar, en valeur, de ces produits américains. Je ne suis pas animé par un esprit de représailles, car je n'ai pas confiance dans de pareilles pratiques, mais je crois que la reconnaissance du principe énoncé dans cette résolution serait sage et souverainement avantageuse pour les nôtres.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : En prenant la parole, je n'ai pas l'intention de revenir sur tout le débat ; je me propose seulement de répéter, au cas où cela serait nécessaire, les déclarations faites dès les premiers jours de la présente session. Répondant plus particulièrement à mon honorable ami (M. Monk) qui désire avoir une déclaration catégorique, je dirai que le gouvernement est d'opinion de ne pas apporter, au cours de la présente session, de semblables modifications au tarif. J'avais cru que cette déclaration avait été faite assez clairement pour dissiper tout doute. Mais, puisqu'il est nécessaire de la répéter, je déclare que le gouvernement n'entend pas à la présente session apporter d'autres modifications au tarif que les légers remaniements dont avis a déjà été donné.

Quant à ce que nous pourrons faire plus tard, nous aviserons en temps et lieu.

Je désire cependant faire une remarque à mon honorable ami (M. Monk) et lui dire que le droit prélevé sur ces articles est exactement le même que du temps de la soi-disant politique nationale. Parfois la gauche se plaît à dire que le tarif actuel n'est ni plus ni moins que la politique nationale, bien que, dans d'autres circonstances, ils chantent une autre chanson. Quoi qu'on puisse dire néanmoins du tarif en général, il est incontestable que les droits sur ces articles en particulier sont les mêmes que sous l'empire de la politique nationale. Quand les droits n'étaient trop élevés, nous n'avons pas cru sage de les diminuer ; or, ces articles étaient frappés d'un droit de 25 pour 100. Nous n'avons pas cru que ce droit était excessif et nous n'y avons pas touché. Il ne s'ensuit pas nécessairement que le droit était raisonnable, cela va sans dire, mais il s'ensuit que dans cette question, les deux partis politiques sont sur le même pied, que tous deux sont tombés d'accord. Quoiqu'il en soit, j'ai pris la parole pour déclarer que le gouvernement ne se propose pas d'apporter de modifications au tarif, à la présente session et, puisqu'il en est ainsi, je propose l'ajournement du débat.

La motion demandant l'ajournement du débat est mise aux voix :

POUR :

Messieurs

Bazinet,	Lovell,
Béland,	Loy,
Brown,	Macdonald,
Brunet,	Mackie,
Bureau,	MacLaren (Huntingdon),
Calvert,	McCool.
Calvin,	McCreary,
Campbell,	McGugan,
Carroll,	McIsaac,
Champagne,	McLennan,
Cowan,	Madore,
Davis,	Marcil (Bonaventure),
Demers (Saint-Jean),	Matheson,
Douglas,	Meigs,
Dugas,	Monet,
Edwards,	Oliver,
Emmerson,	Paterson,
Farquharson,	Power,
Fielding,	Préfontaine,
Fortier,	Proulx,
Fraser,	Puttee,
Gallery,	Reid (Ristigouche),
Geoffrion,	Riley,
Gibson,	Ross (Ontario),
Girard,	Ross (Victoria, N.-E.),
Gould,	Russell,
Guthrie,	Schell,
Heyd,	Scott,
Hughes (King, I.P.-E.),	Sifton,
Johnston (Cap-Breton),	Smith (Vancouver),
Kendall,	Stewart,
Lang,	Talbot,
Laurier (sir Wilfrid),	Tarte,
Lavergne,	Tobin,
LeBlanc,	Wright.—71.
Lemieux,	

M. FIELDING.

CONTRE :

Messieurs

Alcorn,	Kidd,
Avery,	Lancaster,
Barker,	LaRivière,
Bell,	Lennox,
Bennett,	Leonard,
Blain,	McIntosh,
Borden (Halifax),	Monk,
Boyd,	Morin,
Clarke,	Osler,
Cochrane,	Richardson,
Culbert,	Roche (Marquette),
Earle,	Taylor,
Fowler,	Tolton,
Gourley,	Vrooman,
Hackett,	Wilmot,
Halliday,	Wilson.—33.
Hughes (Victoria),	

PAIRES :

Ministériels.	Oppositionnistes.
Christie,	Roddick,
Hyman,	Gilmour,
Logan,	Lefurgey,
Cartwright,	Tupper,
Johnston (Lambton).	Simmons,
McColl,	Ward,
Horsey,	Pringle,
Dyment,	McCormick,
McEwen,	Sherritt,
Harty,	Reid (Grenville),
Charlton,	Tisdale,
Bickerdike,	Cargill,
Sutherland (Oxford),	Haggart,
Parmelee,	Pope,
Archambault,	Ball,
Beith,	Birkett,
Belcourt,	Brock,
Bernier,	Broder,
Blair,	Bruce,
Borden (King, N.-E.),	Carscallen,
Bruneau	Casgrain,
Copp,	Clare,
Costigan,	Ganong,
Delisle,	Hale,
Demers (Lévis),	Henderson,
Erb,	Johnston (Cardwell),
Fisher,	Kaulback,
Fitzpatrick,	Kemp,
Flint,	Kendrey,
German,	Maclean,
Harwood,	McGowan,
Holmes,	McLeod,
Laurier (L'Assomp.),	Porter,
Lewis,	Rosamond,
MacKinnon,	Seagram,
McCarthy,	Smith (Wentworth),
Mulock,	Clancy,
Stephens,	Lavell,
Sutherland (Essex),	Northrup,
Thompson,	Ingram,
Tolmie,	Robinson (Elgin),
Wade,	Sproule,
Morrison,	McLaren (Perth).

L'amendement est adopté et le débat ajourné.

APPELS DES COLONIES AU CONSEIL PRIVE.

M. R. LEMIEUX (Gaspé) : Je demande :

Copie de la correspondance échangée entre les autorités impériales et le gouvernement cana-

dien au sujet de la conférence coloniale concernant les appels des colonies au comité judiciaire du conseil privé.

M. l'Orateur, la motion que j'ai l'honneur de soumettre à la considération de cette Chambre s'explique d'elle-même. Je n'ajouterai donc que quelques observations que l'importance de la question me suggère. Je demande copie de la correspondance échangée entre les autorités impériales au sujet de la conférence coloniale convoquée à Londres, l'été dernier, pour modifier la composition du comité judiciaire du Conseil privé. Il est bon, M. l'Orateur, que cette correspondance officielle soit produite devant nous, afin qu'il ne manque aucun chaînon à la preuve des tentatives qui ont été faites en hauts lieux, pour nous imposer l'une des formes de l'impérialisme. C'est là un chapitre intéressant dans l'histoire politique de ce pays. Ce dernier projet du secrétaire des colonies a tout naturellement passionné les membres de la profession légale, dans ma province et ailleurs. Je dirai de suite que le gouvernement s'est conduit noblement en prenant l'attitude qu'il a prise sur cette question. Il est juste de constater que l'accusé de réception que faisait le ministère canadien, à l'invitation de M. Chamberlain, en date du 3 juin dernier, constituait déjà un refus formel de s'associer au projet caressé par le secrétaire des colonies. Vous me permettrez, M. l'Orateur, de lire l'extrait suivant de l'arrêté ministériel déléguant l'honorable David Mills à cette conférence coloniale :

Le comité du Conseil privé a pris en considération la dépêche ci-jointe, en date du 25 février, du très honorable M. Chamberlain, secrétaire d'état aux Colonies, au sujet d'une projet tendant à donner plus de force à la représentation des colonies autonomes au sens du comité judiciaire du conseil privé, par la création de quatre nouveaux membres du comité judiciaire, avec droit de siéger à la Chambre des lords et au comité judiciaire, et demandant que le gouvernement de Votre Excellence nomme un délégué versé dans la connaissance du droit et ayant les aptitudes voulues pour le représenter à la conférence projetée, avec le lord chancelier et les jurisconsultes de la couronne, conférence dont le but est de résoudre une question intimement liée aux intérêts communs de l'empire.

Le comité recommande que le gouvernement de Votre Excellence coopère avec le gouvernement de Sa Majesté, en déléguant l'honorable David Mills, le ministre de la Justice, afin d'assister à cette conférence et pour y représenter le gouvernement de Sa Majesté.

Le comité fait en même temps observer que le gouvernement de Votre Excellence lui a donné à entendre qu'il n'est nullement mécontent de la façon dont le bureau du comité judiciaire du conseil privé se trouve actuellement composé, et qu'à ses yeux, il n'y a rien à gagner par la création de quatre nouveaux membres du comité judiciaire du conseil privé, qui seraient choisis dans les colonies autonomes et auraient droit de siéger tant à la Chambre des lords qu'au comité judiciaire du conseil privé.

J'avais raison de dire, M. l'Orateur, que cet accusé de réception du gouvernement, constituait en somme, un refus formel de consentir aux modifications suggérées, et nous ne saurions trop le féliciter de cette attitude énergique et si conforme d'ailleurs, au sentiment populaire. Le gouvernement est accusé tous les jours de tendances impérialistes. Or, sa conduite vis-à-vis les autorités impériales dans cette circonstance, n'est-elle pas une réponse catégorique à ceux qui l'accusent ainsi ? La nomination de l'honorable M. Mills nous était d'ailleurs une garantie, qu'aucune atteinte ne serait portée à la constitution du pays. L'ancien ministre de la Justice est un Canadien dans toute l'acception du mot, et nous savions qu'il combattrait vigoureusement tout projet affectant nos relations avec l'empire. Sa haute expérience et sa profonde connaissance du droit constitutionnel nous ont été dans cette circonstance, comme dans beaucoup d'autres auparavant, très précieuses, et il a droit à la reconnaissance de tous les Canadiens.

Ce projet du secrétaire des colonies ne pouvait, du reste, améliorer nos relations avec la métropole. Nous n'avons aucun intérêt à modifier la composition du comité judiciaire du Conseil privé en adjoignant aux lords qui en font partie, des juges ou des avocats des colonies. Aussi, ce projet impérialiste a-t-il été condamné par les membres les plus éminents du barreau canadien. J'ai recueilli sur ce sujet l'opinion des avocats de la province de Québec, anglais comme français. Je cite au hasard l'extrait d'une lettre publiée dans la " Montreal Gazette " du 10 juillet dernier. C'est un membre anglais du barreau de Montréal qui parle, et il répond victorieusement à mon sens, aux raisons invoquées par les partisans du projet de M. Chamberlain. Voici ce qu'il dit :

Admettant donc que ce conseil privé soit actuellement et ait été par le passé, au-dessus de ce reproche, voici les seules raisons qui militent en faveur de la proposition en question :

En premier lieu, on prétend que la création d'un tribunal impérial, à Londres, où s'égraieront d'une façon permanente des représentants des colonies et des Indes, aurait pour résultat des stimuler l'idée de l'impérialisme politique ainsi que d'accentuer davantage l'unité de l'empire britannique et de lui donner une forme définitive. En second lieu, on affirme que des juges choisis au sein des différents parties de l'empire, pourraient, en raison de leurs connaissances spéciales, aider le comité judiciaire à formuler des décisions convenables.

Quant au premier argument ci-haut énoncé, ce serait précisément le contraire qui arriverait.

Indépendamment du fait qu'on ne saurait songer à se servir de l'organisme d'un tribunal de justice comme de serre-chaude pour développer l'idée de l'impérialisme, il me semble qu'on courrait grand risque de faire avorter le projet même qu'on cherche à faire aboutir.

Ainsi, supposant qu'il répugnât à l'Australie de faire décider ses causes par un tribunal com-

posé de juges choisis au sein de l'Afrique-sud, des Indes, du Canada, de Hong-Kong, de Ceylan et de Terre-Neuve ; ou encore, dans la supposition que les Canadiens vissent d'un mauvais œil que le nombre des juges anglais siégeant à ce tribunal, fut inférieur à celui des dignitaires des colonies qui leur étant inconnus, leur inspireraient naturellement peu de confiance, ce tribunal perdrait bientôt tout prestige et les plaideurs ne s'y présenteraient plus.

A la longue, la valeur de ce tribunal doit dépendre de la confiance que ses juges et leurs décisions inspirent aux plaideurs ; et si l'on cesse d'interjeter appel au Conseil privé, le tribunal lui-même perdra toute valeur, et l'idée de l'unité impériale qu'il aurait dû personnifier, recevra son coup de mort. A mon avis, tel serait infailliblement le résultat.

Et plus loin il ajoute :

Il surgit une autre question, que voici : De quelle valeur serait le jugement d'avocats canadiens dans des causes dont on interjeterait appel des Indes, pays si différent du nôtre par les coutumes, ses lois et sa procédure ?

Sans doute, il est bien permis à tout Canadien d'aspirer à siéger au comité judiciaire du Conseil privé ; or, si, à l'avenir, nous produisons des jurisconsultes de mérite assez éminents pour être jugés dignes de cet honneur, rien n'empêchera Sa Majesté de les créer membres du Conseil privé.

Ce qui est critiquable, c'est la nomination de juges coloniaux inamovibles ; et je l'affirme sans crainte, de l'avis de presque tous les membres du barreau canadien, ces nominations seraient une source de faiblesse pour ce tribunal dont personne, aujourd'hui, ne songe à révoquer en doute la valeur et l'utilité.

A mon avis, le fait que des juges coloniaux ont siégé, de temps à autre, à ce tribunal, n'a pas contribué à accroître sa valeur.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Quel est le nom de l'avocat qui a signé cette lettre ?

M. LEMIEUX : M. R.-D. McGibbon. Je pourrais citer également l'opinion de l'honorable M. Béique, de l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain), et de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), et de beaucoup d'autres. De fait, c'est l'infime minorité qui a approuvé ce projet.

Les modifications suggérées par M. Chamberlain, je l'affirme de nouveau, sont absolument contraires au vœu de la population, et si le Canada y avait consenti, il aurait reculé au lieu d'avancer. Le pacte qui nous unit à la métropole doit être rigoureusement respecté de part et d'autre et, en refusant de s'associer aux projets de cette nature, le gouvernement sera appuyé par tous ceux qui ont foi dans l'avenir de ce pays. Puisque nous sommes à parler du Conseil privé, vous me permettrez, M. l'Orateur, de dire qu'il faudrait plutôt restreindre qu'étendre le droit d'appel. Nous devrions, ce me semble, imiter l'Australie sur ce point. Cette colonie, on le sait, n'a consenti à l'appel au Conseil privé qu'en ce qui a trait aux questions constitutionnelles. Notre système d'appel, le fait est notoire, est tout simplement ruineux pour les justiciables pauvres. Il n'y a que les corporations puissantes qui peuvent s'en prévaloir en épuisant toutes les juridictions, et c'est ce qui arrive d'ordinaire, lorsqu'elles plaident contre les particuliers nécessiteux. Dans un banquet offert au barreau de Montréal, le juge en chef de la province de Québec, sir Alexandre Lacoste, n'a pas craint d'affirmer hautement que dans l'intérêt des justiciables le nombre des appels devait être diminué. Quant à ce qui concerne le Conseil privé, on nous objecte que c'est le droit de tout sujet britannique d'aller au pied du trône, comme si ce tribunal était le seul dispensateur de la justice royale. C'est là, à mon sens, une erreur profonde. La justice, M. l'Orateur, peu importe le lieu où elle s'exerce, peu importe le tribunal devant lequel on l'invoque, est toujours et quand même l'émanation de la souveraineté. Le juge de la cour d'Appel, ou le juge de la cour Supérieure rend la justice au nom du roi, tout aussi bien que les lords du Conseil privé. Ceci dit, M. l'Orateur, avec tout le respect que je dois aux membres de ce haut tribunal.

En terminant, permettez-moi de dire encore une fois que la composition du comité judiciaire du Conseil privé ne doit pas être modifiée, mais que c'est plutôt le droit d'appel devant ce tribunal qui devrait être restreint. Je ne puis oublier l'effet désastreux d'une décision récente rendue par cette cour. Je n'hésite pas à qualifier d'attentatoire à nos lois civiles le jugement dans la cause de Roy vs la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, où toute notre jurisprudence a été renversée pour y substituer le droit commun anglais. Bien que le Conseil privé ait généralement respecté notre constitution dans les causes où les provinces résistaient aux empiétements du pouvoir fédéral, et qu'il ait de ce chef mérité toute notre considération, il s'écoulera bien des années avant que le jugement auquel je viens de faire allusion et qui a déjà provoqué un débat devant cette Chambre, soit oublié par la magistrature, le barreau et les justiciables de la province de Québec.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville): M. l'Orateur, j'approuve cordialement les remarques que vient de faire mon honorable collègue de Gaspé (M. Lemieux). Je crois qu'il y a déjà assez de confusion relativement à la ligne de démarcation qui doit exister entre le pouvoir législatif et le pouvoir judicaire. Pas de pouvoir législatif sans pouvoir judiciaire ; pas de pouvoir judiciaire sans pouvoir législatif. On ne saurait prétendre que le pouvoir législatif est suprême lorsque le pouvoir judiciaire ne l'est pas. Ce rapport intime entre le pouvoir législatif et le pouvoir judiciaire nous permet de juger sainement la question soumise par le gouvernement impérial aux autorités canadiennes. Ce que le parlement impérial désirait, c'était la fédération judiciaire, et cette fédération judiciaire devait avoir pour conséquence la fédération législative. C'était donc une question de fédération impériale à laquelle on ne saurait trop s'opposer.

J'approuve également les remarques que mon honorable ami (M. Lemieux) a faites relativement à la juridiction du Conseil privé dans les litiges entre particuliers. Quand le Conseil privé s'est prononcé sur l'interprétation à être donnée à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, ou dans les cas où il s'agissait de lois impériales—la loi de la marine marchande, par exemple, —tous ont été unanimes à accueillir ses décisions avec le plus grand respect. Pourquoi ? Parce qu'il était alors dans le domaine qui lui est propre. Quand le Conseil privé a été appelé à se prononcer sur des litiges entre particuliers, sur des questions de droit—par exemple, de mur mitoyen—l'opinion publique a douté de la sagesse de ses décisions, toujours pour la raison qu'il était en dehors des matières qu'il lui sont propres.

Quant à la question des appels, je suis bien de l'avis de Bentham. Cet homme célèbre, se posant la question suivante : De quelles causes ne doit-on pas permettre l'appel, répond sans hésiter : d'aucune. La raison est bien simple. La justice, comme les hommes, est sujette à l'erreur. Voilà pour les causes claires. Quant aux douteuses, on ne saurait les terminer trop tôt pour le bien des plaideurs.

J'espère donc que le gouvernement continuera dans cette voie, et qu'il profitera des circonstances qui pourraient lui être offertes pour obtenir des changements dans la constitution du Conseil privé.

Le SOLLICITEUR GENERAL (l'honorable H. G. Carroll) : M. l'Orateur, il ne peut y avoir d'objection à la production des documents demandés, et je ne me serais pas levé pour parler sur la motion, sans les remarques faites par l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux). Il existe, dans la province de Québec l'opinion que le Conseil privé de Sa Majesté s'est rendu coupable d'un attentat envers le droit civil de la province, en rendant son jugement dans la cause de Roy vs la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Il est vrai que le Conseil privé a changé la jurisprudence établie jusqu'à ce jour dans la province. Mais ce tribunal n'a certainement pas eu l'intention de mettre de côté notre droit civil, et pour le prouver, je n'ai qu'à citer les passages suivants du jugement :

L'argument paraît reposer sur la prétention que Québec est doté d'un code civil qui lui est propre et que dans cette province, toutes les corporations, comme les autres individus, sont responsables les dommages ou du tort qu'elles causent à leurs voisins par leur négigence, imprudence, inhabilité ; et un autre article du code stipule que les corporations civiles, étant, par leur titre même d'institution, des personnes idéales ou artificielles, sont à ce titre même, régies par les lois intéressant les individus, sauf, toutefois, les privilèges dont elles jouissent et les incapacités auxquelles elles sont soumises.

Si en revendiquant cette immunité en faveur des appelants, on alléguait uniquement qu'ils forment une corporation, abstraction faite de ce qu'ils sont autorisés à faire à ce titre, l'argument serait valable ; or, la fausseté de cette prétention consiste à supposer qu'on revendique cette immunité, parce que les appelants sont une corporation. S'il en était ainsi, il n'y aurait aucune différence entre la loi anglaise et la loi, ainsi interprétée, de la province de Québec ; mais la raison sur laquelle repose l'immunité d'une compagnie de chemin de fer pour dommages causés par l'usage normal de sa ligne, c'est que la législature, qui est suprême, a autorisé la chose ainsi faite, dans le lieu et par les moyens prévus par la législature ; et cela ne saurait constituer un tort donnant lieu à une poursuite en Angleterre, pas plus que cela ne constitue un tort, d'après le code de Québec. Ce principe a été exposé avec lucidité par lord Hatherley, dans la cause de Geddis vs les propriétaires du réservoir de Bann. (Voir Causes portées en appel, vol. 3, p. 438).

Et plus loin :

Le savant conseil de la défense a fortement appuyé sur la jurisprudence spéciale de Québec ; or, entre le droit anglais et le droit de Québec, il n'existe réellement pas, à ce sujet, autant de différence qu'il le semble supposer. Le droit anglais, de concert avec le droit de Québec en question, affirme la maxime : Sic utero tuo ut alienum non lædas ; or, l'état antérieur de la loi, soit dans la province de Québec, soit en France, soit en Angleterre ne saurait rendre inapplicable la prescription positive d'un statut, et toute l'affaire tourne, non pas sur ce qu'était le droit commun de l'un ou l'autre pays, mais sur la véritable interprétation d'une phraséologie bien simple autorisant la chose même dont on se plaint.

La législature est suprême et si elle a décrété la légitimité d'une chose, cette chose-là même ne saurait constituer une faute ou un tort sujet à poursuite. La chose qu'il est légitime de faire est un privilège, aussi bien qu'un droit et un devoir, et il semble à leurs Seigneuries qu'elle rentre dans la teneur expresse du code. (Art. 356).

C'est-à-dire que le Conseil privé a décidé qu'une compagnie qui fait ce qu'elle était autorisée de faire par un statut, ne peut se rendre coupable d'un tort donnant ouverture à l'action prévue dans l'article 1053 de notre code civil. Voilà ce que le Conseil privé a décidé.

On dit que le Conseil privé a ignoré la loi de la province de Québec. Je crois que c'est une erreur qui doit être rectifiée. Si, aujourd'hui, on croit cela dans la province, c'est parce que cette impression n'a pas été suffisamment corrigée.

Il faut se rappeler que notre jurisprudence nous vient du vieux droit français, mais notre législation n'a pas été modifiée comme elle l'a été en France. Ainsi, une ordonnance a été passée, sous Louis-Philippe, en 1845. Cette ordonnance obligeait les propriétaires à construire à soixante pieds de la ligne du chemin de fer. Il n'y a pas de doute qu'en droit strict, cette ordonnance n'a pas diminué la responsabilité des chemins de fer ; mais elle a, de fait, diminué considérablement le danger et par le fait même, a diminué la responsabilité des compagnies de chemins de fer. Sans doute, notre jurisprudence a été mise de côté; mais j'affirme que le Conseil privé n'a pas eu

l'intention de mettre de côté nos principes de droit civil pour adopter le droit commun anglais.

Quant à la question de l'appel au Conseil privé, j'ai été un peu pris par surprise, et je ne suis pas prêt à la discuter maintenant. Mais, je le demande, si nous n'avions pas d'appel, je ne sais pas si les justiciables du pays seraient bien satisfaits. Poser la question c'est la résoudre. Et nous n'avons qu'à regarder ce qui se passe, et à observer ce qui se dit, pour affirmer, sans crainte de se tromper, que dans l'état de notre société l'appel a encore du bon et qu'il est mieux de le garder encore quelque temps.

La motion est adoptée.

QUESTION DES MOYENS DE TRANSPORT.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Je demande un——

Etat indiquant le montant d'argent dépensé pour travaux sur le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec dans le dessein de faire de Montréal un port national.

Le sujet auquel se rapporte la présente motion a déjà été longuement débattu dans cette enceinte à mainte reprise. Selon moi, le problème des moyens de transport est le plus important de nos jours. C'est la grande question nationale qu'il faudra trancher avant longtemps, si nous devons un jour occuper la position à laquelle nous donnent droit nos ressources naturelles et notre situation géographique. Pour discuter cette question, je ne me placerai pas au point de vue des intérêts d'une province ou d'un territoire, mais je l'envisagerai avec beaucoup de largeur de vue en considérant les besoins du pays tout entier. Au sujet des sommes d'argent dépensées pour améliorer la route fluviale entre Montréal et Québec, et dont je demande un état détaillé par ma motion, je dois dire que, d'après ce que j'ai appris, et j'ai fait une étude approfondie de la question, il n'est pas probable que Montréal devienne jamais le grand port national du ce pays.

Une VOIX : Pourquoi ?

M. DAVIS : Parce que le chenal entre ces deux villes n'est pas assez profond pour livrer passage aux vaisseaux qui se construisent présentement. De plus, ce port n'est ouvert à la navigation que pendant cinq à six mois de l'année, et les députés qui sont au courant des progrès de l'Ouest, doivent savoir que nous ne pouvons pas compter sur un port qui n'est libre de glaces que pendant une période de temps aussi courte.

L'autre jour, la question de l'Intercolonial a soulevé un débat animé, et je ferai quelques remarques préliminaires sur le rôle que cette voie ferrée est appelée à jouer dans la solution du problème de nos moyens de transport. D'après les documents officiels, l'Intercolonial n'a pas été une entreprise lucrative; cependant, pour en fixer la valeur il ne faut pas se contenter de le considérer sous un unique point de vue. Selon moi, il faut se demander : Est-il profitable au pays ? Procure-t-il de grands avantages à la population des provinces maritimes ? Un découvert de quelques centaines de milliers de dollars par-ci par-là est d'une importance secondaire, si la population de cette extrémité du pays retire des bénéfices, si cette voie ferrée lui procure des moyens de transport à bon marché.

Une autre chose qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que l'Intercolonial est la propriété du peuple. Il est vrai qu'il nous a coûté près de $60,000,000, mais il nous appartient et je crois qu'un jour ce sera un avoir précieux. Il me semble que, si l'Etat prolongeait cette voie ferrée par l'une des routes projetées et indiquées sur la carte géographique, en traversant la province de Québec jusqu'à la baie de James et, de là, jusqu'à Port-Simpson sur le littoral du Pacifique, nous aurions la plus courte voie ferrée transcontinentale en Amérique, et ce chemin de fer serait la propriété du peuple. S'il est vrai que l'Intercolonial nous coûte environ $60,000,000, il est également vrai que nous avons donné près de $234,000,000 en argent et en terres au Pacifique Canadien qui ne nous appartient pas, sur lequel nous n'exerçons aucun contrôle et dont la voie et l'outillage sont exempts à perpétuité de toutes taxes. Ainsi, si nous mettons en regard ce que nous coûte chacune de ces voies ferrées, et si nous faisons entrer en ligne de compte que l'Intercolonial nous appartient, nous pouvons considérer ce qu'il nous a coûté comme un placement avantageux pour le pays, quoi qu'on en puisse dire. En feuilletant le rapport de la compagnie du Pacifique Canadien, je vois qu'elle détient encore 16,000,000 d'acres des terres reçues comme subvention et situées le long de la voie principale et des embranchements. A $4 l'acre, prix qu'elles peuvent facilement rapporter en les vendant immpédiatement argent comptant, nous aurions donné à la compagnie environ $64,000,000. Ensuite, considérez les emplacements de ville qu'elle possède à Vancouver et ailleurs pour les avoir reçus en pur don ; ils valent environ $62,000,000. Il y a de plus les subventions et autres sommes d'argent qui lui ont été payées et qui s'élèvent à $35,000,000, à peu près. A tout cela, il faut ajouter, disons, $65,000,000, valeur d'une voie ferrée terminée et cédée ensuite à la compagnie. Puis les terres déjà vendues et qui ont rapporté $48,000,000 environ. Après avoir additionné toutes ces sommes, vous constaterez que nous avons fourni $232,000,000 des deniers publics pour construire ce chemin dont pas un mille ne nous appartient. Néanmoins, il se trouvera encore des députés qui gloseront parce que nous avons dépensé $64,000,000 pour l'Intercolonial qui nous appartient et qui deviendra plus tard un avoir précieux. Je crois que le gouvernement a eu tort de ne pas acheter la majo-

rité des actions du Canada Atlantique il y a quelque temps. L'Intercolonial aurait dû être prolongé depuis Montréal jusqu'à Depot-Harbour afin de relier les grands lacs au littoral de l'Atlantique. Je crois également que nous devrions prolonger cette voie ferrée jusqu'à la côte du Pacifique, en partant directement de la ville de Québec; nous aurons alors une voie ferrée ininterrompue passant par le cœur des Territoires du Nord-Ouest et aboutissant sur chaque côté opposée à un port océanique ouvert durant toute l'année à la navigation et à un autre qui serait libre neuf ou dix mois de l'année ou, en poussant plus loin, à un port de mer libre l'année entière. Nous aurions alors un réseau de chemin de fer pour transporter les produits de l'ouest jusqu'à la mer et pouvant être utilisé toute l'année durant. Ce serait la principale artère commerciale et elle serait uniquement sous la dépendance du peuple canadien. Alors, c'en serait fait de la clause relative aux profits de 10 pour 100 que contient l'arrangement intervenu avec la Compagnie du Pacifique. Elle disparaîtrait comme la neige fond au printemps sous les rayons du soleil, parce qu'en présence de la concurrence d'un chemin de fer national, cette compagnie, pour conserver sa part du trafic, serait obligée de tellement abaisser les prix qu'elle demanderait pour le transport des marchandises que cette clause relative aux profits de 10 pour 100 ne servirait plus de rien. L'Etat accorderait alors des chartes pour la construction d'embranchements qui alimenteraient la voie principale. Ces embranchements seraient d'un bon rapport et permettraient à la population de l'ouest de vendre ses produits toute l'année durant.

Je m'occuperai maintenant du port de Montréal. Vu les progrès qui s'accomplissent de nos jours et la construction de vaisseaux plus gros, il sera impossible d'y conduire les plus gros steamers et il nous aura coûté beaucoup plus d'argent qui aurait été mieux employé ailleurs. Le port de Montréal aura toujours une certaine importance, mais ne sera pas un port national. Le gouvernement devrait choisir sans délai un port national où viendraient aboutir les chemins de fer de l'Etat et leurs embranchements. Puis il devrait y aménager les installations nécessaires à la manutention des produits de l'ouest et éviter les retards qui se produisent présentement à Montréal ainsi qu'à la tête du lac Supérieur. J'ai souvent entendu débattre cette question dans cette enceinte, mais je regrette de dire que presque tous ceux qui ont exprimé leur opinion avaient un port particulier à vanter. Nous ne pouvons cependant pas tous avoir à nos portes un port donnant sur l'océan ou les grands lacs, et nous devrions envisager cette question au point de vue national et n'avoir pas d'autre dessein que de favoriser les progrès de tout le pays d'une extrémité à l'autre. Malheureusement la majeure partie des terres arables se trouvent à environ 2,000 milles de distance du littoral de l'Atlantique, et le grand problème à résoudre est de savoir par quels moyens transporter les produits des prairies vers un port océanique à aussi peu de frais que les produits des états de l'ouest sont transportés au bord de la mer, aux Etats-Unis, et comment permettre à notre population de se rémunérer des labeurs auxquels elle se livre. Selon moi, ce qu'il nous faut c'est une route d'entier parcours depuis Québec jusqu'au cœur des territoires et, de là, jusqu'à la côté du Pacifique.

Je l'ai déjà dit dans cette Chambre, il n'y a que 400,000 habitants dans les plaines de l'ouest et, l'an dernier, cette population a récolté plus de 100,000,000 de boisseaux de grain, a élevé un nombre considérable de bestiaux et a fabriqué en grande abondance des produits laitiers et autres. Je me fais fort de dire que si ces grains, ces animaux et ces produits de l'industrie laitière étaient représentés par leur équivalent en argent et si vous divisiez la somme obtenue par le chiffre de la population du Manitoba et du Nord-Ouest, le quotient obtenu prouverait que la moyenne de la production est plus élevée que dans aucun état de l'Union américaine ou dans aucune province du Dominion. La valeur globale de ces produits représente une somme d'argent énorme. Celle-ci n'est pas dépensée sur les lieux mais sert à acheter par ici des articles de consommation dont la population de l'ouest a besoin. Il est temps que les hommes d'affaires des vieilles provinces, principalement ceux des villes prospères et des grands centres industriels, comprennent qu'entre North-Bay et la tête du lac Supérieur, s'étend une vaste étendue de terrains rocailleux, et qu'à moins d'obtenir des communications plus faciles avec l'ouest, c'est-à-dire des tarifs plus bas pour le transport des produits, ceux qui se fixent dans cette partie du pays, à raison de soixante ou soixante-dix milles par année, et de cent mille probablement pendant l'année courante, la plupart venus des Etats-Unis et peu habitués à payer des prix élevés pour le transport de leurs marchandises, ceux-là, dis-je chercheront dans le pays voisin un débouché pour les produits et un marché où ils achèteront tout ce dont ils auront besoin. Or, l'est et l'ouest devraient se donner la main. En général, l'est est industriel et l'ouest, agricole. Tous deux devraient s'entendre pour résoudre ce problème et conserver au pays le commerce du Nord-Ouest.

Dans quelle situation s'est trouvée cette année la population du Nord-Ouest ? Il a déjà été question dans cette Chambre du manque de wagons et de l'immobilisation des grains et la députation doit être au courant de ces matières. L'an dernier, nous n'avons pas eu la moitié du matériel roulant nécessaire au transport des grains récoltés au Nord-Ouest. Aussi, les cultivateurs ont-ils perdu près de six cents par boisseau sur une grande partie de leur récolte. Et voici pourquoi, en temps ordinaire, les acheteurs de grains de l'ouest com-

mencent vers le milieu de novembre à payer le blé moins cher que dans les premiers jours de l'automne, parce qu'ils doivent faire entrer en ligne de compte le coût de l'emmagasinage du grain à la tête des grands lacs pendant l'hiver, emmagasinage rendu nécessaire par la fermeture de la navigation. L'an dernier, ils savaient que le grain ne pourrait pas être transporté avant la fermeture de la navigation et, dès le commencement d'octobre, n'offrirent plus que les prix d'hiver. Lorsqu'un cultivateur pouvait se procurer un wagon, le charger et le faire transporter à la tête du lac Supérieur assez tôt pour l'exportation, il recevait six cents par boisseau de plus qu'en le vendant sur les lieux. Le cultivateur s'imagina que les commerçants le volaient d'autant. Ces derniers, cependant, n'étaient guère à blâmer, car ils prenaient leurs mesures afin de ne rien perdre s'ils ne réussissaient pas à transporter le grain pendant l'automne. Ceci étant, je prétends que le temps est arrivé de remédier à cette situation. L'an prochain, nous aurons le chemin de fer Canada Northern qui nous viendra en aide, mais nous ne nous attendons pas à ce que cela suffise. Il n'y a pas assez d'élévateurs à la tête des grands lacs. Le Pacifique Canadien peut y emmagasiner environ 5,000,000 de boisseaux de grains. Mais nous pouvons remplir cet espace dans une semaine environ et ensuite, il y a encombrement. J'ignore ce que nous donnera le Canadian-Northern, mais je suis convaincu qu'il ne satisfera pas à tous les besoins. Si la récolte est abondante, l'an prochain, vu la plus grande étendue des terres ensemencées et ce qui reste de la moisson de l'année dernière, la situation sera pire que ne l'a été dans le passé. Le gouvernement devrait s'occuper de l'affaire et prendre des mesures pour procurer les moyens de transporter les produits de cette contrée. Je le répète, les immigrants viennent d'endroits où les prix de transport des marchandises sont bas et où ils reçoivent la pleine valeur de leurs denrées. Nous les portons à se fixer dans des localités qui ne sont pas desservies par des chemins de fer en leur promettant qu'il s'en construira. Je dois dire que ces immigrants n'attendront pas pendant vingt ans la construction de voies ferrées, comme quelques-uns des premiers colons. Si nous ne prenons pas bientôt des mesures pour leur procurer des chemins de fer, ils partiront aussi vite qu'ils nous arrivent. Nous dépensons beaucoup d'argent pour les attirer ici et il importe de les y retenir. Mais si nous ne leurs donnons pas des communications par voie ferrée, ils s'en iront par groupes. Il y a une différence notable entre la politique de colonisation des Etats-Unis et du Canada. Les terres colonisables des Etats-Unis n'étaient pas aussi bonnes que les nôtres. Il n'y a pas de comparaison entre leurs terres et les nôtres, car nous avons dans les Territoires du Nord-Ouest non seulement un sol fertile, mais des forêts et

beaucoup d'autres choses qui manquent à nos voisins. Néanmoins, ils réussissent à peupler leur pays, en construisant des voies ferrées et en invitant les immigrants à s'établir dans le voisinage. Mais nous, nous attirons les colons et nous construisons des chemins de fer ensuite. Un grand nombre de personnes se sont établies sur des terres, il y a vingt ans, et les chemins de fer dont ils attendaient la construction sont encore à l'état de projet. Voilà le problème que le gouvernement devra résoudre.

J'ai déjà dit que la population de l'ouest a eu à se plaindre des prix élevés exigés pour le transport de ses produits. Pour qu'elle soit contente de son sort il faut lui procurer les moyens de transporter ses produits à aussi peu de frais que de l'autre côté de la frontière. Quelle est aujourd'hui la situation? Nous avons une voie ferrée, le Pacifique Canadien, du lac Winnipeg au lac Supérieur. Elle a été construite il y a longtemps et les tarifs de transport sont subordonnés aux dispositions de la clause des profits de 10 pour 100 ; c'est assez dire que nous n'avons guère de contrôle sur ces tarifs. La compagnie exige 8 centins 5-10 par boisseau pour le transport du grain sur une distance de 448 milles. Je ne crois pas utile d'entasser des chiffres, en m'adressant à la Chambre, cependant j'ai ici des calculs intéressants. Je constate que le coût du transport du blé, de Chicago à New-York viâ Buffalo est de 4½ cents par boisseau, et de 4½ cents également de Chicago à Montréal, distance de 904 milles, par le Canada-Atlantique, tandis qu'au Nord-Ouest il nous faut payer 8 cents 5-10 pour le transporter à 448 milles. Cet état de choses ne saurait durer. Quand la population sera considérable et elle le sera bientôt, "something is going to drop," comme disent les Américains. Les gens ne paieront pas longtemps des prix aussi élevés. On nous dit que notre système de canaux améliorera la situation. Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour nos canaux. Mais il semble que leur utilité ait cessé. Je l'ai déjà déclaré devant la Chambre et je le répète. Il ne peut être question de compter sur nos canaux qui sont fermés pendant la moitié de l'année pour le transport de nos abondantes récoltes. Avant longtemps, nous produirons 400,000,000 de boisseaux de grain. Lorsque ce grain a été mis dans les élévateurs, il subit une dépréciation de 6 cents par boisseau, vu les primes d'assurance et l'intérêt à payer. Or, je dis que 6 cents par boisseau sur une aussi grande quantité de grain, suffiraient à payer l'intérêt sur les débentures qui seraient émises pour construire des chemins de fer qui transporteraient ce grain pendant l'année entière ou peu s'en faut.

Il nous faut absolument trouver quelque moyen de le transporter. Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour nos canaux, et cependant je vois dans un rapport, que j'ai en ce moment sous les yeux, que le commerce passant par les canaux est en décrois-

sance. Je constate, pour l'an dernier, une diminution de $22,536.12 dans le revenu de nos canaux. Pour l'argent que nous avons mis là-dedans, on admettra sans peine que c'est là un bien piètre résultat. Tout cela provient surtout de ce que les chemins de fer accaparent tellement de trafic que les canaux n'auront bientôt plus aucune utilité. On a émis l'assertion, dans cette Chambre, que les canaux agissent à la façon d'une soupape de sûreté contre des prix de transport trop élevés, et qu'ils servent pour ainsi dire à régler les taux de fret sur les chemins de fer. Après avoir donné 240 millions de dollars au Pacifique Canadien, après avoir payé des subsides considérables, soit en argent ou en terres, à des centaines d'autres chemins de fer dans ce pays, il serait certainement déplorable qu'il nous fallût encore dépenser des centaines de millions pour des canaux tout simplement afin de tenir la bride aux chemins de fer. Je crois que le peuple de ce pays devrait pouvoir être en mesure de régler le trafic des chemins de fer, sans dépenser un seul sou de plus pour des canaux. Les canaux rendront toujours des services pour faciliter le commerce local. Nous avons des canaux dans Ontario, et je suppose que vous en avez aussi dans la province de Québec, et ces canaux seront toujours très utiles pour le commerce local, dans les régions traversées par ces canaux. Mais je trouve absolument ridicule de venir nous parler de transporter les produits du Grand Ouest par des canaux qui sont fermés par les glaces durant six mois de l'année. Il y a un autre projet en ce moment à l'étude ; quelqu'un s'occupe activement du canal de la baie Georgienne, qui coûtera quelque chose comme $90,000,000. Quand ce canal sera achevé vous vous apercevrez qu'il sera pour ainsi dire inutile, pour la bonne raison que les chemins de fer se seront mis en mesure de transporter les produits de l'ouest bien plus rapidement et à bien meilleur marché, et aussi qu'ils seront à même de transporter des marchandises de l'est à l'ouest à bien meilleur marché et bien plus rapidement que par les canaux. Ce n'est pas une mince affaire que de dépenser $90,000,000 pour un autre canal. J'ai aussi entendu parler d'un autre projet pour creuser un canal dans la rivière aux Français. Il serait préférable de laisser cet argent dans le trésor du Dominion, plutôt que de le jeter ainsi inutilement dans des constructions de canaux.

Par contre, on a parlé d'un autre projet qui pourrait bien avoir plus d'un bon côté. Je n'ai jamais vu d'un bon œil que les chemins de fer devinssent propriété d'Etat, car chacun vous dira que si le chemin de fer Intercolonial ne donne pas satisfaction, c'est parce qu'on en a fait en quelque sorte un chemin de politiciens. Je ne vois pas que nous serions bien mieux, si tous les chemins de fer de ce pays dépendaient d'une seule direction politique. Mais je suis d'avis, cependant, que nos voies de transport pourraient très bien relever d'une commission spéciale, ainsi que toute autre branche d'affaire, et qu'alors on pourrait les diriger sans faire entrer dans leur gestion le moindre élément politique. Je veux dire qu'il pourra arriver, plus tôt qu'on ne croit, que le peuple de ce pays sera forcé de faire main basse sur tous les chemins de fer, afin de se protéger. Si j'en juge par ce qu'en disent les journaux, des coalitions formidables sont présentement à se former pour obtenir le contrôle de nos chemins de fer, et qui nous dit que d'ici dix ans, ou même cinq ans, l'un de ces " trusts " ne viendra pas acheter toutes les actions du Pacifique Canadien et autres chemins de fer, et réunir tous ces chemins de fer de telle sorte que nous n'en aurions plus qu'un. C'est pourquoi je dis qu'il peut fort bien arriver, l'un de ces jours, que nous soyons forcés, pour nous protéger, d'acheter ces chemins de fer et d'en faire des chemins d'Etat. Maintenant, quand nous construirons d'autres chemins de fer, il serait fort désirable, si nous avons à aider ces chemins par des subsides, de convenir d'un arrangement quelconque stipulant que ces subsides seront déduits du prix d'achat, pour le cas où le gouvernement deviendrait plus tard acheteur. Nous saurions alors que, dans l'éventualité d'un achat, nous pourrions rentrer dans nos déboursés. A venir jusqu'à présent, l'argent et les terres que nous avons donnés sont perdus pour nous, et nous ne pouvons en espérer aucun retour. L'on ne nous donne pas même des taxes de fret raisonnables. Voilà une proposition que le gouvernement fera bien de prendre en considération, et cette proposition serait, je le répète, de n'accorder à l'avenir de subsides qu'à la condition expresse que ces sommes seraient déduites du prix d'achat, dans l'éventualité où l'Etat se ferait acheteur.

Je considère que c'est là une question vitale pour les populations de l'ouest, et c'est là l'une des raisons qui m'ont engagé à vous la soumettre en ce moment. J'ai pensé qu'il ne serait pas convenable pour nous de nous en retourner chacun chez soi, une fois la session terminée, sans essayer de convaincre le gouvernement de la nécessité d'agir vite, comme aussi de construire ou d'aider à construire plus de chemins de fer dans l'ouest, afin d'augmenter les facilités de transport pour amener notre grain jusqu'aux lacs. Je vois que le Pacifique Canadien a l'intention d'augmenter son capital, et il a été décidé qu'une certaine partie de cet argent serait consacrée à l'achat de matériel roulant. C'est là une décision très sage, parce que dans le moment il n'y a pas suffisamment de matériel roulant. Il y avait l'an dernier environ 7,000 wagons fermés pour le transport du grain. Il fallut affecter 4,000 de ces wagons au service des marchandises de l'est à l'ouest, de sorte qu'il en restait à peine 3,000 pour le transport du grain. Cela démontre que l'argent que nous avons retiré de nos produits agricoles nous est retourné sous forme de produits manufacturés, qui sont expédiés

dans l'ouest. Le trafic se dirigeant vers l'ouest représente probablement une valeur plus considérable que celui se dirigeant à l'est, parce que, alors que 3,000 de ces wagons suffisent à transporter notre blé, il en faut 4,000 pour transporter des marchandises payées par l'argent même que nous avons retiré de la vente de notre blé.

Nous avons encore cette année un autre grief, qu'il appartiendra, je l'espère, à une commission de chemins de fer de faire disparaître, aussitôt que cette commission aura été nommée. Le Pacifique Canadien n'en a pas usé avec nous d'une façon convenable, en ne mettant pas de meilleurs wagons à notre disposition. Je parle d'après ma propre expérience, vu que j'ai moi-même expédié du grain cette année, et que je sais pertinemment qu'un bon nombre de wagons dont je me suis servi ne convenaient pas au transport du grain. Même, je pourrais ajouter qu'il est peu de ces wagons pour lesquels je n'ai pas été forcé de dépenser de $1.50 à $2.00 en réparations, avant qu'ils fussent prêts à recevoir du grain. Une commission de chemins de fer pourrait parfaitement s'occuper de cela. Je ne crois pas que nous soyons traités avec justice. Je paie des taux de fret élevés, et quand on me fournit des wagons, ces wagons devraient être dans un état convenable pour recevoir le grain, et, dans le cas contraire, on devrait pouvoir obliger la compagnie à faire les réparations nécessaires aux gares où le grain est chargé dans ces wagons. La commission de chemins de fer pourrait aussi voir à une foule d'autres choses, bien que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne semble pas être sous l'impression que cela nous serait aussi avantageux que quelques-uns d'entre nous le pensent. Je ne m'attends pas à ce qu'une commission de chemins de fer entreprenne d'abaisser les taux de fret à tel point que nous pourrons faire transporter notre blé pour rien, mais j'ai le droit de m'attendre à ce que cette commission obtienne de faire traiter les gens de l'ouest sur le même pied que ceux qui habitent la région de l'est. J'ai déjà fait remarquer à cette Chambre qu'aussitôt qu'on arrive à l'ouest du lac Supérieur, on nous fait payer presque le double de ce que l'on paie à l'est du lac Supérieur. Prenez les tarifs des grands chemins de fer, le Pacifique Canadien et le Grand Tronc, et vous verrez que nous payons, soit pour le fret local ou le fret de transport à longue distance, juste le double de ce que l'on paie dans l'est. Le 10 pour 100 dans la charte originale du Pacifique Canadien ne s'applique pas aux voies d'embranchement, et il y a là au moins matière à contrôle de la part du gouvernement, et ce contrôle devrait être exercé de telle manière que le public soit traité de façon convenable sur ces voies d'embranchement.

Puisque nous avons payé pour ces chemins de fer, et que nous en avons fait cadeau à la compagnie, je prétends que nous devrions obtenir des taux de fret équitables et raisonnables, parce que cela n'est que juste. Nous comptons qu'une commission de chemins de fer va s'occuper de ce côté particulier de la question, et qu'elle étudiera à fond le pourquoi de cette politique de deux poids et deux mesures. Enfin, cette commission devra voir à ce que nous ne payons pas plus pour le transport de notre grain, de nos animaux et de nos produits agricoles, que ce qu'on demande à d'autres. Pourquoi, je vous le demande, devrions-nous payer plus pour le transport de nos produits que ce qu'on exige du public en cette partie du pays ? Je ne vois certes pas pourquoi nous devrions subir cette majoration, et cela d'autant moins que chacun sait que c'est nous qui fournissons au chemin de fer Canadien du Pacifique la plus grande partie de son fret, et que cette compagnie ne peut pas invoquer pour prétexte que nous ne lui donnons pas suffisamment de trafic. Nous payons le double de ce que nous devrions payer pour le transport de nos produits, et c'est là une question dont le règlement est du ressort d'un commission de chemins de fer.

M. MONK : M. l'Orateur, je me lève pour une question d'ordre. Loin de moi la pensée de vouloir empêcher l'honorable député (M. Davis) de développer sa motion, mais il me semble qu'il sort des limites de son sujet. Comme c'est aujourd'hui le dernier jour pour les motions, je me permets de soulever cette question. La motion de l'honorable député se lit comme suit :—

Etat indiquant les sommes d'argent dépensées pour le fleuve Saint-Laurent depuis Montréal jusqu'à Québec, dans le but de faire de Montréal un port national.

L'honorable député n'a pas le droit, avec cette motion, de venir nous parler des taux de fret de chemins de fer dans l'ouest.

M. DAVIS : Je crois que, en vertu de cette résolution, qui est relative au problème de nos voies de transport, on devrait me permettre de discuter ces questions. J'en suis venu à parler tout naturellement des chemins de fer dans l'ouest. J'ai fait allusion au fait que Montréal ne deviendra jamais un grand port national. J'ai fait allusion au fait que l'on a dépensé beaucoup d'argent pour ce port et pour les canaux. Je ne crois pas être sorti des limites de mon sujet devant cette Chambre. Je m'en rapporterai cependant à la décision de M. l'Oaateur.

M. l'ORATEUR : Je désirerais mettre les honorables députés en garde. Je demanderais à ceux qui discutent des sortes de questions de serrer leur sujet autant que possible. Je me permettrai de faire remarquer que l'on a déjà perdu beaucoup de temps dans cette Chambre en étendant par trop les limites des sujets en discussion, et je dois en conséquence demander aux honorables députés qu'ils discutent de façon aussi serrée que possible la question qui leur est en ce moment soumise.

M. DAVIS : Mon honorable ami, le chef "pro tem." de l'opposition (M. Monk), n'éprouve pas, à ce que je vois, le désir d'entendre parler des griefs de la population de l'ouest. Je ne doute pas que ces griefs ne sauraient l'intéresser au même point qu'ils m'intéressent moi-même ainsi que plusieurs autres honorables députés de cette Chambre.

M. MONK : Je ne crois pas que mon honorable ami ait le droit d'émettre une semblable assertion.

M. DAVIS : Et s'il ne partage pas mon avis, je crois qu'il serait désirable que les cultivateurs de l'ouest sussent à quoi s'en tenir là-dessus.

M. MONK : Je porte beaucoup d'intérêt aux griefs dont vous parlez, mais ces griefs doivent être discutés devant la Chambre en leur temps et lieu.

M. DAVIS : Je crois que ce temps est dès maintenant, et chaque fois que l'occasion nous sera fournie d'en parler. Je dois des remerciements à l'honorable député pour m'avoir rappelé aux limites de mon sujet, parce qu'il croit que je m'en suis trop écarté. J'allais justement parler, à propos de ce côté tout particulier de la question, des sommes considérables qui ont été dépensées dans le port de Montréal, et aussi des sommes considérables que l'on a dépensées pour creuser le chenal entre Québec et Montréal afin de permettre aux plus grands navires de remonter le fleuve, et je suppose, vu que la résolution a aussi trait au port port de Québec, que mon honorable ami n'aura pas d'objection à ce que je parle de ce qui est relatif à ce dernier port.

Je vais donc dire quelques mots du port de Québec. L'année dernière, j'ai eu le plaisir de visiter Québec et, d'après ce que j'ai vu, son port a paru bien supérieur à celui de Montréal, en raison de la plus grande profondeur du fleuve et de la proximité de l'océan ; et parce que la marée empêche la formation d'une couche de glace trop épaisse ; de sorte qu'en utilisant des bateaux brise-glace, on pourrait tenir ce port libre pendant dix mois de l'année. Si la chose n'était pas possible, on pourrait trouver un peu plus loin, un port qui serait libre pendant dix mois de l'année. Le grand besoin de l'ouest, c'est celui d'un ou de plusieurs chemins de fer qui puissent transporter nos produits destinés à l'exportation, pendant tout le cours de l'année ; de sorte que, dès la fermeture de la navigation sur les grands lacs, nous puissions exporter nos produits par voie ferrée. Autant vaudrait emmagasiner notre blé à la tête du lac Supérieur que d'aller le transporter à Montréal pour l'y laisser en entrepôt. Nous voulons placer nos blés sur le marché à temps, afin de pouvoir en toucher le prix et profiter de la hausse du marché, quand elle se produit. Aujourd'hui, non seulement les cultivateurs mais les acheteurs de grains sont dans l'impossibilité d'exporter leur grain et de bénéficier de la hausse des prix. Ainsi, advenant qu'au cours de l'automne, il se produisit une hausse de 25 cents dans le prix du grain, ni les producteurs ni les acheteurs de grain n'en bénéficieraient, en raison de l'impuissance où ils se trouveraient d'exporter leur grain. Force leur serait de se tenir les bras croisés et d'attendre qu'il se produise une baisse dans les prix. Notre grand besoin, je le répète, ce sont des voies de communication qui nous facilitent l'exportation de notre grain, pendant tout le cours de l'année. Or, il y a actuellement trois projets soumis au pays et qui méritent étude. Quant au prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la côte du Pacifique, c'est là un projet sur lequel je ne saurais me prononcer en tout état de cause. Il y a, toutefois, d'autres projets qui appellent l'attention de la Chambre. Parmi les projets qui ont été soumis au parlement, citons le chemin de fer Canadien du Nord. Les promoteurs de cette entreprise ont obtenu une charte qui les mettra en mesure de prolonger ce chemin à travers le centre des territoires et de là jusqu'à Port-Simpson, avec un embranchement passant par le défilé de la Tête-Jaune. Puis, ils ont obtenu une charte qui les autorise à prolonger leur ligne à travers les territoires en passant non loin des rivages de la baie James. Il est facile de construire un chemin de fer jusqu'à la baie James et jusqu'à un port navigable de cette mer. Nombre de gens dans l'ouest croient que la route de la Baie d'Hudson est praticable et que, dans un avenir rapproché, il sera possible d'exporter nos produits par cette voie. Si la navigabilité de la Baie d'Hudson vient à se confirmer, nous pourrons utiliser ce chemin de fer, expédier nos produits par cette voie jusqu'à la baie James et les exporter ainsi. Entre ces lignes, la charte stipule la construction d'embranchements sur Port-Arthur, sur Montréal, sur Ottawa et sur Québec.

Il est un autre projet qui comporte l'établissement d'une route encore plus courte ; c'est le chemin de fer trans-canadien, partant de Québec et se rendant directement à la Baie James, puis traversant toute la contrée nord des Territoires du Nord-Ouest, pour aboutir à Port-Simpson, sur la côte du Pacifique. Je vais dire quelques mots au sujet de cette route. On prétend que cette route trans-canadienne est inutile ; car, comme on l'a dit, bien qu'elle soit de plusieurs centaines de milles plus courte que le chemin de fer Canadien du Pacifique, les pays qu'elle traverse ne fournirait pas de trafic local, de sorte qu'il y aurait 2,500 milles de chemin de fer s'étendant de Québec à Port-Simpson sur le Pacifique, que le trafic local ne pourrait alimenter d'aucune façon. Cette allégation, à mon avis, est inexacte. La plus grande partie de la contrée nord de Québec traversée par le chemin de fer se compose de bonnes terres arables. Le bois de haute futaie et les minéraux

abondent dans la partie nord de Québec, et quand le chemin de fer atteindra le voisinage de la Baie James, il passera par un contrée propre à l'agriculture. Quand le chemin de fer aura passé le détroit du lac Winnipeg et qu'il aura atteint la contrée nord, il traversera des terres arables d'aussi bonne qualité que celles de la province d'Ontario. Dans la vallée de la rivière de la Paix et dans tout le pays arrosé par la rivière Qui-Fume, il y a de magnifiques terres arables ; et ce chemin de fer aura donné accès à ce pays, l'immigration s'y portera en masse, d'autant plus que ce sera la route trans-continentale la plus courte et la plus directe. Voilà une question qui s'impose à l'attention du gouvernement. Il faut donc opter entre trois projets : et en première ligne vient le prolongement du chemin de fer Intercolnial jusqu'à la côte du Pacifique. L'argent consacré à l'extension de ce réseau sera bien placé ; car ce chemin de fer sera notre propriété, et son existence sera une sauvegarde contre le monopole, contre les prix de transport excessifs, en même temps qu'un protection contre ces vastes syndicats américains qui voudraient peut-être s'implanter ici et monopoliser nos voies ferrées. Nous aurions ainsi un vaste réseau, dont le gouvernement serait le propriétaire et le maître. Ensuite, vient le projet de Mackenzie et Mann, puis enfin ce chemin de fer trans-canadien. Le gouverne- devra s'occuper d'un de ces trois projets dans un avenir rapproché

Il faut prendre les moyens de développer la vaste contrée dont je viens de parler. Actuellement, l'immigration bat son plein ; mais si nous tenons à ce que ces immigrants restent au pays, il faut aviser aux moyens de leur donner accès aux terres de colonisation et à mettre les producteurs en mesure de placer, à bon marché, leurs produits sur les marchés étrangers. Il est temps que le gouvernement inaugure quelque projet de transport bien défini. Il nous faut faire choix d'un port national et faire les frais nécessaire à son outillage, mais avec toute la prudence voulue ; car n'allons pas imprudemment choisir un port, quitte à découvrir plus tard qu'il n'est d'aucune utilité, à cause de l'insuffisance de l'eau. Jamais meilleure occasion ne s'est offerte au gouvernement pour ouvrir à la colonisation de vastes étendues de terre dans les vallées de la Saskatchewan et de l'Assiniboine ainsi que dans d'autres parties de ces immenses territoires. Mais, s'écrie-t-on, c'est le devoir des gouvernements provinciaux de subventionner les chemins de fer ! Or, si l'on tient compte du fait qu'on a enlevé aux provinces 60,000,000 d'acres de terre qu'on a affectées à la construction de chemins de fer inutiles, pour le coup, c'est au gouvernement fédéral qu'il appartient maintenant de se charger de cette besogne. Quoi qu'il en soit, il n'existe pas encore de province dans la contrée en question, et il n'est guère probable qu'il en soit créé dans un prochain avenir. Que le gouvernement aborde donc cette question et pousse les choses avec toute l'énergie voulue, et il sera payé au centuple de tous ses sacrifices, tant par l'accroissement de la population de l'ouest que par celui de la prospérité de l'est ; par l'augmentation en valeur des terres fédérales et par celle des capitaux placés dans nos entreprises nationales. Je le répète, il y a assez de terres dans cette nouvelle contrée pour payer toute la dette publique du Canada. Voilà une question nationale de souveraine importance. D'aucuns pensent que les députés du Nord-Ouest enlèvent à la Chambre un temps précieux en discutant ici leurs propres affaires. Si les députés d'Ontario et des provinces maritimes avaient à lutter contre les difficultés que nous avons éprouvées, l'année dernière, pour le transport de notre blé, ils feraient encore bien plus de tapage que les représentants de l'ouest, qui ont mission de faire connaître au gouvernement et au parlement les besoins des populations de l'ouest. Pour ma part, je n'entends pas me taire sur cette question. Si le gouvernement sait résoudre ce problème, avant longtemps notre population s'accroîtra aussi rapidement que le fait celle des Etats-Unis et c'est alors plus que jamais que le Canada méritera à juste titre, le titre de la première des colonies anglaises.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable J. I. Tarte) : Rien ne s'oppose au dépôt des documents demandés par l'honorable député. Disons-le sans retard, le gouvernement n'a jamais dépensé un seul dollar pour le port de Montréal. Voilà qui est propre à calmer les inquiétudes de l'honorable député qui, à chaque session, part en guerre contre nous. Je le répète, le gouvernement n'a pas dépensé un seul dollar pour le port de Montréal. Il existe à Montréal un corps politique, ayant nom Commission du port, qui a emprunté du gouvernement certaines sommes dont il nous a fidèlement versé l'intérêt jusqu'au dernier sou.

Quant à l'approfondissement et à l'élargissement du Saint-Laurent entre Québec et Montréal, ces travauax ont coûté $5,000,000 jusqu'à 1888, et environ $2,000,000 depuis cette époque. C'est une somme insignifiante, relativement à ce que nous avons dépensé pour le Nord-Ouest par le passé. Ces sommes ont été consacrées à des travaux effectués sur 55 milles de chenal. Il y a trente ans, quand les commissaires du port de Montréal entreprirent ces travaux, il n'y avait que 11 pieds dans le lac Saint-Pierre, tandis qu'aujourd'hui il y en a 27½. Dans deux ans, il aura au delà de 30 pieds d'eau entre la mer et la ville de Montréal, même au mois d'octobre et de novembre, alors que l'eau est très basse. Durant les autres mois, cela va sans dire, il y aura plus d'eau.

M. BELL : Y aura-t-il plus de 30 pieds d'eau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En mai, juin, juillet et août, il y aura de 33 à 35 pieds d'eau—disons 33—et lorsque l'eau est bien basse. 30 pieds au moins. Grâce à la générosité du parlement, et je pourrais ajouter, grâce à l'esprit éclairé des députés des deux côtés de la Chambre, mon ministère est en train de compléter cette grande entreprise : l'approfondissement et l'élargissement du chenal du Saint-Laurent, non seulement entre Québec et Montréal, mais entre cette dernière ville et le golfe; la profondeur uniforme du chenal devant être au moins de 30 pieds et sa largeur de 450 pieds dans les parties droites et de 500, 600 et même 800 pieds dans les courbes. Ces jours derniers, mon honorable collègue, le ministre de la Marine, a bien voulu venir visiter les travaux qui se font sur le fleuve Saint-Laurent, en aval de Montréal, et je lui en suis fort reconnaissant. En homme d'affaires qu'il est, il est venu se rendre compte par lui-même de ce qui se fait, afin de pouvoir coopérer à cette œuvre nationale.

Sans être prophète, je puis bien affirmer aujourd'hui, que lorsque le budget supplémentaire sera déposé sur le bureau, le pays sera heureux d'apprendre que nous avons porté à ce budget les crédits voulus pour outiller convenablement le Saint-Laurent, du détroit de Belle-Isle à Montréal, en y plaçant les bouées et les lumières voulues. Mon honorable ami (M. Davis) ne nous a jamais épargné la censure, au cours des cinq ou six sessions passées ; il nous a exhortés à fermer nos canaux ; il veut que nous cessions d'approfondir nos cours d'eau navigables. Les députés de l'Ouest n'ont rien à gagner à demander aux autres provinces de tout leur accorder et de nous nier le droit de faire les œuvres que nous jugeons utiles à tout le pays. Je crois être l'interprète de la pensée de toute la Chambre, en disant que ces récriminations devraient cesser.

Quelques VOIX : Très bien!

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le répète, je crois être l'interprète de toute la Chambre en faisant cette observation. A quoi bon affirmer que les routes navigables ne sont d'aucune utilité au pays? L'honorable député, je le dis avec regret, n'a pas étudié la question. Il vient d'affirmer, il y a un instant, que le prix de transport du blé, de Chicago à New-York, est de 4½ cents le boisseau. Est-il bien sérieux? Pour le transport du grain de Buffalo à New-York, le tarif actuel est de 11 cents le 100 livres. En présence d'un pareil fait, à quoi se résume son affirmation ?

M. DAVIS : J'ai puisé ce renseignement dans le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, de l'année dernière. Il est possible qu'il soit survenu quelque changement depuis cette époque ; mais en moyenne, le prix est de 4½ cents.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député veut en faire une question de clocher. Voici les faits. Pendant quelques mois de l'année, au cours de l'été seulement, il est possible de transporter du grain de Chicago à New-York pour cinq à six cents le boisseau. C'est là un fait dont l'honorable député ne tient pas compte. Les routes navigables seules peuvent provoquer l'abaissement des tarifs. Les prix qu'il a cités sont ceux de Buffalo. Le prix du transport du grain, de Duluth, Chicago ou Milwaukee à Buffalo est d'environ un cent et quart le boisseau, et c'est le prix en vogue. pour le transport du grain aux ports canadiens sur la baie Georgienne.

Au cours de l'été, quand le canal Erié est ouvert, le prix de transport, de Buffalo à New-York, est de trois cents le boisseau. La fermeture de la navigation sur les canaux provoque immédiatement le relèvement des tarifs. L'honorable député nous exhorte à fermer nos canaux. S'il n'y avait d'autres routes dans le pays que les chemins de fer, force nous serait de fermer boutique. Il nous invite à construire un nouveau chemin de fer transcontinental, et cela à brève échéance. Plus de canaux, s'écrie-t-il, et reléguons dans l'obscurité qu'il mérite ce pauvre petit bourg qui a nom Montréal ; ce petit village d'environ 400,000 âmes, population égale à peu près à tout le Nord-Ouest. L'année dernière, le commerce de Montréal a atteint le chiffre de $133,000,000, quantité tout à fait négligeable, on le voit. Allons, fermons le port de Montréal, pour faire plaisir à l'honorable député, et vite, construisons un chemin de fer transcontinental. Je tiens à assurer les députés de l'Ouest que nous sommes tout dévoués à leurs intérêts ; mais qu'ils n'aillent pas croire que, pour leur faire plaisir, nous allons cesser tous ces travaux ; car ce serait peine perdue. Nous ne le ferons pas.

M. DAVIS : Que faites-vous donc maintenant pour nous ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce que nous faisons ? Nos amis de l'Ouest ont été comblés de faveurs. C'est aux frais du pays, n'est-ce pas, que s'est construit le chemin de fer Canadien du Pacifique Canadien ; et je l'affirme—et la commission des chemins de fer confirmera le fait—les tarifs de cette compagnie au Nord-Ouest sont moins élevés que ceux de tout autre chemin de fer parallèle. Que mon honorable ami aille aux renseignements et il se convaincra que les populations agricoles aux Etats-Unis, ont pour la plupart, construit à leurs propres frais leurs élévateurs, tandis que les cultivateurs canadiens au Nord-Ouest n'en construisent pas. Nos cultivateurs de Québec ne nous demandent pas de construire à nos frais des élévateurs à leur bénéfice ; ils les construisent eux-mêmes. Nos amis du Nord-Ouest ne construisent point d'élévateurs, mais veulent qu'on leur fournisse tout ce dont ils ont besoin.

L'année dernière, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a été impuissante à suffire aux besoins des cultivateurs de l'ouest, tout comme les chemins de fer américains n'ont pu transporter toute la récolte des états de l'ouest. Dans une année ou deux, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer Canadien du Nord, lequel, j'en suis bien aise, sera bientôt terminé, se trouveront en bien meilleure posture.

L'honorable député affirme que si nous construisons un nouveau chemin de fer à leur bénéfice, tout le grain sera transporté par voie ferrée ; or, en cela il fait erreur. Le transport des grains, à l'automne, se fait en huit ou dix semaines ? Où les transporte-t-on ? Aux ports sur les grands lacs. Nos grains se transportent à Fort-William et à Port-Arthur, qui sont nos ports naturels sur le lac Supérieur, et de là ils se rendent par voie fluviale, sur des vaisseaux canadiens et américains jusqu'au littoral. Nul chemin de fer ne saurait concurrencer les routes navigables pour un transport sur une si grande distance. Je veux bien qu'on facilite par tous les moyens possible aux cultivateurs du Nord-Ouest le transport de leur grain ; mais que nos amis ne s'imaginent pas que nous allons renoncer à toutes nos entreprises pour leur faire plaisir. Le port de Montréal est un de nos ports nationaux, comme New-York est un de ceux des Etats-Unis. Québec, aussi, est un de nos ports nationaux, ainsi que Trois-Rivières, Saint-Jean, Halifax. Sydney deviendra également un grand port. Au moment où l'honorable député nous demande de cesser nos travaux sur le Saint-Laurent, voilà que la compagnie du Grand Tronc, cette magnifique voie ferée, nous demande le droit et le privilège de s'établir au port de Montréal. J'ai lu hier avec plaisir un document affirmant que l'habile chef d'exploitation de cette voie ferrée demande la permission de construire au bassin du Moulin à Vent un grand élévateur de la capacité d'un million de boisseaux, à titre de simple commencement d'un vaste entrepôt. La compagnie du Grand Tronc est donc prête à faire des déboursés considérables, à dépenser des millions de dollars dans ce petit port de Montréal. Et pourquoi ? C'est que cette compagnie tient à développer son trafic par des canaux canadiens et des routes navigables canadiennes ; puisque ce chemin de fer ne peut transporter au port de Montréal que le grain qui sera transporté de l'ouest à un port canadien sur les lacs.

Je ne sais pas quel sera ce port. Le Grand Tronc a plusieurs ports à sa disposition. Midland, Meaford, Collingwood, Owen-Sound sont tous des ports du Grand Tronc. Nous développons tous ces ports pour en faire des réservoirs de commerce pour le Saint-Laurent. Ce pays ne se développera que si nous restons unis, et je blâme nos amis du Nord-Ouest de ce qu'ils menacent de tourner leurs regards de l'autre côté de la frontière. Plusieurs membres du parlement m'ont représenté que mon honorable ami n'aurait pas dû parler comme il l'a fait. Nous sommes les amis du Nord-Ouest, tandis que les Américains ne le sont pas. Pourquoi tourner nos yeux du côté des Américains ?

M. DAVIS : Je demande pardon à l'honorable monsieur. Je ne fais pas de menaces. J'ai seulement dit qu'il nous vient 100,000 personnes par année des Etats-Unis, et que si l'état de choses continue, ces gens, qui n'auront pas les moyens d'envoyer leurs produits aux marchés, tourneront naturellement les yeux de l'autre côté de la frontière. Nous ferons bien de ne pas oublier cela et de pourvoir à des moyens de retenir le commerce.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis bien aise d'accepter cette explication. Je l'accepte avec empressement ; mais elle me rappelle ce qui se passe dans le Nord-Ouest. Nous dépensons environ un demi-million de dollars pour l'immigration dans ce pays. Tous les ans les provinces ainées paient une large part de cette somme. Mais nos provinces de l'est ont aussi de magnifiques terres. Il y a de magnifiques terres dans la province de Québec. Mes honorables amis se plaignent de ne pas avoir un service de chemin de fer suffisant dans l'ouest. Mais je connais, dans la province de Québec et la province d'Ontario, de superbes régions où il n'y a pas de chemins de fer, et leurs habitants ne tournent pas les yeux du côté des Etats-Unis pour un autre état de choses. Ayons un peu de patience. Nos amis ont eu, l'année dernière, l'avantage d'une splendide récolte. La Providence a été bonne pour eux—trop bonne, je le crains. Ils ont eu surabondance de biens, et nous n'avous pu transporter tous leurs produits aussi rapidement qu'ils l'auraient voulu.

Nous avons dépensé non pas $240,000,000 pou le chemin de fer Canadien Pacifique, mais $100,000,000, ce qui est une forte somme d'argent. Je n'hésite pas à dire—je puis me tromper—que je ne vois pas sans quelque appréhension cette forte immigration qui nous vient des Etats-Unis. Je puis me tromper du tout au tout. Je sais que tout le monde ne partage pas mon opinion ; mais je suis si fortement canadien, des pieds à la tête, que j'aimerais mieux ne pas disposer trop rapidement de notre héritage au profit d'étrangers, et je préférerais développer le pays prudemment que d'aller trop vite. Ces Américains, si nous ne les traitons pas mieux que nos propres citoyens, tourneront les yeux du côté de leur patrie ; c'est mon honorable ami qui nous l'a dit. Eh bien ! n'allons pas trop vite ; il n'y a pas qu'une seule partie du pays à développer. Développons le pays graduellement et en un tout. Je ne puis oublier qu'il y a des provinces maritimes ; qu'il est question d'une ligne rapide qui sera d'un grand avan-

tage pour le pays ; que nous avons des canaux aux besoins desquels il faut faire face ; et nos autres voies de communication par eau, le projet de la rivière des Français ; et que toutes ces entreprises sont destinées à alimenter non seulement nos ports d'été, mais nos ports d'hiver aussi. Le port de Montréal, que mon honorable ami condamne si vertement, est le plus grand port commercial du pays. Nous ne le fermerons pas, et mon honorable ami y enverra son grain. Pourquoi ? Parce que c'est là qu'aboutira la route la moins dispendieuse.

Je dis sans hésiter que lorsque nos canaux seront en état, quand le port de Montréal sera équipé, il coûtera moins cher de transporter un boisseau de grain de Fort-William, Milwaukee ou Chicago par le voie du Saint-Laurent que par toute autre route. Que mon honorable ami me permette de lui dire qu'en ce moment même on transporte le grain de Chicago à Québec pour 5½ le boisseau.

M. DAVIS : Quel est la distance?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ 1,100 milles. De Fort-William au port de Montréal, par cette route de la rivière des Français que mon honorable ami condamne si hautement, la distance sera de 890 milles. De Fort-William à New-York, il y a 1,192 milles. De New-York à Liverpool, la distance est de 3,105 milles. De Montréal à Liverpool, elle est de 2,773. En chiffres ronds nous aurions un avantage de plus de 600 milles en faveur de la route du Saint-Laurent. De Fort-William à Port-Colborne, par les canaux, la distance est de 737 milles ; de Port-Colborne à Montréal, elle est de 320 milles, ce qui fait un total de 1,058 milles. De Port-William à Buffalo il y a 750 milles et de Buffalo à New-York 500, soit en tout 1,250 milles. La distance est en notre faveur. Mettons la route du Saint-Laurent en état, faisons en ce qu'elle devrait être, parce que nous avons la distance pour nous. Mon honorable ami dit que la route du Saint-Laurent est fermée six mois de l'année. Il se trompe : elle n'est pas fermée plus de cinq mois de l'année. Le port de Buffalo est fermé aussitôt que celui de Montréal. Et combien de boisseaux de grain a-t-on expédiés, à Buffalo, l'année dernière? Plus de 200,000,000. De sorte que pour un port qui ferme de bonne heure, mon honorable ami admettra qu'il s'y fait un assez joli petit commerce.

Mon honorable ami a dit qu'à Fort-William et à Port-Arthur il n'y a pas assez d'élévateurs. C'est vrai, mais il ne peut ignorer qu'il y a environ une semaine le Canadien Pacifique a donné à l'entreprise la construction d'un élévateur d'une capacité de 5,000,000 de boisseaux. Le Canadian-Northern a aussi des élévateurs d'une très grande capacité. A Montréal la commission du port est à construire un grand élévateur qui sera terminé au commencement de la saison prochaine, et le Grand Tronc construira sans doute lui aussi un grand élévateur. Le Canadien Pacifique a déjà deux élévateurs, et je n'ai pas de doute que lorsque sera terminé l'extrémité est du port, il aura encore un élévateur ou deux en cet endroit. Il y en aura alors suffisamment pour le port de Montréal.

Mes honorables amis ne doivent pas s'imaginer que le pays va construire des chemins de fer pour leur permettre d'expédier leurs grains et autres produits aux ports américains. Tant que je serai ici, je ferai tout ce que je pourrai pour empêcher rien de pareil, si c'est là ce qu'ils veulent, et je crois que le pays m'appuiera en cela et appuiera le gouvernement.

Je crois fermement que le port de Saint-Jean, dans le Nouveau-Brunswick, est notre port le plus convenable pour un port d'hiver. Aujourd'hui déjà c'est un port d'hiver où il se fait beaucoup d'affaires. Le Canadien Pacifique y porte beaucoup de commerce non seulement de notre propre Nord-Ouest, mais du Nord-Ouest américain aussi bien. Il alimente le port de Saint-Jean avec le grain américain et le grain canadien pendant les mois d'hiver.

Quand nous serons plus en état, quand ce projet de la rivière des Français, que condamne tant mon honorable ami, aura été réalisé, je ne crois pas qu'il passera 1,000,000 de boisseaux de grain canadien par les ports américains.

Mon honorable ami nous a reproché de ne pas avoir acheté le Canada-Atlantique. Je crois que ç'eût été une folie consommée. Nous avons peut-être donné trop de subventions à ce chemin. Nous croyions bien faire alors, et j'espère que nous n'avons pas commis une grande faute. Je n'en suis cependant pas sûr. L'avenir seul le dira. Mais si nous avions acheté ce chemin de fer, il nous aurait fallu construire une flotte sur les lacs. M. Booth a pu alimenter son chemin et le maintenir en bon état de lutte sans perdre trop d'argent, parce que c'est un grand commerçant et qu'il a sur les lacs un flotte qui transporte les produits américains et le grain américain à un fort canadien ; parce qu'il a de grandes scieries et conduit d'importantes opérations à Burlington. M. Booth a pu sustenter son chemin et le tenir en activité, parce qu'il s'est créé un grand commerce canadien-américain. Le commerce canadien ne lui aurait jamais suffi ; celui qui sait la moindre chose en fait de chemin de fer sait cela. Eût-il eu à dépendre du commerce canadien, le chemin eut dépéri, et perdu, je suppose, un million de dollars par année. Or, le gouvernement canadien va-t-il entreprendre le commerce de grain ; va-t-il se livrer à l'exploitation forestière ? Le chemin de M. Booth n'aboutit pas au port de Montréal. Pour qu'il atteignît ce port, il faudrait y dépenser quelques millions de dollars. C'est ce que le gouvernement n'a pas été disposé à faire.

Le chemin qui n'a pas de communications avec l'ouest pendant les mois d'hiver, n'est pas de ceux dans l'exploitation desquels ce gouvernement voudrait s'engager à la légère. On nous sollicite de pousser l'Intercolonial jusqu'à North-Bay. Mais quel bien cela nous vaudrait-il? Comment communiquerions-nous avec l'Ouest? A quoi bon pareille proposition ? Si on nous demande de prolonger l'Intercolonial jusqu'à la côte, alors discutons la chose. Nous aurons à considérer plusieurs chemins de fer, qui ont accès aux ports canadiens. Le Grand-Tronc fait un grand commerce à Midland, qui est son port le plus important sur les lacs. Mais le Grand Tronc, pour les mois d'hiver, n'est pas un chemin de fer canadien, malheureusement, et aboutit à Portland, tout comme les chemins de M. Booth aboutissent à Boston et à Portland pendant la même saison. Je n'irai pas dépenser beaucoup d'argent pour porter le commerce canadien à des ports américains, si je puis m'en dispenser. Et plus tôt nos honorables amis dont les opinions diffèrent des nôtres à ce sujet, comprendront qu'ils rencontreront de la résistance et de la résistance opiniâtre, le mieux ce sera pour tout le monde. Ce pays doit s'en tenir à ses propres intérêts. Ayons notre propre tarif—qu'il soit élevé ou qu'il soit bas—mais qu'il soit à notre convenance et pour nos propres fins. Ayons nos propres navires sur les lacs et sur les mers. Que voyons-nous aujourd'hui ? Une fusion des plus grandes compagnies de navigation qui sillonnent les hautes mers. Et par qui cette fusion s'est-elle opérée ? Par des capitalistes américains, par les propriétaires des chemins de fer américains et des navires américains sur les lacs. Il n'est pas difficile de prévoir quel sera pour nous le résultat de cette fusion, si nous ne nous redressons comme des hommes. Maîtres, comme je l'ai dit, des navires de la mer, des chemins de fer des Etats-Unis et des navires sur les lacs, ces gens vont simplement dicter les prix qui leur conviendront. Si nous leur donnons trop de latitude, si nous n'avons pas assez de confiance en nous-mêmes pour nous mettre en état de lutter, pour nous équiper de façon à assurer notre indépendance, en utilisant nos propres voies nationales, je sens, M. l'Orateur, qu'avant bien longtemps nous aurons à faire face à de graves résultats. Je voudrais me tromper, mais je crois fermement que j'exprime ici la vérité pure.

Voilà pourquoi nos honorables amis du Nord-Ouest ne doivent pas nous demander de dépenser jusqu'à notre dernier dollar chez eux. Nous leur donnerons autant que possible, mais nous avons d'autres soins à exercer. Les provinces aînées aussi ont des intérêts qui sollicitent notre attention. Quant les Américains auront le contrôle des prix ils pressureront mon honorable ami (M. Davis) de leur mieux, il n'y a aucun doute là-dessus ; et je crois que le jour n'est pas éloigné où nos compagnies de chemins de fer vont avoir à faire face à ces grands intérêts fusionnés et à s'équiper sur les mers comme font les chemins de fer américains—à moins que nous abandonnions notre place au rang des nations, à moins que nous ne nous résignions à n'être rien du tout. Il me fait mal au cœur de voir avec quelle alacrité quelques-uns de nos amis disposeraient de nos ressources nationales, nos grandes voies de navigation, nos voies ferrées, tout, en faveur d'étrangers. Ne voyons pas trop——

M. DAVIS : L'honorable ministre me cite mal. Je n'ai rien dit de tel. Il disait, il y a un instant, que les compagnies américaines cherchaient à s'emparer de nos chemins et que nous devrions nous protéger contre ce mouvement. C'est exactement ce que j'ai dit. J'ai conclu qu'il pourrait être nécessaire de construire des chemins nous-mêmes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'avais pas en vue mon honorable ami (M. Davis) ; je parlais d'une manière très générale. Il ne me reste pas grand'chose à ajouter. Les travaux d'approfondissement du Saint-Laurent seront terminés d'ici à deux ans. J'espère que des deux côtés de la Chambre on appuiera le gouvernement dans ce que je pourrais appeler la politique nationale qu'il poursuit en ce moment. Nous outillons nos ports et nos havres dans les provinces maritimes. Nous avons dépensé de fortes sommes d'argent sur l'Intercolonial. J'espère et j'ai confiance que l'emploi de cet argent aura des résultats satisfaisants. Nous dépensons de l'argent à équiper quelques-uns de nos ports sur les lacs, mais pas autant que je voudrais. Si j'étais libre, je l'ai déjà dit, et je le répète, je dépenserais plus d'argent d'ici à deux ou trois ans pour faire face à la situation qu'on nous fait aux Etats-Unis. Quoi qu'il en soit nous allons aussi vite que l'opinion publique en général, nous le permet. On est à équiper Port-Colborne. Mon honorable ami n'a pas de confiance dans les canaux. Si l'honorable député veut s'occuper de la question il comprendra pourquoi nos canaux n'ont pas fait un commerce aussi considérable qu'ils auraient dû. Nous n'avons pas une ombre d'installation à Port-Colborne. Mon honorable ami sait que les dimensions des navires sur les grands lacs augmentent tous les jours. Buffalo, d'un côté du lac Erié, est magnifiquement aménagé. J'étais là l'autre jour, et j'y ai vu ce qu'on a là. Buffalo a cinq milles de brise-lames que l'on est à reconstruire en ce moment en béton. Le gouvernement fédéral dépense des millions. On aménage admirablement tous les ports américains, et Buffalo est la porte qui y conduit. Les plus grands navires des lacs s'y rendent. Buffalo a cinquante-cinq élévateurs. A Port-Colborne, nous n'en avons pas un seul. Comment pourrions-nous y attirer le grain en opposition à Buffalo ?

Eh bien, le port de Montréal n'était nullement outillé, et comment pouvions-nous

faire la manutention du grain qui passerait par nos canaux? Mais on va remédier à cela. Le gouvernement a pris la chose en mains, et je suis bien aise de dire que nous avons reçu l'appui de plusieurs honorables messieurs de l'opposition. Quand les canaux seront équipés, comme ils le seront prochainement ; quand Port-Colborne sera outillé comme on est à l'outiller en ce moment ; quand les chenaux du Saint-Laurent seront approfondis, élargis, marqués de bouées et de phares, le commerce de l'Ouest prendra la route du Canada. Il n'y a aucun doute à cela.

Mon honorable ami a dit quelques bonnes paroles pour Québec. Pauvre vieux Québec! J'ai passé là les plus belles années de ma vie. Je suis heureux de voir Québec renaître et se faire une part du commerce : Montréal n'est pas capable de tout prendre, il y aurait engorgement. Trois-Rivières aussi sera équipé, et il n'y a pas de doute qu'il se fera là aussi un commerce considérable ; en vérité le commerce y est déjà grand à l'heure qu'il est. A Québec viendra une large part du volume commercial par eau et par les chemins de fer. Mon honorable ami doit savoir que le Canadien Pacifique a atteint Québec, que le Grand Tronc aboutit à Québec, que l'Intercolonial passe par Québec ; néanmoins, le commerce maritime de Québec n'a atteint qu'une valeur de $10,000,000, tandis que celui de Montréal se chiffre par $133,000,000. A Montréal, nous ne sommes jaloux de personne. Nous savons que l'année dernière nous n'étions pas en état de faire justice à tout le commerce, et voilà pourquoi il en est allé une si grande quantité à d'autres ports. Pour ma part, je suis disposé à demander au parlement d'outiller Québec sans plus de retard. L'aménagement du port de Québec sera nécessaire, surtout quand sera établie la ligne rapide et j'espère que ce sera très prochainement. Québec aura alors plus d'importance qu'il n'en a jamais eue. Le port de Saint-Jean se développera aussi, et j'espère que la vieille cité historique de Halifax se développera. Ayons le souci de nos ports, qu'ils soient sur les côtes, sur les lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent. Ayons le souci de notre pays, je ne saurais le dire trop hautement. Soyons Canadiens. Ne tournons pas nos regards du côté des Etats-Unis. Ce sont nos amis, sans doute ; s'ils pouvaient prendre tout notre commerce, ils le feraient. Mais je crois fermement que nous ne saurions avoir de meilleurs amis que nous-mêmes, soit en matière de tarif, soit quand il s'agit du développement de nos chemins de fer et de nos voies de communication. En terminant je dirai à mon honorable ami que les gens du Nord-Ouest s'apercevront un jour que nous, gens de Montréal, sommes leurs amis, bien qu'il leur soit arrivé de nous traiter durement, et nous continuerons à être leurs amis s'ils ne nous montrent pas trop souvent les dents.

M. DAVIS : Je désire relever quelques-unes des remarques de l'honorable ministre des Travaux publics. Il me semble qu'il est allé un peu loin en essayant de m'imputer des motifs quand il n'y avait aucunement lieu de le faire. Il nous a dit, ou a insinué, que les gens du Nord-Ouest veulent se faire construire des chemins par les gens de l'Est. Je ne sache pas que j'aie jamais entendu personne dans les Territoires du Nord-Ouest demander aux habitants de l'Est ou demander au gouvernement de dépenser de l'argent dans la construction de chemins de fer pour nous. Nous ne demandons que ce que tous les citoyens ont le droit de demander, c'est-à-dire, les moyens d'envoyer nos produits aux marchés, et cela veut dire mettre de l'argent non seulement dans nos propres goussets, mais aussi dans ceux de tous les citoyens de ce pays. Il dit que le petit village de Montréal, avec ses 400,000 âmes a une population aussi considérable que tous les Territoires du Nord-Ouest ensemble. J'attire l'attention de l'honorable ministre sur le fait que les habitants du Nord-Ouest paient tous les ans des millions de dollars à la ville de Montréal pour aider à augmenter sa population. Les commis voyageurs de la grande ville de Montréal nous arrivent par essaims dans le Nord-Ouest, à toute saison et hors de saison, comme des mouches autour d'un pot de miel. C'est de là que vient l'argent de Montréal. N'eût été le commerce de Montréal avec le Nord-Ouest, il n'y aurait pas 400,000 âmes dans la ville de Montréal. Il dit qu'elle aurait toujours un bon commerce. Il est une certaine classe de navires qui iront toujours au port de Montréal. Mais il faut envisager l'avenir, et je lui dirai que je ne crois pas que les canaux suffisent au transport de tout le grain que nous récolterons dans cete partie du pays d'ici à quelques années.

L'honorable ministre a parlé du montant d'argent que l'on dépense dans le Nord-Ouest. Je répondrai que si l'on veut bien examiner les crédits votés pour les Territoires du Nord-Ouest, les deux ou trois dernières années, on n'y trouvera pas qu'il y ait lieu pour le gouvernement de se vanter de ce qu'on dépense dans le Nord-Ouest. On m'a fait l'honneur de dépenser environ $12 dans mon comté l'année dernière. Je ne me plains pas, nous n'avons pas beaucoup besoin d'améliorations ; mais nous avons besoin de plus grands moyens de transport pour nos récoltes. Nous n'avons pas besoin de crédits de quatre sous pour la construction de quais ou rien de semblable. Qu'il y ait des quais tout le long du Saint-Laurent ; qu'il en pende aux arbres, entre Montréal et Québec, je n'y ai pas d'objection. Qu'on fasse un port de mer devant la porte de chaque habitant entre Québec et Montréal, je ne m'y oppose pas. Ce que je représente ce sont les besoins et les vœux des habitants du Nord-Ouest. L'honorable ministre a trouvé mauvais que je me plaigne des prix payés

pour le transport du blé entre les différents ports. Je constate dans le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux pour cette année, que la moyenne payée l'année dernière pour le transport du grain entre Chicago et Buffalo a été de 2⅛ cents. Je trouve dans un état des prix de transport du grain l'année dernière, entre Buffalo et New-York, que le plus haut prix a été de 3 cents, le plus bas de 1¼ cent et la moyenne de 1⅞ cent. Cela s'accorde avec ce que j'ai dit et prouve que le ministre des Travaux publics est dans l'erreur. J'ai dit que les canaux ne répondent plus aux besoins de l'époque. Je trouve dans le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux un état du mouvement du blé, des denrées et des céréales sur les canaux et sur les chemins de fer entre Buffalo et New-York. Je constate qu'en 1894 les canaux ont transporté 1,400,129 tonneaux et les chemins de fer 5,681,185. Passant à l'année dernière, je constate que les canaux ont transporté 472,857 tonneaux et que les chemins de fer en ont transporté 6,525,862 ; ce qui fait voir que d'année en année, depuis 1894, le fret sur les canaux des Etats-Unis a graduellement diminué pendant qu'a augmenté le trafic des chemins de fer. D'un autre côté, j'ai dit, sans qu'on puisse me contredire, et j'en trouve la preuve ici même dans le rapport du ministre, que le commerce de nos canaux a diminué depuis 1897. Les chiffres sont tous au désavantage des canaux et je suis convaincu qu'il continuera d'en être ainsi. Mon honorable ami dit qu'il veut être patriote. Je suis aussi patriote qu'aucun. Je n'ai rien dit dans ce débat qui ne fût patriotique. Ce que j'ai dit c'est qu'il nous faudrait de plus grands moyens de transport, qu'il nous faudrait un chemin de fer et un port de mer. Mon honorable ami nous dit qu'il est venu à Montréal tant de millions de boisseaux de grain l'année dernière et qu'il en est allé tant de boisseaux à Québec, mais il ne nous dit pas combien il en est allé de millions aux ports américains. Mon désir est de voir tout ce grain passer par un port de notre pays, et en construisant ou développant nos chemins comme il faudrait, de faire en sorte que ce grain qui va aujourd'hui à Buffalo et aux autres ports américains, passe par notre propre pays et par nos ports canadiens.

M. BENNETT : L'honorable député me permettra-t-il de lui demander combien de millions de boisseaux de blé Buffalo a reçus de ports canadiens ?

M. DAVIS : Je n'ai pas les chiffres.

M. BENNETT : Je dirai à l'honorable député que le chiffre n'est que de 3,000,000 de boisseaux.

M. DAVIS : Nous avons entendu beaucoup de plaintes en cette Chambre de ce que le commerce passe des routes canadiennes aux ports américains. L'honorable ministre des Travaux publics nous a encore dit qu'il voulait des navires canadiens. Assurément nous voulons des navires canadiens pour transporter le grain canadien. Je crois que nous avons été obligés de suspendre le règlement du cabotage, il y a trois ans, pour permettre à des vaisseaux américains de venir transporter le grain canadien d'un port canadien à un autre. Pareille chose n'est pas à désirer ; mais nous n'avions pas assez de navires canadiens pour suffire au commerce en cette occasion, et nous avons dû donner ce privilège. Je puis dire que l'ouest canadien n'en est plus à la période expérimentale, et que les hommes d'affaires feraient bien de s'occuper de se procurer assez de navires, et peut-être que le gouvernement leur aiderait en cela.

M. OSLER : Pourrais-je faire observer à mon honorable ami qu'il n'est jamais arrivé qu'il n'y ait pas eu assez de navires canadiens pour transporter le grain de l'ouest à l'est ?

M. DAVIS : Je me rappelle le débat qui a eu lieu en cette Chambre après que le gouvernement eut suspendu le règlement relatif au cabotage afin de mettre fin à l'engorgement qui s'était produit à la tête des lacs il y a deux ou trois ans. S'il y avait eu assez de navires canadiens pour transporter le grain, il n'eût pas été nécessaire de suspendre le règlement.

M. OSLER : Il y avait assez de navires canadiens pour transporter jusqu'au dernier boisseau de ce grain, et le gouvernement a eu tort de suspendre la loi du cabotage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Osler) oublie une chose. Il oublie que la moitié de ces navires étaient occupés dans quelque autre commerce, et n'étaient pas disponibles pour le commerce du grain. Il est bel et bon de dire en vagues termes qu'il y a assez de navires canadiens. Il n'y en a pas assez. Loin de là, car la moitié s'occupent d'autre commerce.

M. OSLER : Je pourrais dire à l'honorable ministre (M. Tarte) qu'à la fin de la saison dernière, après la plus grande récolte qu'ait jamais eue le Nord-Ouest, il est resté à Fort-William trois navires qui ont passé l'hiver parce qu'ils n'avaient pas de grain à transporter. Il y a eu des navires canadiens pour transporter toute la récolte jusqu'au dernier boisseau. La flotte canadienne augmente aussi rapidement que les besoins du commerce de grain. Je parle avec connaissance de cause, parce que j'ai été intéressé pendant plusieurs années dans des navires canadiens sur les lacs du nord, et je puis dire que les navires ont toujours répondu à la demande du grain, et que les propriétaires de navires en construisent d'autres en avance de la demande, et que la semaine dernière encore, on donnait à l'entreprise la construction de navires capables de porter

un demi-million de boisseaux. L'offre correspond parfaitement à la demande.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable monsieur me permettra-t-il de lui rappeler que lorsque ce gouvernement a permis aux navires américains de naviguer dans les eaux canadiennes, c'était pour transporter du grain américain à un port canadien ? M. Booth est la personne qui a demandé ce privilège. Il demanda la permission de se servir de navires américains pour transporter du grain américain et peut-être aussi du grain canadien.

M. OSLER : Du grain canadien ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et pourquoi ? Parce qu'il ne pouvait pas trouver assez de navires canadiens.

M. OSLER : M. Booth a employé ces navires américains à transporter du grain américain à son propre port, pour de là le transporter par son chemin de fer à un port américain. Cela n'est pas transporter du grain à un port canadien.

M. DAVIS : Mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) vient de me passer un rapport du Board of Trade de Winnipeg, qui a trait à la question soulevée par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), et je désire le lire à la Chambre :

La flotte canadienne des lacs ne tient pas tête à l'accroissement annuel du volume du grain à Fort-William, et il convient que les Canadiens se hâtent en cela, ou une trop grande quantité du grain du Manitoba cherchera la voie de l'Atlantique par Buffalo et les lignes américaines. Si tout le grain offert au Pacifique Canadien l'automne dernier avait été porté à Fort-William, il est à douter qu'il y eût eu des navires canadiens pour tout le transporter, même à l'exclusion de la quantité transportée à Buffalo par des navires américains. Tard dans l'automne Buffalo était engorgé, et vu la loi du cabotage, il n'était pas permis aux navires américains de porter du grain de Fort-William à un autre port canadien. Il va falloir ou augmenter considérablement la flotte canadienne ou suspendre le règlement relatif au cabotage, car le grain du Manitoba ne saurait être retenu à Fort-William ou à Port-Arthur parce que la flotte canadienne n'est pas égale à la tâche de le transoprter.

M. OSLER : Je crois que le Board of Trade de Winnipeg est comme bon nombre d'autres institutions de l'Ouest, qui prévoient des événements qui n'arrivent pas. Il s'attend qu'il n'y aura pas assez de navires pour transporter le grain. J'ai dit qu'il s'est trouvé trois navires obligés d'hiverner à Fort-William, parce qu'il n'y avait pas assez de grain du Manitoba à Fort-William pour leur fournir un chargement. Il n'y avait pas de grain.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des navires américains auraient-ils pris un chargement de grain canadien pour des ports américains ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Toute cette discussion est hors d'ordre ; que l'honorable député (M. Davis) continue.

M. DAVIS : L'honorable député (M. Osler) nous dit qu'il n'y avait pas assez de grain pour charger ces navires. Une des raisons pour lesquelles il n'y avait pas assez de grain, c'est que le Pacifique Canadien ne pouvait pas transporter le grain aux élévateurs. Nous avions le grain dans l'Ouest, et s'il avait pu être envoyé à Fort-William, ces trois navires n'auraient pas passé l'hiver là. Quant à ce que l'honorable monsieur a dit du Board of Trade, mon honorable ami (M. McCreary) m'informe que 7,000,000 de boisseaux de grain ont pris la voie de Duluth, parce que le Pacifique Canadien ne pouvait pas transporter ce grain à un port canadien, ce qui est très déplorable. C'est ce que veut empêcher le Board of Trade de Winnipeg, et j'ose dire qu'il n'est pas une réunion d'hommes dans le pays qui soit aussi bien informée sur la question du grain, que le Board of Trade de Winnipeg. Je ferai, de plus, remarquer à mon honorable ami (M. Osler) que c'est son propre associé, M. Nanton, qui est le président de cette institution, et M. Nanton est un homme qui sait ce qu'il dit. Le ministre des Travaux publics a dit qu'il pourrait arriver quelque chose qui mît les chemins de fer américains en état de nous pressurer. Eh bien, ce que j'ai dit, c'est qu'il pourrait être nécessaire pour ce pays, au point de vue national, de construire le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Fort-Simpson, sur la côte du Pacifique, et de le garder sous le contrôle du gouvernement canadien, parce qu'il pourrait arriver, quelqu'un de ces jours, que les Américains se trouveraient en possession du Pacifique Canadien, du Grand Tronc et des autres chemins de fer canadiens. L'honorable ministre (M. Tarte) m'accuse d'avoir dit que notre système de canaux ne vaut rien. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que les canaux auront toujours leur valeur pour le commerce local, mais que nous sommes dans un âge de chemins de fer, et comme le système des canaux ne saurait suffire aux besoins du Nord-Ouest, il serait nécessaire de pourvoir au transport de nos produits au moyen de chemins de fer. Le ministre des Travaux publics nous a dit que nous avons dépensé $100,000,000 pour le Canadien Pacifique. Je me demande comment il est arrivé à ce chiffre. Le rapport de la Compagnie du Pacifique Canadien fait voir qu'elle a encore 16,000,000 d'acres de terres valant au moins $4 l'acre, et cela représente $64,000,000. J'étais sous l'impresseion que nous lui avions donné $25,000,000 en bel argent, ainsi qu'une partie du chemin, qui avait coûté au gouvernement $65,000,000, et qu'elle a reçu une autre subvention de 16,000,000 d'acres de terres, qui représentaient une autre somme de $48,000,000. Si le ministre des Travaux publics veut bien additionner cela, il verra que le Canada a donné au Pacifique Canadien $240,000,000 en terres

et en argent, ce qui excède la valeur de tout le réseau à l'heure qu'il est. Je me plains de ce qu'en face de tout cela, nous avons encore à payer au Pacifique Canadien des prix exorbitants pour faire transporter nos produits.

Le ministre des Travaux publics nous a dit que l'on transporte le grain à 1,100 milles pour 5½ cents, eh bien ! quand nous avons à payer 8½ cents pour 448 milles, n'est-ce pas là un grief que nous puissions formuler ? Il nous a dit que l'on dépensait $500,000 par année pour l'immigration au profit des habitants du Nord-Ouest. Je crois que cet argent est bien dépensé, mais je n'ai jamais entendu dire que cet argent ne fût pas dépensé dans l'intérêt de tout le Canada. Nos agents d'immigration ne représentent pas seulement le Manitoba et le Nord-Ouest ; mais ils représentent les provinces aînées tout aussi bien. Quoi qu'il en soit, il ne se dépense pas un dollar dans le Manitoba ou les Territoires du Nord-Ouest qui ne soit au profit de tout le Canada. Nous sommes des producteurs et nous ne fabriquons rien. L'argent que nous avons pour nos produits vient à l'est et aide à construire vos villes. Nous en sommes orgueilleux, et ce que j'ai dit c'est qu'il est nécessaire de prendre d'autres mesures pour rapprocher l'ouest et l'est plus intimement, de façon à accroître notre commerce, et à favoriser entre ces deux parties du pays des sentiments d'amitié. En disant cela, je parle à un point de vue national. Je répète que la seule solution de la difficulté est, pour le gouvernement, de construire une grande artère nationale, et si le gouvernement veut s'en tenir à la vieille pratique de subventionner les compagnies, qu'il aide à une compagnie à construire une grande voie allant de l'ouest à Québec ou à quelque port qui restera ouvert dix mois de l'année, de façon que nous puissions avoir l'avantage d'un prix raisonnable pour notre blé et n'être pas obligés de le garder en grenier tout l'hiver. Supposons que nous récoltions 40,000,000 de boisseaux de blé dans l'ouest et que nous ayons à le garder en grenier tout l'hiver ; alors quand cette énorme quantité de grain arrivera sur le marché au printemps, le prix tombera aussitôt, et ce n'est pas 6 pour 100 que perdra le cultivateur, mais 25 cents par boisseau. Nous ne voulons rien qui ne soit raisonnable dans le Nord-Ouest. Nous exposons ici ce qui est nécessaire, et quand nous faisons cela nous nous acquittons de notre devoir envers nos commettants. Nous ne demandons à personne de nous construire des greniers ; mais nous voulons la liberté de construire nos propres greniers, et nous ne voulons pas de lois qui créent un monopole d'élévateurs. Qu'on nous donne les commodités raisonnables dont nous avons besoin, et l'on n'entendra plus de plaintes de la part du Nord-Ouest.

La motion est adoptée.

M. DAVIS.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT—GAGES DES CANTONNIERS ET DES AUTRES OUVRIERS.

M. HANCE J. LOGAN (Cumberland) : Je propose que :

Vu la prospérité générale du Canada, le minimum des gages à payer aux cantonniers et autres journaliers employés sur les voies ferrées de l'Etat, devrait être de $1.50 par jour.

On a beaucoup parlé de l'ouest, ce soir ; je voudrais discuter un sujet qui a soulevé beaucoup de récriminations dans l'est du pays. Il ne s'agit pas, il est vrai, de la grande question des voies de transport ; cependant, la matière que je veux traiter, intéresse grandement la classe ouvrière, principalement celle qui travaille sur les chemins de fer du gouvernement, et dont font partie de nombreux pères de famille. Ces derniers doivent faire vivre leur femme et leurs enfants ; ils ne peuvent compter que sur les gages peu élevés qu'on leur accorde. Pour eux, cette question est toute aussi importante que l'est celle des moyens de transport pour la population du Nord-Ouest. Je regrette beaucoup l'absence du ministre des Chemins de fer et Canaux, car j'aurais voulu lui adresser spécialement certaines remarques. Je veux, M. l'Orateur, défendre la cause de deux classes d'employés publics, qui semblent être spécialement négligés, et dont le ministre n'a pas fait de cas, quand il a augmenté les appointements des fonctionnaires des chemins de fer de l'Etat. Il n'a rien fait en faveur des cantonniers et des préposés au trafic. Je me trompe, car l'honorable ministre a augmenté de cinq cents, par jour, le salaire des cantonniers de l'Intercolonial.

Mon intention est de démontrer qu'au cours des trois ou quatre dernières années—années de prospérité continue et, par conséquent, d'augmentation dans le coût de la vie —les cantonniers de l'Intercolonial n'ont vu augmenter que de 5 cents, par jour, le montant de leurs gages, tandis qu'il en coûte maintenant de 15 à 20 pour cent de plus que remarquer aussi que le service de cette voie remarquer aussi que le service de cette voie ferrée est plus considérable et que, par conséquent, la responsabilité des fonctionnaires est plus grande. Jusqu'à l'année 1896, on considérait l'Intercolonial comme un chemin de fer sans importance. Celui qui viendra prétendre ici que l'Intercolonial était, en 1896, une voie ferrée nationale, n'exprimera pas les sentiments de la population des provinces maritimes. A cette époque, les trains fonctionnaient lentement ; nous avions des locomotives et des wagons légers ; par conséquent, les cantonniers n'avaient pas à faire un travail important autant de responsabilité que celui qu'ils doivent accomplir maintenant. Actuellement, nous avons sur cette ligne les trains les plus rapides du continent américain ; nos locomotives pèsent de 80 à 90 tonnes. Ces améliorations nécessitent plus de travail de la part des cantonniers. Cependant, au cours de cette année de pros-

périté, alors que nous nous vantons d'un excédent de recettes, quand nous nous réjouissons si hautement de cette prospérité qui s'étend par tout le Canada, les ouvriers qui travaillent sur les chemins de fer de l'Etat ne gagnent que $1.20 par jour. Et ils ont femme et enfants. Tout ce que je puis dire, c'est que l'ouvrier qui peut joindre les deux bouts, en ne gagnant que des gages si faibles doit être né économiste. Certaines gens prétendront, peut-être, que cette question n'est pas importante. A mon sens, tout ce qui se rapporte à la classe ouvrière du Canada, revêt un intérêt qu'il ne faut pas ignorer. Si nous travaillons à rendre heureux nos ouvriers, notre pays verra des jours de prospérité inconnus jusqu'à présent. Je ne présente pas cette motion sans avoir, à maintes reprises, appelé l'attention du ministère des Chemins de fer, du gérant général et du ministre lui-même, sur ces sujets importants. L'honorable gentleman et le gérant général m'ont dit qu'à cause de l'écart entre les recettes et les dépenses de l'Intercolonial, ils ne pouvaient augmenter les gages des ouvriers de ce chemin de fer. Quant à moi, M. l'Orateur, je dis qu'il ne saurait exister d'écart assez considérable pour excuser un gouvernement de n'accorder à ses employés, comme salaire, qu'une misérable pitance. Les dépenses ont pu être plus fortes que les recettes, au cours du dernier exercice, mais ce fait ne se répétera pas cette année. Alors même que nous aurions un déficit, il ne se rapporterait qu'aux chemins de fer de l'Etat. Nous avons un excédent de plusieurs millions de dollars dans le trésor public ; pourtant, dans cette année de prospérité, nous ne voulons pas augmenter les gages des ouvriers qui travaillent pour nous.

L'honorable ministre mérite les plus grands éloges pour avoir accordé des appointements plus élevés à la plus grande partie du personnel de l'Intercolonial ; je veux parler surtout des préposés à la surveillance des trains, des chefs de trains, des serre-freins, des ingénieurs, des chauffeurs, télégraphistes, des commis de gare. C'est grâce au ministre actuel des chemins de fer que ces salaires ont été augmentés. Comment se fait-il que les cantonniers qui travaillent dix heures par jour, dont la responsabilité est si grande, et qui doivent être des ouvriers habiles, parce qu'il faut une certaine somme de connaissances pour comprendre ce travail, ne reçoivent toujours que $1.20 par jour ? Nous envoyons par tout l'univers des agents d'immigration pour nous amener ici des immigrants. Ce n'est pas une bonne recommandation pour le Canada que de faire connaître à l'univers que nous ne payons que $1.20 par jour aux ouvriers Il faut remarquer encore que ces cantonniers ont consacré leur vie à ce genre d'ouvrage. Je connais des gens, dans mon propre comté, qui ont travaillé au delà de 20 ans comme cantonniers. S'il leur fallait abandonner ce travail demain, bien qu'ils soient des ouvriers capables d'entretenir en bon état une voie ferrée, ils ne pourraient se livrer à d'autres genres de travaux. Quant aux préposés au trafic, je dois dire qu'ils sont forcés, par les circonstances et le genre d'ouvrage qu'ils ont à exécuter, de posséder certaines connaissances ; ils doivent savoir lire et écrire assez bien ; leur honneur et leur intégrité doivent être au-dessus de tout soupçon ; leur responsabilité est énorme, car ils ont charge du transport de marchandises représentant souvent une valeur de plusieurs milliers de dollars ; cependant ils ne reçoivent que $1.20 par jour. L'an dernier, les cantonniers du Pacifique ont déclaré la grève ; qu'a répondu la compagnie aux ouvriers qui demandaient des salaires plus élevés ? " Vous ne pouvez vous attendre à ce que nous qui formons une corporation infime, nous accordions des gages plus élevés que ceux que le gouvernement du Canada paie aux employés de l'Intercolonial." C'est cette raison qui a nui au succès de la grève ; des ouvriers furent forcés de retourner à l'ouvrage, sans avoir obtenu gain de cause. Depuis quelques semaines ces ouvriers se sont mis en rapport avec la Compagnie du Pacifique, et cette dernière a consenti à leur accorder une augmentation de salaires. Aujourd'hui le minimum des gages payés est de $1.25 par jour ; dans les villes et les cités où la vie coûte plus cher, les employés du Pacifique reçoivent des salaires plus élevés. De part et d'autre on a consenti à soumettre à l'arbitrage le cas des cantonniers, si ces derniers ne veulent pas accepter $1.25 par jour. Il me semble que cet état de choses devrait cesser. Je suis en relations intimes avec ces ouvriers, dont un grand nombre font partie de la population de mon comté. Je connais toutes les raisons qu'ils peuvent invoquer, et je ne puis comprendre comment un homme qui a une famille de six, sept, huit, neuf enfants, dans certains cas, trouve le moyen de vivre en ne gagnant que $1.20 par jour. Mon honorable ami de Montréal (M. Gallery) me dit que les journaliers qui travaillent dans les rues de cette ville reçoivent $1.50 par jour. A Amherst nous payons aux ouvriers des rues, des salaires plus élevés que ceux accordés aux employés des chemins de fer de l'Etat. La classe ouvrière du pays se sent mal à l'aise d'avoir à constater que le gouvernement n'accorde pas à ses employés les gages suffisants. Aussi, sans vouloir occuper plus longtemps l'attention de la Chambre, à cette heure avancée de la soirée, je désire, en terminant, signaler encore à l'attention du gouvernement l'état de choses qui existe maintenant, au nom de ces ouvriers dont plusieurs composent la meilleure classe de citoyens du pays ; j'espère que les ministres vont s'occuper immédiatement de cette question, en augmentant les gages des cantonniers, des préposés au trafic, de manière à permettre à ces employés d'accorder plus de confort à leurs familles.

M. J. J. HUGHES (King, I. P.-E.) : Je me lève pour confirmer et appuyer ce qu'a dit

l'honorable représentant de Cumberland (M. Logan). Je vais insister sur d'autres détails. La motion de l'honorable député parle de tous les chemins de fer du gouvernement ; cependant, mon honorable ami a limité ses remarques à l'Intercolonial. En cela, il s'est probablement trompé. A mon sens, le gouvernement, en s'occupant de cette question, devra certainement tenir compte de ce qui se passe sur toutes les voies ferrées de l'Etat, y compris le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. En réalité, je connais des jeunes gens qui s'engagent comme cantonniers sur ces voies ferrées ; leur conduite ne laisse rien à désirer ; ils sont économes et sobres ; cependant, il leur est difficile de vivre convenablement. Ils se marient ensuite, et c'est alors qu'ils constatent l'impossibilité de soutenir leurs familles avec les gages qu'ils reçoivent. Ils travaillent tout le temps, et ils acquièrent de l'expérience et deviennent des employés capables ; cependant, ils se voient forcés d'abandonner cet ouvrage, pour se livrer à d'autres occupations, parce qu'il leur faut vivre. A mon sens, cet état de choses ne devrait pas exister au Canada. Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Cumberland, les cantonniers de chemin de fer ne sont pas des ouvriers ordinaires. Leur ouvrage exige plus d'intelligence, et en outre, il leur faut être sur la voie ferrée, dans tous les temps et à toutes les heures de la journée ; cela les oblige à avoir des habits pour toutes les saisons, pour tous les temps, car autrement, leur santé serait menacée. Je pourrais citer le cas d'un grand nombre de ces employés qui ne peuvent, à cause du salaire peu élevé qu'ils reçoivent, se vêtir convenablement et supporter leur famille ; aussi leur santé se trouve-t-elle compromise, et comme conséquence, ils doivent abandonner cette besogne. Depuis quelques années, la vie coûte plus cher au Canada. Les vêtements coûtent cher, les loyers sont plus élevés et les exigences sociales sont plus sévères, comme résultat des progrès du pays. Si l'on considère toutes ces raisons et d'autres qu'on pourrait invoquer encore, on constatera que le salaire des cantonniers n'est pas assez élevé pour leur permettre de faire vivre convenablement leurs familles. On a augmenté les salaires de tous les autres employés des chemins de fer de l'Etat ; seuls les gages des cantonniers sont restés ce qu'ils étaient il y a plusieurs années. J'espère sincèrement que le gouvernement, ou le ministre des Chemins de fer, va s'occuper sérieusement de cette question, et qu'il traitera ces ouvriers avec justice et générosité. Je suis convaincu que cette reforme recevra l'appui de tous les membres de cette Chambre.

M. DAN GALLERY (Montréal, Sainte-Anne) : J'approuve pleinement les remarques des honorables messieurs qui ont plaidé, avec tant de zèle, la cause des cantonniers. Je regrette cependant, qu'ils aient limité leurs observations aux employés des chemins de fer du gouvernement. En effet, les ouvriers des canaux publics méritent une égale attention ; le gouvernement, s'il étudie la question de l'augmentation du salaire des employés de l'Intercolonial, devrait s'occuper encore des ouvriers de nos canaux. Il me semble que le minimum de salaires mentionné dans cette résolution, devra s'appliquer aussi à tous les employés des canaux. J'irai plus loin, et je dirai que si le gouvernement veut, en étudiant ce sujet, rendre justice à toutes les classes d'ouvriers qu'il a à son emploi, il adoptera une attitude qui lui assurera l'appui de tous les amis de la classe ouvrière de ce pays.

M. PUTTEE : Je veux dire quelques mots, pour exprimer combien je suis favorable à cette résolution. Je déclare, tout d'abord, que j'approuve entièrement le principe qu'elle contient. Les remarques qu'on a faites et cette motion même s'adressent plus spécialement à l'attention du ministre des Chemins de fer, qui se trouve présentement absent de la Chambre. J'espère, toutefois, que l'adoption de cette motion par la Chambre, aura pour conséquence d'engager l'honorable gentleman à la mettre en vigueur sans retard. Moi-même, j'airais aimé que cette motion fût rédigé dans des termes plus généraux. On aurait pu y déclarer que le minimum des gages de tous les employés du gouvernement serait de $1.50 par jour. Je ne parle pas exclusivement des ouvriers de nos chemins de fer. Inutile aussi d'arguer des capacités et de la pratique qu'il faut pour exécuter tel ou tel ouvrage. Il suffit de dire qu'il faut que cette besogne se fasse et que, pour cela, il faut des ouvriers. Je ne crois pas que le gouvernement agisse sagement en n'accordant à des jeunes gens qu'un salaire ridicule, et qui ne leur permet pas de se marier Au contraire, l'Etat devrait donner des gages suffisants pour engager ces ouvriers à fonder des familles. Nous comptons sur l'Intercolonial environ 700 cantonniers ; le fait que ces ouvriers ne reçoivent pas un salaire convenable a une portée plus grande qu'on ne saurait l'imaginer dans l'est. Il y a au delà de 12,000 cantonniers sur les autres chemins de fer ; je suis convaincu que ces employés ne reçoivent un salaire si minime que parce que le gouvernement ne veut pas payer des gages plus élevés à ses ouvriers. Certaines compagnies ont signalé le fait que les employés des lignes de chemin de fer du gouvernement recevaient des gages moins élevés que ceux qu'elles accordaient elles-mêmes à leurs propres ouvriers. Ce fait a été pleinement démontré lors de la grève de l'an dernier. Actuellement, la question de gages affectant 6,000 ou 8,000 employés du Pacifique Canadien est soumise à l'arbitrage. Je suis convaincu que si le ministre des Chemins de fer voulait agir d'après cette résolution et accorder immédiatement l'augmentation demandée, cette attitude porterait ses fruits à l'égard des employés des autres compagnies de chemin de fer. A mon

sens, cette résolution aurait dû être rédigée dans des termes plus larges ; en effet, je constate qu'il y a un projet de loi soumis à la Chambre et se rapportant aux appointements des fonctionnaires du ministère des Postes. Si cette mesure est adoptée, le minimum des salaires des employés de ce ministère sera de $1.25 par jour. A mon avis, le gouvernement devrait reconnaître que le fonctionnaire qui lui consacre tout son temps devrait recevoir au delà de $1.25 par jour, parce que ce salaire ne peut lui permettre de faire vivre une famille.

M. H. R. EMMERSON (Westmoreland): Je demanderai à la Chambre de me prêter son attention, durant quelques instants. Je veux signaler la position qu'occupent les préposés au trafic, comme commis ou comme manœuvres. Je reconnais ce qu'on a dit à propos des cantonniers des chemins de fer du gouvernement. Les fonctionnaires dont je veux parler sont obligés de travailler de treize à quinze heures par jour et ils ne reçoivent que $1.20 ; leur besogne exige une instruction plus qu'ordinaire. Je crois qu'il y a une condition insérée dans toutes les conventions se rapportant aux entreprises accordées par le gouvernement, obligeant l'entrepreneur à payer à ses ouvriers un salaire minimum de $1.25 par jour ; il semble étrange que le gouvernement, qui impose cette condition, n'accorde que $1.20 par jour à ses propres ouvriers.

M. TAYLOR : Les temps sont pourtant si prospères!

M. EMMERSON : Oui, la prospérité règne dans le pays. Je suis convaincu que le ministère des Chemins de fer doit avoir le mérite des réformes qu'il a opérées. Il y a quelques années, c'est-à-dire avant 1896, on ne payait que 90 cents et 99 cents par jour à ces employés. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a porté graduellement à $1.20 le montant de ces gages. Le moment est venu d'augmenter ces salaires. A Moncton, un grand nombre de fonctionnaires de l'Intercolonial ont vu augmenter leurs appointements. Les commis reçoivent maintenant un salaire convenable. Auparavant, ils étaient obligés de compter, pour vivre, sur des appointements ridicules. Dans les ateliers de Moncton, il existait un système en vertu duquel les salaires n'étaient pas justement répartis entre les ouvriers. On a demandé l'institution d'une commision chargée de classifier les détails des travaux qu'on exécutait à cet endroit, afin d'établir une certaine moyenne de salaires pour chaque genre d'ouvrage. A mon avis, on aurait dû suivre cete ligne de conduite. Le ministre des Chemins de fer a cru qu'il valait mieux agir autrement, et il a donné à ses fonctionnaires l'ordre de préparer des états divers. Sous l'ancien système, trois ou quatre ouvriers pouvaient travailler au même ouvrage ; il leur fallait aux uns comme aux autres la même habileté, les mêmes connaissances. Cependant, l'un gagnait 15 cents par heure, un autre, 19 cents, et un troisième, 22 cents. Tout cela sans ordre ni principe aucun. C'est là le système en vigueur sur l'Intercolonial depuis la construction de ce chemin de fer. L'employé qui recevait un salaire relativement élevé, ne courait cette chance que parce qu'il lui arrivait d'être plus heureux que son voisin. Peut-être pouvait-il compter sur un peu plus d'influence afin d'appeler l'attention sur la nature de ses réclamations. On a établi une nouvelle échelle de prix, et ces injustices sont disparues dans une certaine limite. Les ouvriers qui font le même travail reçoivent le même salaire, en tant que les conditions des travaux le permettent. Il me semble que si l'on eût adopté un système plus parfait de classification de ces travaux, on aurait rendu justice complète à tous les intéressés. Les influences politiques n'auraient pu alors se donner libre jeu, ni s'exercer en faveur de tel ou tel employé. Ce dernier aurait reçu les gages indiqués par l'espece d'ouvrage qu'il accomplissait. J'approuve cordialement ce qu'ont dit ceux qui ont proposé et appuyé cette motion, et je demande que cette question reçoive le plus tôt possible la considération du ministère des Chemins de fer.

M. DONALD A. MACKINNON (Queen-est) : J'ai écouté attentivement les discours que viennent de prononcer ceux qui appuient cette résolution, mais je dois dire que je ne partage pas les opinions qu'ils ont exprimées. A mon avis, on devrait laisser le règlement de cette question au ministre des Chemins de fer et à ses fonctionnaires. Certains travaux à accomplir sur l'Intercolonial ne sauraient être payés $1.50 par jour.

M. LOGAN : Dans ce cas, on ne devra pas faire exécuter ces travaux.

M. MACKINNON : Ils peuvent être nécessaires, sans qu'on soit obligé de payer ces gages. Cela dépend beaucoup de la nature de l'ouvrage, et de l'ouvrier qui accomplit cette besogne. Certains employés sont jeunes ; d'autres sont plus avancés en âge ; il y a des ouvriers qui peuvent gagner $1.50 par jour, tandis que d'autres ne méritent pas de recevoir ce salaire. Dire qu'on ne devrait pas leur accorder de l'ouvrage, s'ils ne sont pas capables de gagner ce montant, serait empêcher toute une classe d'ouvriers de travailler sur cette voie ferrée.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Mais cette résolution se rapporte aux cantonniers.

M. MACKINNON : Je prétends que c'est appliquer un mauvais principe que d'adopter une résolution semblable, car il me semble que c'est accorder trop de champ à la pression qui peut s'exercer du dehors. Cela ne serait pas juste à l'égard de ceux qui ont mission d'administrer ce chemin. Voici un département confié à la garde du ministre

des Chemins de fer, qui doit être capable de l'administrer. L'honorable gentleman a sous ses ordres des administrateurs capables de remplir les fonctions qui leur sont confiées. Leur enlever le droit de déterminer eux-mêmes le montant des salaires qu'ils doivent accorder à leurs ouvriers, n'est pas digne de ce parlement. C'est pourtant ce que nous ferions, si nous adoptions cette résolution.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Celle-ci n'établit qu'un minimum de gages.

M. MACKINNON : Le parlement ne doit fixer ni maximum ni minimum de gages. Cette question doit être laissée aux fonctionnaires de ce chemin de fer. Le parlement ne détermine pas le montant des salaires accordés aux ouvriers qui ne sont pas à son emploi. Je suis convaincu que le ministre des Chemins de fer va s'occuper sérieusement et honnêtement de cette question.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Je voudrais poser une question à l'honorable député. Il a parlé d'une certaine classe d'ouvriers de l'Intercolonial. Mais cette résolution se rapporte aux cantonniers. Je lui demanderais de me dire s'il connaît les devoirs d'un cantonnier. S'il connaît ces détails, il doit savoir combien ces devoirs sont onéreux et fatigants. La personne qui n'a pas les capacités suffisantes pour remplir ce travail ne saurait servir comme cantonnier.

M. MACKINNON : Si l'honorable député veut lire toute la résolution, il constatera qu'elle ne se rapporte pas seulement aux cantonniers, mais à toute la main-d'œuvre.

M. ARTHUR S. KENDALL (Cap-Breton): Je pose en principe général qu'aucune entreprise ne saurait exister dans ce pays, si elle ne peut se maintenir par elle-même. Je sais qu'un grand nombre de membres de cette Chambre ne voudront pas admettre cette proposition. D'un autre côté, on reconnaîtra généralement, surtout en présence des électeurs, qu'il ne devrait exister d'industrie dans un pays civilisé, si celle-ci ne peut rapporter aux ouvriers qui y travaillent, un salaire suffisant pour permettre à ceux-ci et à leur famille de vivre suivant les exigences de la civilisation. Je crois que le peuple du Canada reconnaîtra le bien fondé de ce principe, surtout quand il s'agit d'une entreprise du gouvernement. Ce dernier ne devrait se lancer dans une exploitation quelconque, s'il ne peut remplir le devoir dont je viens de parler à l'égard de ses employés. On reconnaîtra encore que, comme ce pays a beaucoup d'employés, le gouvernement devrait se montrer le modèle des patrons. On se rappellera qu'à la dernière session, j'ai demandé aux ministres d'obtenir, pendant les vacances, des renseignements d'autres pays, de la Nouvelle-Zélande, de la Suisse, de la Grande-Bretagne, etc., sur la mise en vigueur des lois destinées à améliorer la condition des classes ouvrières, surtout sous quatre rapports principaux : 1° quant au salaire minimum ; 2° quant à la diminution des heures de travail ; 3° quant aux indemnités pour blessures et accidents mortels ; 4° quant aux pensions de retraite. On a mentionné, ici même, le nom de feu Henry A. Harper, qui faisait partie du département du Travail. Quelque temps avant sa mort prématurée, il avait recueilli une foule de renseignements sur toutes ces questions ; on m'a communiqué ces documents. Je suis heureux de constater que mon honorable ami de Cumberland (M. Logan) s'est occupé d'une de ces matières importantes, et qu'il a présenté cette résolution à la Chambre. J'ai annoncé que je présenterais moi-même une motion que je discuterai plus tard, si le temps me le permet. Pour en revenir au sujet qui nous occupe, tout le monde sait qu'un salaire de $1.20 ou $1.25 par jour tient dans un état de pauvreté les employés de l'Intercolonial à Montréal, à Québec, à Moncton, à Saint-Jean, à Amherst, à Halifax, à New-Glasgow, à Sydney, etc. Je répète que la population du Canada ne veut pas voir le gouvernement se livrer à une exploitation qui ne lui permet pas de founir à ses employés, et à leurs familles, des gages convenables, ou tout au moins suffisants à l'entretien de ces familles.

Il n'y a pas très longtemps je faisais remarquer pourquoi l'Intercolonial nous coûtait si cher chaque année, et je demandais au ministre des Chemins de fer et Canaux de réaliser une économie en achetant à meilleur marché la houille dont il a besoin pour ce chemin de fer. J'appuie cordialement la motion de l'honorable représentant de Cumberland, et je suis convaincu que la population du Canada fera comme moi, parce qu'elle connaîtra parfaitement tous les détails de cette question.

M. CHARLES MARCIL (Bonaventure) : Les griefs présentés par nos amis de la Nouvelle-Ecosse existent aussi dans la province de Québec, en ce qui a trait à l'exploitation de l'Intercolonial dans cette partie du pays. J'ai déjà eu l'occasion, à maintes reprises, d'appeler l'attention du ministère des Chemins de fer sur cette matière, mais sans succès, ce qui est le cas de mon honorable ami. A mon sens, on ne saurait accepter le principe, énoncé ce soir, qu'on doit laisser aux fonctionnaires de l'Intercolonial le soin de déterminer le montant des gages de ces employés. Le parlement détermine les gages et les appointements de tous ses fonctionnaires et employés par tout le Canada ; je me demande pourquoi l'on ne se montrerait pas aussi généreux à l'endroit de la classe ouvrière. On a prétendu que les gages et les appointements de tous les fonctionnaires de l'Intercolonial avaient été augmentés. Notre population n'apprendra pas sans surprise que les ouvriers, les cantonniers ont été complètement oubliés et qu'on n'a eu de générosité qu'à l'égard des autres employés de ce che-

min de fer. Nous connaissons tous les difficultés qu'ont à surmonter les cantonniers ; nous savons combien est pénible leur labeur, surtout dans un pays comme le nôtre, où les hivers sont longs, et où il faut à ces ouvriers travailler dix, douze et quelquefois quatorze heures par jour. S'il est une classe d'ouvriers qui devrait être bien rémunérée de son travail, c'est bien celle des cantonniers qui sont chargés de la surveillance et de l'entretien des lignes de chemin de fer. Nous voyageons sur nos voies ferrées sans nous rendre parfaitement compte du danger qui menace notre vie et celle des personnes qui nous sont chères, danger auquel nous échappons grâce à la vigilance de ceux qui doivent entretenir en bon état ces voies ferrées. J'espère que le ministre des Chemins de fer et Canaux va se montrer généreux, au nom du gouvernement et au nom du pays, à l'endroit des classes les plus pauvres de tous les fonctionnaires de l'Etat. La prospérité règne maintenant au Canada. Nous nous vantons de nos excédents de recettes, et puisque les représentants du peuple dépensent des millions et des millions de dollars, tâchons qu'on ne dise pas de nous que nous demandons à un pauvre individu qui est à l'emploi du gouvernement, d'élever une famille de six, sept, huit, neuf et dix enfants, ce qui est souvent le cas dans la province de Québec, en ne retirant que la maigre pitance de $1.20 par jour.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : La Chambre se montre animée d'un sentiment de générosité si accentuée qu'elle devrait étendre ses sympathies à une autre classe de fonctionnaires qui a autant de droit à la considération du gouvernement que les employés dont on vient de parler. Il s'agit des facteurs, de ceux qui estampillent et qui font le triage pour le compte du ministre des Postes. Il y en a un grand nombre à Montréal ; leurs appointements sont ridicules. Ils ne reçoivent pas même $1.50 par jour. Ceux qui estampillent et qui font le triage méritent autant de considération que le moindre employé de l'Intercolonial ; il s'en trouve, parmi eux, un certain nombre qui sont obligés de faire vivre des familles nombreuses, et qui ne gagnent pas même $400 par année. C'est pourquoi je propose :

Que la dite résolution soit amendée par l'insertion, après le mot " l'Etat ", des mots suivants : " comme aussi à tous les hommes employés sur les canaux du Canada, et à ceux qui font l'estampillage, trieurs et facteurs dans le service public du Canada."

Cet amendement se trouve dans la note indiquée par mon honorable ami de Montréal. Un grand nombre des employés des canaux se trouvent dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ici ; et ils ont autant de droits que n'importe qui de ceux qu'on a mentionnés, de recevoir un salaire de $1.50 par jour.

M. FLINT : Si l'honorable député voulait faire mention, dans son amendement, de tous ceux qui travaillent aux ouvrages publics du Canada, je voterais en faveur de cette proposition.

M. MONK : Je ne croyais pas que cela fût nécessaire, car je considérais que le ministre des Travaux publics rendrait justice anx fonctionnaires et aux employés de son ministère.

M. J. B. MORIN (Dorchester) : Je veux dire un mot du salaire des employés publics. J'ai parcouru la liste de ces fonctionnaires, et j'ai remarqué les appointements de chacun de ces derniers. J'ignore si c'est moi qui me trompe, ou si ce sont ces employés qui se leurrent eux-mêmes, mais on ne m'a jamais dit que ces fonctionnaires se plaignaient de recevoir des appointements trop élevés. Au contraire, on s'est plaint très souvent, devant moi, de ce que ces salaires n'étaient pas assez élevés. Je puis dire, en pleine connaissance de cause que les appointements et les salaires des employés de l'Etat ne sont pas équitablement divisés. Je connais des gens pleins de santé et possédant des connaissances assez vastes, et qui ne gagnent que $1.50 ou $1.60 par jour. D'un autre côté, il y a des fonctionnaires qui retirent annuellement, comme appointements, $1,800, $2,000, $2,600 et $2,800. A différentes reprises, j'ai été prêt à demander à certains de ces fonctionnaires comment ils pourraient gagner leur vie, si on les remerciait de leurs services, vu qu'ils peuvent à peine marcher. Si vous consultez la liste des fonctionnaires de l'Etat, vous constaterez que quelques-uns de ces derniers sont âgés de 73 ans. Un certain nombre d'entre eux reçoivent $2,800 par année pour travailler 4 ou 5 heures par jour. C'est un fait reconnu. A mon sens, on a eu raison de parler, comme on l'a fait, des salaires des ouvriers du gouvernement sur les voies ferrées de l'Etat. Ce sont ces ouvriers qui font le plus dur travail, car ils doivent faire leur besogne à la pluie comme au beau temps, au froid comme à la chaleur. Cependant, ils ne reçoivent que $1.15, $1.20 ou $1.25 par jour. Dans nombre de cas, ils doivent accepter les emplois les moins importants de tout le service, s'ils n'ont pas des amis influents pour les aider. Ils courent même le risque de ne pas être nommés. Pourquoi les ouvriers travaillent-ils 10 et 12 heures par jour, pour ne retirer qu'un salaire de $1.15 ou $1.25, tandis que des fonctionnaires qui peuvent à peine marcher, reçoivent $2,800 d'appointements par année ? Ils sont bien faibles, mais ils réussissent tout de même à atteindre leurs bureaux, où ils se rendent depuis quarante ans. Quant à moi, je veux que les employés du gouvernement reçoivent des salaires répartis plus équitablement.

M. GALLERY : On m'a dit que, dans certains ministères, on trouvait des femmes qui ont des appointements annuels de $1,500 et de $2,000.

Je trouve étrange qu'on leur accorde des salaires aussi élevés lorsque de pauvres ouvriers ne gagnent pas plus de $1 à $1.25 par jour. A Montréal, par exemple, les regrattiers gagnent $1.50 par jour ; c'est ce que devraient gagner aussi les travailleurs qu'on emploie sur les canaux et qui s'exposent à toutes les intempéries pour faire leur ouvrage. S'ils ne méritent pas ce salaire, autant vaudrait dire qu'ils ne méritent rien du tout. Je ferai remarquer à la députation que les employés des canaux ne travaillent que sept mois par année, et cela, afin de lui faire voir que les salaires sur lesquels ils ont à compter pour entretenir leur familles l'année durant, sont, en vérité peu élevés. J'espère donc que le ministre va s'occuper immédiatement de les augmenter.

M. FARQUHARSON : Cette question m'intéresse à un haut degré. Il y a nombre d'employés sur le chemin de fer du gouvernement dans l'Ile du Prince-Edouard qui, selon moi, n'ont pas un salaire suffisant. Cependant, je l'admets, cette question est fort épineuse ; c'est tâche très difficile que de rajuster les salaires des employés publics, et celui qui entreprendrait de l'exécuter mériterait une forte rémunération. L'honorable député qui vient de prendre son siège et celui qui a parlé avant lui ont soulevé un point très important en disant que les salaires sont répartis d'une façon inégale et que certains employés sont trop rémunérés lorsque d'autres le sont trop peu. Mais le remède à ce mal est probablement difficile à trouver. Dès avant de venir siéger ici, je savais que dans plus d'un cas il y avait pléthore d'employés et je vois que, en règle générale, un très grand nombre touchent des salaires fort élevés en raison d'emplois qui comportent peu d'ouvrage ; mais enfin, il paraît qu'il ne faut pas trop s'en plaindre, partout dans l'univers ce sont ceux qui travaillent le moins qui sont payés plus cher ; c'est ce qu'on trouve ici comme ailleurs. Pourquoi un particulier quelconque reçoit-il $2,000 ou $3,000 par année à rester assis derrière un pupitre, tandis qu'un autre ne touche que $300 ou $400 pour faire à peu près la même chose ? C'est ce que je m'explique difficilement. On m'attribuera peut-être des tendances trop démocratiques, mais je ne suis pas moins d'avis qu'il faut sympathiser avec le pauvre et lui accorder tout salaire qui lui est dû pour son travail. Qu'on institue une commission et qu'on la charge de s'enquérir des anomalies qui existent au sujet, de la répartition des salaires, et de faire tous les remaniements susceptibles d'assurer à chacun ce à quoi il a droit. Le pauvre ouvrier consacre à l'entretien de sa famille tout ce qu'il gagne—et, en général, la famille de l'ouvrier est nombreuse—et il ne peut compter sur aucune épargne pour l'avenir. Il faudrait donc étudier cette question et travailler à rendre justice aux employés du gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis près de six ans que je suis ministre des Travaux publics, je paie à certains employés des salaires qui peuvent paraître élevés, et à d'autres, des salaires plus faibles, je prendrai la liberté de déclarer que nous ne sommes peut-être pas assez généreux à l'égard de nos employés. Cette déclaration semblera étrange, peut-être, mais enfin, tout homme d'affaires important conviendra avec moi qu'on ne saurait payer trop cher un bon employé. Si l'on accorde deux ou trois mille dollars à un employé peu capable et dix ou quinze mille à un autre qui est supérieurement doué, on s'apercevra que, en définitive, celui-ci coûte moins cher que le premier. Prenons, par exemple, les grandes corporations, les grandes compagnies de chemin de fer. Elles agissent toutes d'après ce principe ; dans les bureaux du Pacifique, à Montréal, il y a une dizaine d'employés qui touchent chacun plus de vingt mille dollars par année. Voilà, certes, des salaires fort élevés ; cependant, ceux qui les reçoivent en leur qualité de principaux employés du Pacifique ou du Grand Tronc, les gagnent, et s'ils ne les gagnaient pas, on refuserait de les leur accorder. Pour moi, je suis d'avis que le pays ferait mieux de voir à s'assurer, moyennant finance, les services les plus utiles et les plus efficaces qu'il pourrait ; voilà ce que je ne crains pas de dire. J'ai moi-même augmenté les appointements de mes employés. Il y a, aujourd'hui, au ministère des Travaux publics, des hommes qui, s'ils n'avaient pas commencé par se faire employés publics, auraient peut-être pu gagner de dix à quinze mille dollars dans une grande ville. On trouve sans peine, à Montréal et à Toronto, des architectes et des ingénieurs qui se font un revenu de dix à quinze mille dollars par année. Le service public compte aujourd'hui des hommes comme ceux-là, et en vérité ce sont des fonctionnaires d'une très haute compétence. Nous ne pouvons pas tous gagner des salaires aussi élevés, de même que nous ne pouvons pas tous devenir députés.

Nos honorables amis qui ont prétendu que les employés ne reçoivent pas assez en recevant un dollar et demi par jour, doivent se rappeler une chose, c'est que—et je ne crois pas me tromper en l'affirmant—les ouvriers de Montréal ou de Toronto ne gagnent pas plus de $400 par année en moyenne. L'employé public, lui, est sûr d'avoir de l'ouvrage tous les jours de l'année, et je puis dire à mes honorables amis que les ministres de la Couronne n'ont aucune peine à trouver des gens qui soient disposés à travailler pour les salaires qu'on paie actuellement. Mais, pour moi, le point difficile, c'est que je ne puis prendre à mon emploi tous ceux qui brûlent de se sacrifier sur l'autel de la patrie en raison de ces faibles salaires. Les employés de chemin de fer, je l'avoue, ont peut-être à faire un ouvrage plus peinible, mais ils n'en sont pas moins

heureux d'être appelés à ce genre d'emploi. Tous les jours, je reçois quantité de lettres dans lesquelles l'on me demande de l'emploi sur un chemin de fer quelconque aux conditions actuelles. Toutefois, je trouve que les salaires actuels ne sont pas assez élevés, mais je profite de cette occasion pour déclarer que si nous avons de bons employés, nous ne devons pas hésiter à leur payer les appointements qu'ils méritent ; ceux que nous payons aujourd'hui à nos principaux fonctionnaires sont insuffisants.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Si l'honorable ministre des Travaux publics reçoit tant de requêtes, c'est qu'il est trop généreux à l'égard de ses employés. Il leur donne un salaire convenable et ainsi il peut s'assurer les services des hommes les plus compétents.

Je suis d'avis qu'un homme ne fait d'ouvrage qu'en proportion du salaire qu'on lui donne. Plus on augmente ses salaires, plus il travaille et je crois que si vous augmentez les salaires sur le chemin de fer Intercolonila vous pourriez réduire le nombre des ouvriers, car quatre ouvriers bien payés feraient autant d'ouvrage que six aujourd'hui. Je crois que les employés devraient être payés suivant leur valeur, et il est très désirable que l'on n'emploie que des gens compétents et qu'on leur paie des salaires raisonnables.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : En réponse à la prétention de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) qu'il est facile d'obtenir des ouvriers à de petits salaires, je dirai qu'il est malheureusement vrai que des pères de famille accepterait souvent un salaire insuffisant, mais il n'est pas juste de poser la question sur ce terrain comme l'honorable ministre des Travaux publics semble vouloir la poser. La résolution n'est peut-être pas très bien rédigée. Elle dit :

> Que vu la prospérité générale du Canada le taux minimum des gages des cantonniers et autres travailleurs sur les chemins de fer du gouvernement devrait être de $1.50.

A mon avis, les ouvriers ont droit d'être payés suffisamment pour faire vivre leur famille que le pays soit prospère ou non. Il n'y a aucun doute que le coût de la vie a augmenté beaucoup dans ces cinq ou six dernières années. C'est une considération dont il faut tenir compte non seulement sur le chemin de fer Intercolonial, mais dans tous les départements du service public, y compris le service des postes et le département des Travaux publics. Ceux qui travaillent sur le chemin de fer Intercolonial, les cantonniers surtout, occupent des positions de grande responsabilité et travaillent bien fort. C'est une considération qui demande l'attention de la Chambre des communes, ou plutôt celle du ministre des Chemins de fer et Canaux. Il semble un peu étrange que mon honorable ami de Cumberland (M. Logan) n'ait pas songé à cela lorsqu'il a voté ces années dernières pour l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond et pour l'arrangement avec le Grand Tronc. On sait que le pays a payé un prix très élevé—beaucoup plus élevé que le coût du chemin de fer—et qu'un arrangement qui n'était pas beaucoup à l'avantage du pays a été fait avec le Grand Tronc. Aujourd'hui, nous avons dans l'administration de l'Intercolonial un déficit qui est probablement le résultat de ces opérations. Il ne leur est peut-être pas dû entièrement, car une bonne part doit sans doute être attribuée au fait que le chemin de fer Intercolonial n'est pas administré suivant les principes d'affaires, comme le sont les chemins de fer des grandes compagnies du Canada et aux Etats-Unis. Si l'on achetait les approvisionnements du chemin de fer de la même manière que les autres corporations de chemin de fer les achètent, il n'y aurait pas de déficit et l'on pourrait peut-être payer aux ouvriers le salaire que demande cette résolution sans imposer un sou de plus de taxes au pays. Il serait peut-être bon alors pour l'honorable député de Cumberland et pour ceux qui comme lui montrent beaucoup de sollicitude pour les ouvriers, de songer à ce côté de la question afin que l'honorable ministre des Chemins de fer ne puisse pas, ainsi que mon honorable ami l'a dit, s'appuyer sur le déficit de l'Intercolonial pour refuser de payer aux ouvriers des salaires que des deux côtés de la Chambre on croit leur être justement dus.

Une autre considération qui mérite aussi d'attirer l'attention de cette Chambre, est l'absence de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) et de l'honorable ministre du Travail (M. Mulock) qui devraient être ici pour prendre part à ce débat. Où est le ministre du Travail ce soir, lui qui montre tant de sollicitude pour faire fixer un juste salaire dans les contrats entre le gouvernement et les entrepreneurs. Pourquoi mon honorable ami (M Logan) n'a-t-il pas demandé à l'honorable ministre du Travail d'user de son influence auprès de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux pour l'engager à rendre justice à ces ouvriers ?

M. LOGAN : Je sais que le chef de l'opposition ne parlerait pas ainsi s'il savait que l'honorable ministre du Travail été très malade toute la semaine dernière, et qu'il lui est impossible de sortir.

M. BORDEN (Halifax) : Je regrette beaucoup d'apprendre la maladie de l'honorable ministre du Travail, mais mon honorable ami (M. Logan) a eu plus d'une fois pendant cette session l'occasion de proposer l'adoption de sa motion lorsque le ministre du Travail était dans la Chambre.

M. LOGAN : Je n'ai eu aucune occasion de proposer ma motion avant aujourd'hui, que le ministre du Travail fût dans la Chambre ou non.

M. BORDEN (Halifax) : Cela montrerait que le ministre du Travail n'a pas été bien

souvent dans la Chambre pendant cette session, parce que la motion est sur le feuilleton de la Chambre depuis cinq ou six semaines ; mais pourquoi alors ne demandait-il pas l'intervention du ministre du Travail dans la question. On dit que cet honorable ministre tire beaucoup de gloire du fait qu'il a été établi une échelle de juste salaire pour les ouvriers employés au travaux faits à l'entreprise pour le compte du gouvernement. Pourquoi alors ne pas avoir demandé au ministre du Travail de s'employer auprès du ministre des Chemins de fer? Le gouvernement se donne tant de peine au sujet de ces contrats qu'il les publie dans la *Gazette du Travail*, et cependant il n'est pas capable de régler une affaire qui, d'après l'honorable député de Cumberland, a une si grande importance et sur laquelle il a cru devoir appeler l'attention de la Chambre ce soir. Le principe de la résolution que mon honorable ami propose est bon. Je ne pourrais me prononcer sur le chiffre exact du salaire qu'un ouvrier devrait recevoir, mais je crois que vu l'augmentation du coût de la vie il n'est que juste que la question soit examinée et que l'on accorde à ces ouvriers l'augmentation de salaire que les circonstances existantes demandent.

M. ALEX JOHNSTON (Cap-Breton) : Je n'ai que quelques observations à faire sur la motion de l'honorable député de Cumberland (M. Logan). Cette motion a toute mon approbation. Dans le comté que je représente il y a autres grand nombre de personnes employées sur le chemin de fer, et mon collègue (M. Kendall) et moi, nous avons déjà demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux d'augmenter les gages de ces employés. Les préposés aux bagages et les cantonniers, particulièrement, ne sont pas, suivant moi, suffisamment payés, et je seconde tout ce qui a été dit à ce sujet. En réponse à l'honorable chef de l'opposition, je dirai que bien que les choses sur l'Intercolonial ne me satisfont pas ainsi que plusieurs autres membres de cette Chambre, elles sont cependant beaucoup mieux que du temps des conservateurs. Je me rapelle très bien que lorsque l'ancien gouvernement a construit le chemin de fer sur l'île du Cap-Breton, les ouvriers étaient obligés de se contenter de 95 cents par jour, et le gouvernement d'alors n'a jamais fait d'effort pour faire augmenter ce misérable salaire. Bien que les gages que les employés de l'Intercolonial reçoivent présentement ne soient pas suffisants pour qu'ils puissent faire vivre leur famille, nous avons cependant la consolation de savoir qu'ils sont plus élevés que lorsque les conservateurs étaient au pouvoir. Je ne veux pas discuter ce soir avec le chef de l'opposition la question des déficits de l'Intercolonial, mais il sait et le pays et la Chambre savent que l'Intercolonial a donné plus de déficits avant 1896 qu'après. Aujourd'hui nous avons moins de déficits qu'avant 1896 et les gages sont plus élevés. Je me suis levé simplement pour donner mon adhésion à la motion de mon honorable ami (M. Logan), et j'espère que le gouvernement l'acceptera favorablement.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami le chef de l'opposition a fait allusion au fait que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et l'honorable directeur général des Postes n'étaient pas à leurs sièges ce soir. C'est très regrettable, j'en conviens, mais mon honorable ami conviendra aussi avec moi que quelquefois d'autres devoirs, d'autres raisons bonnes ou mauvaises, empêchent quelquefois les membres du parlement d'assister aux séances de la Chambre. Mais ce soir l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et l'honorable directeur général des Postes ne peuvent pas être accusés de négliger leurs devoirs. Ils ne sont pas allés dîner ni banqueter dans d'autres villes, mais ils sont absents pour une raison que nous déplorons tous. Il est bien connu que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas été en bonne santé pendant la présente session, et le directeur général des Postes est retenu chez lui par une indisposition sérieuse qui, je le regrette, l'empêchera de venir à la Chambre pendant quelque temps encore. Mais j'espère pouvoir calmer l'inquiétude de l'honorable chef de l'opposition à ce sujet. Le directeur général des Postes ne pouvait s'attendre que la question des salaires des employés des postes serait discutée aujord'hui, parce qu'il a lui-même sur le feuilleton de la Chambre un bill sur le sujet même et l'amendment de mon honorable ami le député de Jacques-Cartier (M. Monk) aurait plus de rapports avec ce bill qu'avec la présente motion. Quant aux salaires des cantonniers sur le chemin de fer Intercolonial, je suis heureux de pouvoir dire à mon honorable ami le chef de l'opposition et à mon honorable ami le député de Cumberland, qui a proposé cette motion, que le gouvernement a cette question à l'étude. Il y a moins de dix jours une délégation de l'Association des cantonniers du chemin de fer Intercolonial est venue auprès du gouvernement demander non pas une augmentation de gages aussi substantielle que celle mentionnée dans la motion, mais que le gouvernement les écoute et discute avec les délégués la question de l'augmentation des gages des cantonniers. Cette proposition était très raisonnable, mais lorsque le gouvernement fit savoir que présentement le ministre des Chemins de fer et Canaux était trop occupé pour donner à la question toute l'attention qu'elle méritait, et qu'il serait mieux d'en remettre la discussion après la session, les délégués consentirent, et la question sera discutée à une conférence entre le ministre des Chemins de fer et Canaux et l'Association des cantonniers. Dans ces circonstances je crois que mon honorable ami conviendra avec moi qu'il peut en toute sûreté retirer sa motion, parce qu'il sera heureux d'apprendre, j'en suis sûr, que la décision

qui a été prise donne satisfaction aux cantonniers eux-mêmes. Au sujet des salaires payés aux employés du chemin de fer Intercolonial, je suis sûr que l'auteur de la motion et tous ceux que l'ont appuyé dans leurs discours admettront que le gouvernement actuel ne s'est pas trop mal conduit à l'égard des employés du chemin de fer. Tous les salaires ont été augmentés depuis 1896.

Même les cantonniers qui font le sujet de cette motion, ont reçu une augmentation, il y a deux ou trois anis. Ils sont pays aujourd'hui $1.20 par jour. J'admets que ce ne sont pas des gages élevés, et tout le monde semble être d'avis qu'ils devraient être augmentés. La discussion qui a eu lieu ce soir aura sans doute un très grand secours pour la conférence qui aura lieu entre le ministre des Chemins de fer et les cantonniers. L'opinion générale exprimée par les deux côtés de la Chambre que ces ouvriers qui donnent tout leur temps au pays devraient être convenablement rémunérés sera d'un grand secours au ministre des Chemins de fer.

Mon honorable ami de Cumberland a tenté de faire une comparaison entre les salaires des cantonniers sur le chemin de fer du Pacifique et celui des cantonniers de l'Intercolonial. Il a dit avec vérité que les gages payés par la Compagnie du Pacifique étaient un peu plus élevés que ceux payés par l'Intercolonial. Je ne crois pas cependant que ce soit un argument et je ne veux pas de tout discuter la question sur cette base. Il est très difficile, sinon impossible, de fixer un prix uniforme pour les cantonniers. Cela doit dépendre beaucoup de la localité. Il y a des parties du pays où $1.20 par jour représentent beaucoup plus que la même somme dans des villes comme Montréal et Ottawa. Les cantonniers comprennent cela eux-mêmes et sont prêts à discuter ce point avec le ministre lors de la conférence qui aura lieu prochainement. J'espère donc que vu l'assurance que je donne que cette question sera discutée et réglée, que mon honorable ami, le député de Cumberland, consentira à retirer sa motion, et j'espère que mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier, fera la même chose pour son amendement.

M. LOGAN : Vu que le premier ministre déclare qu'il se poursuit actuellement des négociations entre le gouvernement et l'Association des cantonniers, je ne veux rien faire, naturellement, qui puisse nuire aux ouvriers et les empêcher d'avoir cette conférence et une augmentation de gages, si possible. J'espère que ces négociations conduiront à la conclusion que les cantonniers du chemin de fer Intercolonial devraient recevoir les gages que je demande par ma motion. Je ne propose pas que $1.50 par jour soit le salaire uniforme sur tout le chemin de fer, mais que ce soit le salaire minimum payé aux travailleurs, aux journaliers. Je base ma prétention sur le fait que tout homme qui est capable de faire un cantonnier sur l'Intercolonial, qui peut manœuvrer les bagages, ou qui peut prendre soin de centaines de milliers de dollars valant de biens du pays, qui ne mérite pas un salaire de $1.50 par jour, ne devrait pas être employé sur le chemin de fer Intercolonial ou sur tout autre chemin de fer du Canada. Mon honorable ami de l'Ile du Prince-Edouard a dit qu'il y a des hommes qui valent $1 par jour, tandis que d'autres valent $1.50, mais ce que je demande dans ma motion c'est de fixer un salaire minimum, et je crains que mon honorable ami ne comprenne pas quelle grande responsabilité pèse sur les cantonniers de nos grands chemins de fer. Avant d'être cantonnier, un homme est obligé d'abord de servir comme s'il était apprenti. Il lui faut apprendre.

Une VOIX : Je voudrais qu'ils fussent payés plutôt $5.00.

M. LOGAN : Ainsi que je l'ai déjà dit, il y a quatre ou cinq ans que je soumets ma demande au ministère des Chemins de fer et au gérant général, et en dernier ressort je la soumets à la Chambre. Pour arriver à être cantonnier il faut d'abord faire plusieurs mois d'apprentissage, et s'il est trouvé comptétent par le chef de section, alors le cantonnier entre permanemment au service de l'Intercolonial et prend toute la responsabilité de la besogne. Il lui faut tenir le chemin en bon état, et il lui faut toujours être prêt à répondre aux appels lorsqu'il se présente de l'ouvrage à faire, en tout temps du jour et de la nuit, et même les dimanches. Il lui faut être toujours prêt à aller protéger ou réparer la voie ; les journées sont de neuf à dix heures d'ouvrage et quelquefois douze. Plus les tempêtes sont fortes en hiver et plus le soleil est chaud en été, plus fort il lui faut travailler et cependant il ne reçoit que la misérable somme de $1.20 par jour. L'honorable chef de l'opposition a essayé à créer une diversion en attaquant le ministre et le bureau du Travail. Mais il n'oserait pas demander l'abolition de ce bureau créé par le ministre actuel. Il sait tout aussi bien que moi que la création de ce bureau a été un pas dans la bonne direction, et il sait aussi que le ministre du Travail a fait pour les classes ouvrières du Canada plus que tous les ministres des cabinets conservateurs n'ont pu faire depuis 1867 jusqu'à l'avènement du gouvernement actuel. Il sait parfaitement qu'autrefois lorsque le gouvernement faisait faire des travaux dans la Nouvelle-Ecosse on importait des hommes de peine et des terrassiers que l'on faisait travailler pour une maigre pitance de 60 à 75 cents par jour, et nos propres ouvriers qui refusaient d'accepter ces salaires de famine, restaient sans ouvrage ; ils ne voulaient pas entrer en concurrence avec ces étrangers. Mais aujourd'hui il faut payer à ces ouvriers les salaires courants de la localité, et conséquemment on donne la préférence aux nôtres et ces ouvriers apprécient ce que le gouvernement a fait pour eux ; au lieu de critiquer et de se plaindre les honorables

députés devraient au contraire appuyer l'honorable ministre des Chemins de fer, parce qu'il a fait plus pour les ouvriers qu'il a été jamais fait dans le passé, en augmentant leurs salaires et en leur permettant de procurer plus d'aises à leurs familles. Je regrette que l'état de santé de l'honorable ministre des Chemins de fer ne lui permette pas d'assister à nos séances du soir, mais j'espère que les négociations commencées entre lui, le premier ministre et d'autres membres du gouvernement, avec l'Association des Cantonniers, auront pour résultat une augmentation des salaires de ces derniers. L'honorable ministre des Travaux publics mérite beaucoup d'éloges à cause de la manière dont il traite les ouvriers dans son département. Je n'ai pas à me plaindre de lui, et je crois que lorsque le ministre des Chemins de fer aura entendu les membres de l'Association des Cantonniers, et qu'il se sera bien rendu compte des travaux et responsabilités de ces ouvriers, travaux et responsabilités qui augmentent en raison des trains plus rapides et plus pesants qui circulent aujourd'hui, il les traitera avec le même sens de justice qu'il a traité les autres employés de l'Intercolonial et augmentera leurs gages en les fixant à un minimum de $1.50 par jour. Si je puis avoir le consentement du secondeur de ma motion, je suis disposé à accepter l'assurance du premier ministre que la demande de ces ouvriers dont je défends la cause recevra toute l'attention qu'elle mérite. Je demande permission de retirer ma motion.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : Je crains bien que ces ouvriers ne reçoivent pas plus de satisfaction des promesses du premier ministre que les facteurs n'en ont reçu de la promesse qui leur a été faite l'année dernière, et l'honorable député qui a proposé cette résolution aura fait perdre le temps de la Chambre inutilement. J'ai eu le plaisir de prendre part l'année dernière à une délégation envoyée par les facteurs auprès du gouvernement ; les ministres ont répondu qu'ils s'occuperaient de la question et que justice serait faite, mais rien n'a encore été fait, et je crains que la demande contenue dans la résolution que l'honorable premier ministre veut faire retirer, n'ait le même sort.

M. MONK : Je regrette beaucoup qu'il me soit impossible de retirer mon amendement. Je crois qu'il est temps que la Chambre exprime son opinion sur cette importante question. Je suis absolument de l'avis de l'honorable député de Cumberland que le salaire de $1.50 par jour est tout à fait disproportionné, et même s'il était disposé à retirer sa résolution, je ne retirerais pas mon amendement. Quelques doutes que l'on puisse avoir au sujet de la valeur du travail d'un ouvrier ou d'un autre, que l'un ne vaille que $1.00 et un autre plus, personne ne peut nier que les employés sur le canal méritent d'être payés plus que cela et le salaire que reçoivent les employés de la poste à Montréal, Toronto et autres villes où la livraison des lettres se fait à domicile est un sujet de honte pour tout le pays. Si je consentais à retirer l'amendement que soumet à la Chambre la cause de ces deux classes d'employés, je ferais une chose qui serait bien difficile à expliquer. Nous ne faisons pas leur loi, nous ne demandons à la Chambre qu'une expression d'opinion, et si le gouvernement se propose de s'occuper de la demande des employés du chemin de fer Intercolonial, et si le directeur général des Postes a tout prêt un bill réglant cette question des facteurs et commis dans les bureaux de poste de Montréal et Toronto, il est bon que la Chambre donne son opinion au sujet de la manière dont le gouvernement devrait régler ces questions.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Je diffère complètement d'opinion avec l'honorable député de Jacques-Cartier lorsqu'il dit que c'est le temps propice pour traiter cette question. La résolution et l'amendement qui sont devant la Chambre nous présentait deux classes de personnes comme méritant une considération spéciale, celles employées sur les chemins de fer du gouvernement et celles employées dans les bureaux de poste. L'honorable premier ministre a appelé l'attention de la Chambre sur le fait que le gouvernement s'occupait des réclamations des employés de chemin de fer, et que celles des employés des postes auraient leur réponse dans un bill que le Directeur général des Postes se propose de soumettre à la Chambre. Conséquemment il n'y a pas de nécessité d'exprimer d'opinion au sujet des salaires des employés des postes. Quant aux ouvriers de chemin de fer l'honorable premier ministre a déclaré que la question de leurs salaires allait être discutée à une conférence qui doit avoir lieu aussitôt la session terminée entre les représentants des ouvriers.

Mes sympathies sont toutes pour les ouvriers après les déclarations qui ont été faites ce soir. Je ne dis pas qu'il serait sage de faire une règle universelle. La résolution ne se limite pas aux cantonniers. Elle va plus loin, et demande que les autres employés ne reçoivent pas moins de $1.50 par jour. Il y a là matière à discussion. Règle générale, je suis bien d'avis qu'un homme fort et intelligent devrait pouvoir gagner au Canada un salaire de $1.50 par jour. Mais ne nous cachons pas le fait que plusieurs gagnent moins que cela, et personne ne semble s'en préoccuper. Il y a des messagers dont la besogne demande beaucoup d'intelligence, et qui ne reçoivent que $1.50 par jour. Les journaliers qui gagnent $1.50 par jour et ne travaillent qu'une partie du temps ne sont pas aussi bien payés que ceux qui reçoivent moins mais sont employés tous le long de l'année au service du gouvernement. Je m'oppose à cette motion, non parce que je ne sympathise pas avec les ouvriers qui sont en cause, mais parce que je leur suis

tout dévoué, et je n'ai aucun doute que la discussion de ce soir aura le bon effet de donner plus de force aux ministres dans le règlement de cette question et que les ouvriers recevront des salaires plus élevés que dans le passé, mais je crois qu'il ne serait pas sage pour la Chambre d'exprimer ainsi à la hâte une opinion sur des questions qui dans le moment occupent l'attention des ministres de ces départements du service public. Je crois qu'il ne serait pas sage de demander à la Chambre de voter sur cette motion. Je demande que le débat soit ajourné.

M. HUGHES (King, I.P.E.): Vu la déclaration faite par l'honorable premier ministre je consens, comme secondeur de la motion, à ce qu'elle soit retirée.

La Chambre vote sur l'amendement (Hon. M. Fielding).

POUR :

Messieurs

Bazinet,	Lavergne,
Béland.	Legris,
Borden (King, N.-E.),	Lemieux,
Bourassa,	Macdonald,
Bourbonnais,	Mackie,
Brown,	MacKinnon,
Bureau,	MacLaren (Huntingdon)
Calvert,	McCreary,
Campbell,	McGugan,
Carbonneau,	McIsaac,
Carroll,	McLennan,
Champagne,	Malouin,
Delisle,	Marcil (Bonaventure),
Demers (Saint-Jean),	Matheson,
Dugas,	Monet,
Emmerson,	Paterson,
Farquharson,	Ross (Rimouski),
Fielding,	Ross (Victoria, N.-E.),
Flint,	Russell,
Fortier,	Scott,
Geoffrion,	Sifton,
Girard,	Stewart,
Hughes (King, I.P.-E.),	Talbot,
Johnston (Cap-Breton),	Tarte,
Kendall,	Tobin,
Lang,	Tucker,
Laurier (sir Wilfrid),	Turgeon.—54.

CONTRE :

Messieurs

Alcorn,	LaRivière,
Barker,	Léonard,
Blain,	Monk,
Borden (Halifax),	Morin,
Boyd,	Osler,
Calvin,	Puttee,
Earle,	Richardson,
Fowler,	Roche (Marquette),
Gallery,	Taylor,
Kaulbach,	Tolton,
Kidd,	Vrooman.—23.
Lancaster,	

L'amendement est adopté et le débat est ajourné.

MOTIONS VOTEES SANS DISCUSSION.

Copie de toutes soumissions reçues par le ministère des Postes en juin 1901 pour le transport de la malle entre Hamilton et Guelph—M. Smith (Wentworth) par M. Taylor.

Copie de la requête envoyée au gouvernement et demandant la destitution de W. H. Therrien, maître de poste des Grandes-Piles, dans la province de Québec, et de toute correspondance entre le gouvernement et toutes personnes intéressées sur le sujet de la dite destitution.—M. Ball, par M. Taylor.

Etat donnant les noms des personnes qui ont pris part à l'engagement de Windmill, près de Prescott, Ont., et qui ont reçu une pension à partir de cette époque, et indiquant pour quelles raisons ces pensions ont été accordées. Aussi, relevé des noms de celles qui reçoivent actuellement des pensions à raison de cet engagement. —M. Reid (Grenville) par M. Taylor.

Copie des requêtes des électeurs des comtés de Saint-Jean, d'Iberville et de Missisquoi, dans le cours de l'année 1901, s'opposant à la construction d'une nouvelle digue au pied de l'île Sainte-Thérèse, dans la rivière Richelieu ; copie de la pétition et des plans de la Chambly Manufacturing Company ; copie des rapports d'ingénieurs et de l'ordre en Conseil en date du 30 janvier 1902.—M. Demers (Saint-Jean et Iberville).

Etat donnant le nombre de locomotives, voitures à voyageurs et wagons des diverses espèces sur la liste du matériel roulant de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, respectivement, ainsi que le numéro de chacun, la date à laquelle il a été mis en premier lieu en service, l'état dans lequel il est actuellement, s'il fait maintenant le service et dans la négative, la date à laquelle il a fait le service pour la dernière fois.—M. Barker.

A 12.55 a.m. (29 avril) la Chambre s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 29 avril 1902.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 143) intitulé : Acte concernant la Compagnie canadienne de téléphone Bell.—M. Belcourt.

Bill (n° 144) intitulé : Acte constituant en corporation la Banque Métropolitaine.—M. Belcourt.

Bill (n° 127) intitulé : Acte autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew.—M. McCarthy.

REGLEMENT DES CONFLITS ENTRE LES COMPAGNIES ET LES EMPLOYES DE CHEMINS DE FER.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (l'honorable M. Mulock) : J'ai l'honneur de présenter un bill (n° 146) intitulé : Acte concernant le règlement des conflits entre les compagnies et les employés de

chemins de fer. Ce projet de loi est destiné à empêcher les interruptions de service et les grèves, en offrant des moyens moins violents de régler les différends et les conflits qui s'élèvent de temps à autre entre les compagnies et les employés de chemin de fer. Bien que ce ne soit pas ici l'occasion de faire de longs commentaires, cependant, comme ce projet de loi est une innovation, quelques mots d'explication sont de mise. Je dois dire qu'il s'agit d'obliger à la conciliation les compagnies et les employés de chemins de fer pour régler certains différends qui surgissent de temps à autre. Le bill s'applique exclusivement au monde des chemins de fer et aux industries qui en relèvent ; il ne concerne pas le règlement des conflits qui peuvent s'élever parmi d'autres classes. Il faut se rappeler que la position des compagnies de chemins de fer est unique. L'interruption du service des voies ferrées et les grèves des employés intéressent et les compagnies et leurs employés, il est vrai, mais il y a autre chose à considérer ; l'intérêt public, peut-être le plus important entre tous ; et c'est cette considération primordiale qui semble justifier la Chambre de prendre des mesures extrêmes, pour ainsi dire, afin de combattre les mauvais effets qui découlent des grèves et de l'interruption du service. Inutile de les énumérer, ils ne sont que trop connus. Quand les employés d'un chemin de fer se mettent en grève, la voie est mal entretenue, le trafic est moins sûr, les voyageurs et les employés des trains en souffrent également et courent de plus grands dangers. Il y a aussi plus de retards dans le transport des marchandises et, parfois, il se produit une cessation complète du trafic.

Les chemins de fer tiennent leurs pouvoirs du parlement ; dans l'intérêt public le parlement leur confère des privilèges qui priment les droits des particuliers. En premier lieu, ils sont les serviteurs du public, et c'est aux représentants du peuple qu'il incombe d'empêcher, soit les compagnies, soit leurs employés, de les détourner de leurs fins. L'hiver dernier, il y a eu interruption du transport du blé dans les Territoires du Nord-Ouest. On nous dit que cette interruption, bien qu'elle n'ait été que partielle, a fait subir des pertes considérables au public. Quelles n'auraient pas été les conséquences pour le pays, si le Pacifique Canadien, au lieu de cette interruption partielle, avait cessé complètement son service pendant une semaine ? Sans doute, un tel état de choses eut été généralement désastreux pour le pays ; pourtant, il peut toujours se produire tant qu'il n'y a pas de tribunal pour maintenir la concorde entre les compagnies et leurs employés et pour régler les conflits qui surgissent constamment entre eux. Tôt ou tard, les grèves se règlent par arbitrage. Pourquoi pas plus tôt que plus tard ? Ce projet de loi, lorsqu'il sera adopté indiquera la procédure à suivre lors d'une grève plutôt que de recourir aux méthodes actuelles. Il crée un tribunal ayant plein pouvoir de régler tous ces conflits. Ses dispositions s'appliquront non seulement aux compagnies de chemins de fer qui tiendront leurs pouvoirs du parlement fédéral, mais à celles qui auront été reconnues par les provinces, à l'Intercolonial et aux voies ferrées qui seront la propriété des provinces, du consentement de l'Assemblée législative. Elles s'appliqueront aux chemins de fer mus par la vapeur, l'électricité ou toute autre force motrice. La juridiction du tribunal s'étendra à toutes les causes de conflits pouvant surgir entre les compagnies et leurs employés. Le projet de loi déclare illégales les grèves et l'interruption du service et décrète des peines contre ceux qui contreviendront à ses dispositions. Il y aura des conseils provinciaux d'arbitrage pour le règlement des conflits s'élevant dans les limites d'une province ; mais, lorsqu'ils auront une portée plus étendue, ces conflits seront soumis à un conseil fédéral. Les conseils provinciaux auront un greffier qui servira d'intermédiaire entre les parties en cause et le conseil et qui fera les écritures nécessaires.

Chaque conseil provincial sera composé de trois arbitres dont l'un sera choisi par les compagnies de chemins de fer de la province, ou faisant affaires dans ses limites, d'après un mode d'élection indiqué dans la loi ; un autre sera nommé par les employés et le tiers arbitre sera désigné par les deux autres et, s'ils ne peuvent s'entendre, par le conseil des ministres. Pour les fins du bill, les Territoires du Nord-Ouest seront censés faire partie de la province du Manitoba et, comme il y a sept provinces, il y aura sept conseils provinciaux. Les compagnies de chemins de fer nommeront l'un des membres de chacun de ces conseils, les employés en éliront un autre, et ces deux là choisiront le troisième et, à leur défaut, le tiers arbitre sera nommé par l'exécutif ; de cette manière il y aura sept arbitres qui représenteront les compagnies ; sept seront nommés par les employés et sept par le gouvernement. Lorsque le différend intéressera plus qu'une province, il sera réglé par le conseil fédéral. Celui-ci sera composé de cinq membres, dont deux seront choisis parmi les sept personnes désignées par les compagnies de chemins de fer, deux parmi les sept personnes choisies par les employés et le cinquième sera nommé par les quatre autres ou, à leur défaut, par l'exécutif. Le premier devoir de ce conseil sera de recourir à la conciliation et de s'efforcer de régler tous les conflits. Au cas d'insuccès, le conseil est revêtu des pouvoirs les plus étendus et peut agir comme arbitre, trancher les questions en litige et rendre une sentence. La décision rendue par le président et un autre membre d'un conseil provincial sera considérée comme la sentence arbitrale du conseil. La décision rendue par le président et deux autres membres du conseil fédéral sera censée la sentence arbitrale de ce conseil. Cette

M. MULOCK.

sentence demeurera en vigueur pour le laps de temps qui y sera mentionné mais qui ne devra pas dépasser une année, à condition toutefois que l'une ou l'autre des parties intéressées puisse abréger la durée de son application ; mais la sentence, une fois rendue, demeure en vigueur tant qu'elle n'est pas remplacée par une autre. Si ce n'est du consentement des deux parties intéressées et des arbitres eux-mêmes, personne ne pourra se faire représenter devant les arbitres par un procureur ou un homme de loi. La sentence arbitrale ne sera du ressort d'aucun tribunal et ne pourra pas être évoquée par voie de certiorari ou autrement dans le but de la faire modifier ou annuler. Quant au mode d'élection des conseils provinciaux voici ce qu'on propose : Il y aura, à Ottawa, un fonctionnaire désigné sous le nom de registraire et qui aura de temps à autre à préparer des registres électoraux. Les membres d'un conseil provincial seront nommés pour trois ans ; des élections auront lieu tous les trois ans, à moins qu'une vacance se produise, auquel cas il y aura une élection partielle. Une liste d'électeurs sera préparée pour les compagnies de chemins de fer et une autre pour les employés. Chaque compagnie faisant affaires dans les limites d'une province aura autant de suffrages, lors de l'élection d'un arbitre, qu'elle aura d'employés dans la province. Quant aux employés, tous les employés de chemins de fer dans une province auront une voix. Il y aura deux registres séparés ; les compagnies de chemins de fer formeront une classe et éliront leur représentant au conseil. Elles exprimeront leurs suffrages au moyen de bulletins de votes qu'elles transmettront au registraire et le dépouillement de ces bulletins aura lieu un jour fixé. Le bill contient des dispositions consernant la présentation des candidats et les formalités ordinaires d'une telle élection. Si une compagnie de chemin de fer, ou un autre intéressé, refuse de se soumettre à la sentence arbitrale, le bill renferme des clauses pénales, et le dernier article du projet de loi dispose que ses stipulations s'appliqueront au gouvernement fédéral quant à ce qui aura trait à l'Intercolonial et aux gouvernements provinciaux qui auront signifié leur adhésion, relativement aux voies ferrées qu'ils pourront posséder et exploiter, et que la sentence arbitrale obligera les différents gouvernements.

M. SPROULE : Je comprends qu'une compagnie de chemin de fer aura autant de suffrages que d'employés. Comment voteront ces compagnies.

M. BORDEN (Halifax) : C'est le moyen de déterminer le nombre de suffrages qu'auront les différentes compagnies de chemin de fer, n'est-ce pas ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, précisément. Cette méthode peut paraître mal choisie, mais nous accueillerons avec plaisir tout autre mode suggéré par un membre de la députation. Je dois dire que le gouvernement ne se propose pas de faire adopter cette loi à la présente session. Ce bill est porté à la connaissance du parlement et du pays, afin que le public, les compagnies de chemin de fer et leurs employés l'examine pendant les vacances. Le gouvernement prêtera volontiers l'oreille à toutes les recommendations qui seront de nature à amender ce projet de loi de manière à lui faire atteindre le but qu'on se propose, à savoir, le règlement pacifique des conflits ouvriers sans aucune interruption dans le service de ces voies ferrées, et de façon à contenter autant que possible les grands intérêts en jeu—ceux des compagnies et des employées de chemin de fer.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : Quant à la portée du présent bill, dois-je comprendre qu'il s'appliquera à toutes les compagnies de chemin de fer constituées par le parlement fédéral, à toutes les voies ferrées purement provinciales et aux tramways électriques ne relevant que des municipalités ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui. Il s'appliquera à toute les compagnies de chemin de fer du Canada, soit qu'elles aient été constituées par le parlement, les Chambres d'assemblée des provinces ou autrement, y compris les voies ferrées de l'Etat et tous les chemins de fer appartenant aux gouvernements provinciaux, du consentement de ces derniers. Sans ce consentement, nous ne pourrions pas, croyons-nous, lier le gouvernement d'une province. Le bill, s'appliquera aux tramways, aux chemins de fer électriques et autres.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Je suggère d'y ajouter les compagnies de télégraphie. C'est une recommandation que je fais au ministre.

M. INGRAM : Y a-t-il dans aucun pays du monde une législation semblable ?

L'honorable M. ROSS : La Nouvelle-Zélande a mis en vigueur une loi rendant l'arbitrage obligatoire, et cette loi a été adoptée par la confédération australienne.

M. INGRAM : Je connais l'existence de cette législation australienne, mais le présent projet de loi est-il calqué sur elle ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député (M. Ross) fait allusion à une loi récemment adoptée par l'Assemblée législative de la Nouvelle-Galles du Sud. Cette loi a trait aux condits ouvriers s'élevant entre particuliers et le dernier article, je crois, dispose qu'elle s'appliquera jusqu'à un certain point aux chemin de fer de l'Etat, cependant, il ne faut pas perdre de vue que, dans la Nouvelle-Zélande ainsi qu'en Australie, les chemins de fer sont la propriété de l'Etat ; si bien que les lois qui ont été adoptées là-bas, ne constituent guère des modèles pour nous. Je ne connais pas de loi exactement de même nature, bien que le présent bill contiennent

des dispositions empruntées à la législation de la Nouvelle-Zélande et d'autres calquées sur des lois en vigueur au Canada.

M. CLARKE : Se propose-t-on de faire imprimer assez d'exemplaires du présent bill pour en distribuer aux divers groupes intéressés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que cette question relève du comité des impressions, mais le gouvernement serait très heureux qu'on fît imprimer un nombre d'exemplaires suffisant. J'aurais dû dire que la mise en vigueur de cette loi sera confié au ministre du Travail que le bill autorise à adopter des règlements pour lui donner plus d'efficacité.

M. PUTTEE : Si j'ai bien compris le ministre, il n'y aura dans chaque province qu'un conseil pour le règlement des conflits qui pourront surgir dans chaque ville de cette province où se trouve un tramway électrique. Ainsi, cette industrie ne tombera plus sous le coup de la loi de conciliation. J'avoue que j'attache beaucoup d'importance au présent bill. Il me semble que c'est le projet le plus sérieux de législation industrielle dont ce parlement ait jamais été saisi. Il y a, je crois, lieu de nous féliciter, et aussi de féliciter le ministre du Travail, de voir que tous ceux que ce projet de loi intéresse sont présentement en mesure de l'examiner sans parti pris et qu'il n'y a pas à l'heure actuelle de froissement entre ceux auxquels il s'appliquera. Nous avons aussi sujet de nous réjouir de voir qu'au Canada on tend décidément à favoriser la conciliation et l'arbitrage et que, le gouvernement ne devant pas insister pour faire adopter ce bill à la présente session, les intéressés pourront, dans l'intervalle, l'examiner mûrement. En 1900, quand la loi de conciliation fut soumise à la Chambre. J'ai eu la hardiesse de déclarer que je n'approuvais pas le principe de la conciliation volontaire, que, selon moi, ce n'était pas la peine d'adopter une telle loi de conciliation facultative. Je me suis ouvertement prononcé pour l'essai de l'arbitrage obligatoire. Depuis cette époque, je me suis plu à reconnaître que la loi de conciliation avait eu de bons résultats et, pour ma part, j'ai toujours favorisé son application ; je n'ai cependant pas cessé de croire que c'est la plus mauvaise méthode pour le règlement des très nombreux conflits des ouvriers de toutes sortes, inévitables en ce pays comme chez les autres nations. Je crois que l'arbitrage obligatoire, bien entendu et bien appliqué, effectuerait un plus grand nombre d'arrangements que tout autre mode. L'insuffisance de la loi actuellement en vigueur a été démontrée l'an dernier alors qu'ont surgi deux différends ouvriers les plus importants qui se soient produits au Canada ; l'un sur le chemin de fer du Pacifique, d'un océan à l'autre, et l'autre dans les mines de la partie montagneuse de la Colombie Anglaise. Il est avéré que les grèves ne sont pas toujours le fait des employés, bien qu'on attache peu d'importance à cet aspect de la question. Il y a tout lieu de croire que parfois les grèves sont causées par les agissements de la spéculation ; telle a été, dit-on, l'origine de quelques-uns des troubles ouvriers qui se sont produits dans la Colombie Anglaise. Alors, il est impossible de recourir aux dispositions de la présente loi de conciliation. Si j'ai bien compris le projet qui nous est soumis autant qu'il se rapporte à l'industrie voiturière, les compagnies de transport tomberont naturellement sous le coup de la loi, lorsque le bill aura été adopté. Le ministre dit que celui-ci implique l'arbitrage obligatoire. Je n'espérais pas que sa portée serait aussi grande. Je m'en réjouis, cependant, bien que cela nous fasse comprendre avec quelle prudence nous devons entreprendre l'examen de ce projet de loi. Il ne faut rien ajouter au principe de l'arbitrage qui soit de nature à confirmer les craintes entretenues par ceux qui croient que l'arbitrage tend à mettre tous les employés sur un pied d'égalité ou que la loi pourra servir à enrayer les progrès du mouvement ouvrier. Celui-ci ne repose plus uniquement sur l'agitation ; il est établi sur une base d'affaires. Les ouvriers paient des hommes choisis dans leurs rangs afin qu'ils consacrent tout leur temps et tous leurs soins à la défense de leurs intérêts et espèrent en retirer des bénéfices. Ils espèrent qu'en s'organisant et en mettant leurs intérêts en commun, ils obtiendront ce que tout homme d'affaires s'attend à retirer de son négoce—la récompense de ses efforts—et il ne faut pas laisser naître l'impression que ce projet de loi enrayera les progrès légitimes du mouvement ouvrier. En réalité, il ne devra pas produire ce résultat ; néanmoins, les adversaires des méthodes aujourd'hui employées par les organisations ouvrières chercheront peut-être à faire croire que ce projet porte atteinte au principe de l'égalité. Si le présent bill est adopté un jour, il aura une portée plus grande que toute loi que je n'attendais à voir soumise au parlement par le ministre du Travail ; car on m'a dit il y a deux ans que ces questions n'étaient pas du ressort du parlement fédéral. Cependant, puisque les dispositions du bill s'appliqueront aux tramways, sa portée sera assez étendue pour nous permettre de juger de l'application du principe de l'arbitrage ; pour ma part, j'espère que les résultats seront si satisfaisants que nous aurons sujet de l'appliquer à d'autres industries.

M. RALPH SMITH (Vancouver) : Les membres de la Chambre sans avoir vu le bill, ne peuvent pas se faire une idée bien claire du projet qui nous est soumis. Tout ce que nous connaissons du principe qui est en jeu, nous l'avons puisé dans les explications que le ministre a fournies cette après-midi. Si je l'ai bien compris, la principale question est de rendre les grèves impossibles sur les chemins de fer. L'arbitrage obligatoire est un essai en ce pays, un

essai qui n'a jamais été tenté sous quelque forme que ce soit dans la Confédération canadienne, ni même sur le continent américain. Cependant l'arbitrage obligatoire pour le règlement des conflits ouvriers est un principe d'une application très fréquente dans la Nouvelle-Zélande et dans d'autres colonies australiennes, et il donne beaucoup de satisfaction.

Je crois que le ministre a fait preuve de beaucoup de sagesse en ne cherchant pas à tenter cet essai d'une grande importance, relativement à toutes les industries du pays. Je ne suis pas certain qu'un essai général de l'arbitrage obligatoire eût été approuvé par les membres des associations ouvrières. Mais je crois que le ministre a eu raison d'appliquer ce principe aux compagnies et aux employés des chemins de fer. Un conflit ouvrier sur un chemin de fer ne ressemble pas à un différend qui surgit dans une autre industrie. Par exemple, les inconvénients d'une grève dans une fabrique ne sont ressentis, pour ainsi dire, que par ceux qui vivent et travaillent dans cet établissement. Les effets d'une grève dans une houillère ou dans toute autre mine n'affectent que l'exploitation de cette mine. Tandis que, lorsqu'une grève se déclare parmi les employés d'une voie ferrée, le nombreux public voyageur est le plus affecté par cette crise ouvrière. Par conséquent, le ministre a eu raison d'appliquer une pareille mesure à l'industrie qui avait non seulement un grand besoin, mais un besoin absolu, de l'arbitrage obligatoire. Pour la sécurité du public qui voyage en chemins de fer, il faut rendre impossibles les conflits ouvriers sur les chemins de fer. La vie des voyageurs ne peut être en sûreté que si l'entente règne entre les compagnies et leurs employés ; et le seul motif plausible qui puisse être invoqué pour justifier l'arbitrage obligatoire dans le règlement des conflits ouvriers, c'est qu'il y a une troisième classe plus nombreuse que les deux autres dont les intérêts sont sérieusement compromis lors d'une grève. On me permettra d'ajouter que tout législation, pour ainsi dire, repose sur la contrainte. Il s'agit presque toujours de protéger le public contre les tentatives des particuliers ou des corporations ; et jamais le principe de l'arbitrage obligatoire ne saurait être appliqué avec de meilleurs réusltats qu'aux chemins de fer.

Je crois que le ministre a également fait preuve de sagesse en faisant imprimer ce bill pour le répandre dans le pays afin qu'il soit examiné par les intéressés. Il ne conviendrait pas, selon moi, de tenter un pareil essai sans leur fournir l'occasion d'examiner le projet de loi et de dire ce qu'ils en pensent. Je crois qu'il serait bon de soumettre toutes les propositions de loi d'une grande importance à ceux qu'elles pourraient affecter. Cela est surtout vrai dans le cas qui nous occupe, afin de permettre aux compagnies et aux employés de chemins de fer de scruter ce projet soigneusement. De cette manière, à la prochaine session, la Chambre connaîtra l'opinion des intéressés et sera mieux en état de délibérer le bill qui nous occupe. Je crois qu'en le répandant dans le pays, nous constaterons que les employés de chemins de fer sont presque unanimes à approuver le principe de l'arbitrage obligatoire. A ma connaissance, neuf fois sur dix, les ouvriers dans tout le pays consentent à soumettre leurs griefs à l'arbitrage. Il est avéré que les plus importantes associations ouvrières du continent américain ont dans leur constitution des dispositions favorisant le règlement des grèves au moyen de l'arbitrage. Dans le passé, ce sont les corporations qui ont suscité des obstacles au fonctionnement de l'arbitrage volontaire. C'est par là que le gouvernement devrait commencer dans l'intérêt public. Les membres de la Chambre conviendront qu'une grève sérieuse sur un chemin de fer met en danger la vie des voyageurs. Il ne faut pas oublier non plus qu'une grève parmi des mineurs cause la cessation des travaux de cette mine, mais n'affecte que les ouvriers, tandis qu'un chemin de fer doit continuer son service. Si les employés refusent de travailler ou si la compagnie ne veut pas reconnaître ce qu'ils considèrent leurs justes réclamations, il faut que le chemin de fer soit exploité quand même ; et c'est ici que surgit la nécessité d'une loi pour prévenir de graves difficultés. Je crois que le ministre vient d'émettre un prinicipe qui sera accepté par toute la classe ouvrière du pays, et j'espère qu'il prendra les moyens de faire distribuer ce bill parmi les intéressés.

M. SPROULE : Ce bill viendra-t-il en deuxième délibération afin d'être discuté ou se contentera-t-on de le faire imprimer.

Le PREMIER MINISTRE : Il sera certainement imprimé.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sans doute, il sera imprimé et le gouvernement tâchera d'avoir une occasion de le faire distributer en deuxième délibération mais il n'a pas l'intention d'insister pour qu'il soit adopté à la présente session.

M. SPROULE : Ainsi, il y aura un débat sur le bill à cette session même.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne puis pas promettre cela.

M. SPROULE : Je voudrais savoir si le bill sera discuté même sans être voté en deuxième délibération.

Le PREMIER MINISTRE : Nous n'avons pas l'intention de le faire adopter en deuxième délibération ; nous désirons terminer la session au plus tôt, mais nous discuterons le bill si nous avons le temps.

M. CLARKE : Je crois que nous n'en entendrons plus parler à cette session.

Le PREMIER MINISTRE : C'est possible ; mais je ne puis rien promettre.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

YUKON—ASSISTANT COMMISSAIRE DE LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

A la demande du premier ministre, la résolution concernant la nomination d'un assistant-commissaire de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest pour le Territoire du Yukon, aux appointsments de $1,600 par année, est lue une deuxième fois et adoptée.

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : Je présente un bill (n° 147) intitulé : " Acte modifiant l'acte de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1894.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

ACTE CONCERNANT L'IMMIGRATION.

Le bill (n° 112) intitulé : " Acte modifiant l'Acte concernant l'immigration est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Article 1.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (l'honorable Clifford Sifton) : Les compagnies de navigation m'ont fait observer qu'il se présente des cas où il est nécessaire de laisser débarquer les immigrants pour les soigner, et elles craignent que cet article du bill n'y mette obstacle. Je propose donc d'ajouter les mots suivants :

Cette défense pourra être absolue ou accompagnée d'une permission de laisser débarquer un immigrant ou passager pour le soumettre à un traitement médical, mais seulement pendant un laps de temps déterminé qui sera fixé par l'ordre ou la proclamation.

Cet amendement nous permet d'interdire absolument le débarquement des immigrants au moyen d'une proclamation ou de permettre leur débarquement afin de les soumettre à un traitement médical. Il peut être nécessaire de faire sortir les immigrants du vaisseau afin de leur donner des soins.

M. WILSON : J'ignore si le ministre s'est informé auprès des autorités américaines de la manière dont elles traitent ces immigrants. Je crois savoir que, lorsqu'un immigrant malade débarque dans un port des Etats-Unis, il peut être conduit dans un hôpital ou dans tout autre endroit. Si on découvre qu'il est incurable, il est renvoyé à bord et la compagnie de navigation est tenue d'en prendre soin.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le présent bill ne diminue en rien les obligations des compagnies de steamers.

M. WILSON : Le plan le plus praticable serait, selon moi, de conclure avec les Etats-Unis un arrangement en vertu duquel les fonctionnaires américains examineraient tous ceux qui débarqueraient dans les ports des Etats-Unis et les fonctionnaires canadiens, tous ceux qui débarqueraient dans les ports canadiens, et tous s'opposeraient au débarquement des immigrants peu recommandables. De cette manière, nous nous débarrasserions de ces derniers à peu de frais, et nous en avons déjà dans le pays. Les Etats-Unis dépensent au moins $100,000 annuellement à la frontière pour interdire l'entrée des immigrants peu recommandables, et j'ignore pourquoi nous n'en viendrions pas à une entente avec eux. Nous ne voulons pas plus qu'eux de ces immigrants, bien que nous ayons semblé rechercher le nombre plutôt que la qualité. Il nous faut des immigrants qui feront de bons citoyens ; mais, malheureusement, un grand nombre des nôtres s'ent vont aux Etats-Unis et ailleurs et des personnes fort peu respectables des vieux pays les remplacent bien que l'entrée des Etats-Unis leur soit interdite. Une fois qu'elles sont au pays, nous ne pouvons plus nous en débarrasser.

M. McCREARY : L'honorable député de Lennox qui cherche à créer l'impression que nous recevons nombre d'immigrants peu recommandables qui ne seraient pas admis aux Etats-Unis, s'apercevra qu'il se trompe s'il veut se donner la peine de consulter les rapports américains. Nous ne recevons pas d'immigrants qui ne seraient pas admis aux Etats-Unis. La classe d'immigrants qui causent des ennuis aux Américains n'est pas celle qui lui arrive d'Autriche, d'Allemagne, de Russie, de Suède, mais bien les immigrants qui arrivent des villes d'Italie et vont habiter les villes des Etats-Unis. On ne voit jamais ces derniers s'établir sur des terres soit aux Etats-Unis soit au Canada. Ils se rendent tous dans les centres industriels.

Ils vont de préférence dans les Etats manufacturiers de l'union américaine. C'est cette classe d'immigrants qui a causé des ennuis aux Américains et nous n'en avons pas au Canada. J'admettrai, cependant, qu'un petit nombre de Galiciens, d'Autrichiens, de Polonais et d'Allemands ont été atteints de maladie. En préparant ce bill le ministre aurait pu aller un peu plus loin. Il aurait même pu imiter les Etats-Unis en décrétant qu'un immigrant pourra être refusé au port d'entrée, mais qu'il pourra aussi être déporté dans l'année qui suivra son arrivée si une maladie, comme la folie par exemple, se déclarait et s'il était démontré qu'il en était atteint avant son arrivée. J'ai eu connaissance de quatre ou cinq cas de ce genre. Heureusement, les compagnies de chemins de fer ont consenti à les rapatrier sans y être obligées. Mais une autre fois, nous avons dû renvoyer à nos frais jusqu'au port de mer un individu atteint de folie. Nous recevons aussi un petit nombre de criminels. Je crois que 8 ou 10 personnes qui avaient déjà subi des condamnations dans leur pays, ont été traduites devant la cour de police de Winnipeg. Cinq d'entre eux venaient du Danemark. Il y a aussi les maladies contagieuses qui, bien qu'ayant été contractées avant l'arrivée au Canada,

ne se sont pas encore déclarées au port d'entrée. On peut ne s'en apercevoir que lorsque les immigrants sont rendus dans l'intérieur du pays. On se rappelle qu'en 1883, un grand nombre d'immigrants—trois ou quatre cents, je crois—étaient venus d'Europe à destination des Etats-Unis, et s'étaient rendus à Winnipeg avant que la maladie ne se fût déclarée. Il en a co*té environ $14,000 à l'Etat, pour les mettre en quarantaine. En 1898, encore, il est venu un grand nombre d'immigrants qui devaient avoir la petite vérole au moment de leur arrivée, mais la maladie n'était pas assez avancée pour être diagnostiquée au port d'entrée. On a raison de se demander si la municipalité qui a fait des dépenses pour enrayer cette épidémie n'a pas droit de se faire rembourser.

Une autre chose. Je ne vois rien dans le bill qui oblige les compagnies de chemins de fer à ramener ces immigrants. La plupart de ceux qui nous arrivent actuellement se rendent à de grandes distances dans l'ouest et le gouvernement ne devrait pas être tenu de payer les frais de déportation de ces immigrants peu recommandables.

La loi de l'Etat du Minnesota et d'autres Etats de l'union stipule que les compagnies de chemins de fer qui les amènent dans l'Etat doivent les ramener, et cette loi, si je ne me trompe, est devenu loi fédérale depuis deux ans. Je suis persuadé que cette mesure, une fois placée dans nos statuts, aura un bon effet, mais je considère qu'elle ne va pas assez loin pour attaquer le mal dans sa racine.

M. MACLEAN : J'ai ici une lettre traitant de la politique générale du gouvernement sur l'immigration, dont j'aimerais à donner lecture à la Chambre. Cette lettre m'est adressée par le conseil du Bureau du Travail de Toronto, et se lit comme suit :

W. F. Maclean, M.P.,
Ottawa.

(*Re* politique d'immigration).

Cher monsieur,—J'ai reçu instruction de la part de ce bureau d'attirer votre attention sur la somme de $445,000, qui a été placée dans les estimations de cette année pour les fins de l'immigration.

Un mémoire vous a été envoyé il y a quelque temps par ce bureau, contenant les raisons pour lesquelles nous nous opposons unanimement et de toutes nos forces à cette dépense de deniers publics pour cette fin. Les membres du bureau me prient de vous exprimer tout le regret qu'ils éprouvent de voir que l'on n'a pas tenu compte de leur mémoire.

Les rapports indiquent que depuis dix ans on a dépensé $2,400,173 pour les fins de l'immigration. Cette politique n'a-t-elle pas pour résultat d'augmenter la concurrence à laquelle les classes ouvrières sont actuellement exposées ? Y a-t-il une autre classe de la société qui soit traitée de cette manière ?

On a cherché à excuser cette conduite en disant que cet aide n'était accordé qu'à ceux qui avaient l'intention de se livrer à la culture, mais quelle différence cela fait-il ? L'intention que peut avoir le gouvernement en agissant ainsi ne contribuera pas plus à déterminer la destination finale des colons qu'elle peut changer quelque chose aux phénomènes des marées. Prétendre que les ouvriers des districts ruraux ne feront pas concurrence à nos ouvriers, est aussi ridicule que de prétendre que la mer n'atteindra pas son niveau ordinaire. Tout est à l'encontre d'une semblable prétention. Depuis cent ans le mouvement de la population rurale vers les villes, sur ce continent, a été si prononcé, que depuis un siècle cette population a augmenté dans une proportion de plus de 30 pour 100.

Tandis que le chiffre général de la population a augmenté du double par chaque 25 ans, la population des villes a doublé avec toutes les décades. En présence de ces faits, comment un gouvernement peut-il prétendre que l'immigrant ne finira pas par aller s'échouer dans les villes, comme cela a eu lieu dans le passé ? Même en supposant que cette aide soit limitée à ceux qui veulent se livrer à l'agriculture, est-ce que c'est là une justification quelconque de cette politique ? Quel est celui qui supporte le fardeau des impôts ? Est-ce celui qui travaille toute la pournée, où bien est-ce celui qui retire des milliers de dollars de rente foncière chaque année, ou qui touche d'énormes dividendes provenant de quelques mines de houille ? On ne peut se tromper sur la réponse à faire à cette question. C'est l'industrie, uniquement l'industrie, qui doit supporter tout le poids de ce fardeau. Maintenant, quand on se demande qui retire le bénéfice de cette politique, qu'elle doit être la réponse ? L'augmentation dans le chiffre de la population n'augmente pas le prix des marchandises, non plus que les salaires; mais cela produit une hausse dans le prix de la terre. Actuellement, des propriétés à Winnipeg, qui étaient sans aucune valeur il y a 30 ans, se vendent aujourd'hui $1,000 par pied de front dans les meilleurs endroits. Dans cette ville la valeur des lots les mieux situés s'est multipliée cinquante fois depuis 70 ans. N'avons-nous pas raison de prétendre que la politique d'immigration taxe l'industrie afin de permettre au propriétaire foncier de soumettre ceux qui travaillent à de nouvelles misères ?

Le gouvernement a-t-il jamais dépensé un dollar des revenus publics pour permettre aux ouvriers d'acheter les marchandises dont ils ont besoin à meilleur marché, ou pour diminuer les exactions des propriétaires de terrain ? Non, jamais. Il établit bien un tarif pour protéger les patrons contre la concurrence étrangère et augmenter les revenus du propriétaire foncier, mais il ne fait rien pour protéger l'ouvrier contre la concurrence, et il encourage même celle-ci au moyen de l'immigration.

Le résultat de cette politique doit être de maintenir les salaires le plus bas possible. Nous regrettons d'être ainsi obligés d'attirer votre attention sur le peu de cas que l'on semble faire de cette requête de notre part, qui est pourtant aussi juste que raisonnable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. W. KENNEDY,
Secrétaire,
59, rue Edward.

Je n'ai reçu cette lettre qu'aujourd'hui. Bien qu'elle ne se rapporte pas entièrement à la question actuellement soumise à la Chambre, elle traite de la politique générale d'immigration du gouvernement, et j'espère

que l'honorable ministre va la prendre en sérieuse considération.

M. McCREARY : Je ne veux pas prendre de nouveau la parole sur la politique générale du gouvernement relativement à l'immigration, mais je veux simplement dire un mot au sujet de ce document dont on vient de nous donner lecture: L'illogisme de cette lettre est clairement démontrée par l'allusion qu'on fait à la valeur de la propriété dans la ville de Winnipeg, il y a 30 ans passés. Or, cette dernière ville a été érigée en 1874. Avant cette date, ce n'était qu'un village sauvage, et le terrain y était sans aucune valeur. Cette lettre renferme une prétention que j'ai souvent discutée avec les unions ouvrières. Elles veulent essayer de nous faire croire qu'en amenant des immigrants au Canada, en les établissant sur des terres, en développant les vastes territoires de l'ouest et en récoltant quarante, cinquante ou soixante millions de boisseaux de blé chaque année, nous n'augmentons pas le prix de la main-d'œuvre. Or, je considère que cette prétention est absolument ridicule. Prenons, par exemple, le chemin de fer Canadien du Pacifique en 1890 et 1891, combien de wagons et de locomotives ce chemin de fer avait-il en disponibilité ? Dans certaines saisons, près de 50 pour cent de leur matériel roulant est arrêté, et tout naturellement les équipes employés qui servaient à conduire ces locomotives se trouvent sans ouvrage. Quand la récolte est abondante, non seulement tous ces ouvriers sont à l'ouvrage, mais une foule d'autres employés additionnels sont engagés. Il suffit de réfléchir un instant à la question, pour comprendre toute l'absurdité de cette prétention.

M. OLIVER : Je suis heureux de voir que l'on a offert ce bill. Je l'appuierai avec plaisir, et je ne regrette qu'une chose, c'est qu'il n'aille pas beaucoup plus loin.

Quand nous parlons d'augmenter notre population, cela ne comprend pas toute la question, car il y a aussi la question d'améliorer cette population qu'il est bon de ne pas perdre de vue. Quand nous nous occupons de la question de l'immigration sans tenir compte des efforts qu'il faut faire pour améliorer le caractère de cette population à mesure qu'elle augmente, nous n'en comprenons pas toute l'importance. Je trouve extraordinaire que l'on soit maintenant obligé de chercher des moyens d'empêcher les immigrants atteints de maladies d'entrer au Canada. Si ces mesures de précaution n'existaient pas dans le passé, on ne saurait trop se hâter de les établir aussi promptement et aussi complètes que possible.

Mais je considère que cette question des maladies existant parmi les immigrants est bien peu importante comparée au caractère général des immigrants. Je ne puis comprendre les dispositions d'esprit de ceux qui introduisent dans ce pays n'importe quelle classe d'immigrants sans se demander si une pareille population aura pour résultat de relever ou d'abaisser le niveau moral de notre peuple. Quand bien même ces immigrants seraient les gens les plus parfaits du monde sous le rapport physique, si leurs dispositions d'esprit, leur ambition, et leurs sentiments ne peuvent contribuer à nous faire atteindre l'idéal vers lequel nous tendons, leur présence est un danger pour nous. Je ne prétends pas dire que nous sommes le peuple le plus parfait de la terre ; que je dis que notre état de civilisation actuelle nous convient, et c'est celle-là que nous voulons chercher à améliorer.

Notre système social, politique et religieux est celui que nous avons hésité de nos pères, et sous l'empire duquel nous voulons continuer de vivre et de progresser. S'il convient de travailler à organiser tous ces systèmes afin d'améliorer notre position sociale dans ce pays, il convient certainement de prendre les moyens nécessaires pour que nos efforts ne soient pas jusqu'à un certain point rendus infructueux par l'introduction, au milieu de notre population, d'un élément qui est de nature à avoir un effet contraire.

Je n'ai pas besoin de dire que ces gens ne sont pas aussi bons que nous. Il est possible qu'un Chinois soit préférable à un Anglais, mais je laisse à ce dernier le soin de répondre pour lui-même à cette question ; un Japonais ou un Russe peut être supérieur à un Anglais ; la chose est possible, mais ce n'est pas cela que je discute, tout ce que je sais, c'est que cet homme n'appartient pas à notre race, il ne nous aide pas à nous développer d'après ces principes dont la Providence nous a dotés, ou que nous avons choisis pour notre ligne de conduite. La présence de cet étranger est un obstacle à notre progrès et non un aide.

Ce pays est immense et l'avenir qui s'ouvre devant lui l'est également. La population du Canada n'occupe actuellement qu'une bien faible partie de notre territoire, et n'en peut exploiter qu'une bien faible partie des ressources naturelles qu'il renferme. Nous possédons une population de 5 millions d'âmes dans un pays capable d'en faire vivre 50 millions. Je n'ai pas besoin d'entrer dans de longues dissertations pour démontrer que si cette augmentation de population qui devra nécessairement se produire pour amener le développement de ces ressources, est d'un caractère et d'une constitution différente de la nôtre, non seulement cette population créera une civilisation différente de la nôtre là où elle s'établira, mais elle devra infailliblement dominer notre propre civilisation dans cette partie du pays. Nous serons débordés de tous côtés et nécessairement forcés de disparaître. Les prairies de l'ouest sont appelées à devenir le foyer et le berceau de la population future du Canada. C'est de là que devra partir le pouvoir général, et de ce que sera cette population dépendra l'avenir de la Confédération.

Si l'on peuple ces prairies avec des gens aux idées et aux aspirations différentes des nôtres, on travaille simplement à notre assujétissement, et on détourne le Canada de la destinée qui lui avait été assignée par ses fondateurs à la réalisation de laquelle nous croyons travailler. Je dis donc que dans les circonstances actuelles, il est de la plus grande importance que la population que nous introduisons dans ce pays nous ressemble autant que possible au point de vue des idées, si nous voulons atteindre ce degré de développement, de civilisation et de liberté politique qui est le rêve de tout véritable Canadien.

Il y a quelques années, nous croyions, ou un certain nombre d'entre nous croyaient, que ces vastes et fertiles territoires de l'ouest étaient destinés à demeurer éternellement à l'état sauvage, ou à être peuples par cette classe d'immigrants que nous pourrions trouver dans n'importe quelle partie de l'univers. Mais aujourd'hui on a bien changé d'opinion sur ce point. Actuellement, les immigrants arrivent par milliers dans les territoires, et ces immigrants sont nos égaux sous le rapport de l'intelligence, de l'énergie, de l'ambition et de la civilisation, et ils ont les mêmes dispositions d'esprit que nous sous presque tous les rapports. Il n'y a plus à craindre que cette partie du pays soit occupée par une population avec qui nous ne serions pas fiers de travailler de concert au développement de notre civilisation. Il existe, cependant, un danger, et c'est celui de voir ces territoires occupés par des immigrants d'une classe inférieure, qui empêcheront les colons qui peuvent nous aider à établir et améliorer nos institutions de venir s'y fixer. Tout immigrant entrant dans les Territoires du Nord-Ouest, qui nous est inférieur au point de vue de ses connaissances en fait de gouvernement, et dans ses idées de liberté, est une nuisance pour cette partie du pays, en ce sens qu'il prend la place d'un autre colon partageant les mêmes idées que nous.

Je suis en faveur d'une rigoureuse politique d'immigration. Mais je considère qu'en dépensant de l'argent pour amener des immigrants dans ce pays, on doit surtout tenir compte des qualités intellectuelles et physiques de ces immigrants. Je dois dire à ce sujet, que notre politique d'immigration aux Etats-Unis a été un véritable succès, et j'espère que cela va continuer. Je ne puis en dire autant de notre politique d'immigration dans les Iles britanniques. Jusqu'à présent elle a été un fiasco complet. On m'a dit qu'il était inutile pour nous de chercher des immigrants de ce côté, car il n'y en a plus. Si la chose est vraie, cela est bien regrettable. Serait-il vrai de dire que ces deux îles, qui ont porté la civilisation et la liberté dans tout l'univers, possèdent une population dans un tel état de décadence que nous ne devons plus songer à en obtenir de nouveaux immigrants. Si nous consultons les rapports, nous voyons que l'immigration anglaise continue à se diriger apparemment vers toutes les autres parties du globe, à l'exception du Canada. On a laissé entendre qu'une nouvelle politique allait être adoptée relativement à l'immigration venant des Iles britanniques. Je ne suis pas au courant du système actuellement en vigueur, mais je ne crois pas qu'il soit possible d'en adopter un moins effectif que celui qui était en vigueur l'année dernière. Je crois que n'importe quel nouveau système que l'on établira sera une amélioration. Maintenant, je considère que si, en notre qualité de Canadiens, nous voulons retirer tout l'avantage possible de la colonisation des Territoires du Nord-Ouest, il faut que cette colonisation se fasse par des gens qui nous ressemblent absolument au point de vue des idées de civilisation et de traditions politiques ; en d'autres termes, il faut que nous prenions la masse de nos immigrants dans les îles britanniques, et que tout soit mis en œuvre pour diriger le courant d'immigration anglaise, irlandaise et écossaise de notre côté.

Je suis également d'opinion que l'on a commis une erreur dans le passé en dépensant autant d'argent à payer des primes aux compagnies de steamers pour le transport des immigrants et voici pourquoi : Grâce à ce moyen, les compagnies de steamers deviennent pour ainsi dire nos agents d'immigration, et elles ne s'occupent guère du caractère de l'immigrant qu'elles transportent du moment que la subvention est payée. Ce système me paraît tout à fait mauvais, et je demande qu'il soit discontinué. Encore une fois, je ne m'oppose pas à ce que l'on fasse des dépenses considérables pour les fins de l'immigration, mais je veux que ces dépenses soient faites de manière à obtenir la meilleure classe d'immigrants et non la plus mauvaise. Vouloir compter sur les compagnies de steamers pour cela, c'est accorder une prime pour obtenir les mauvais sujets au lieu des bons. Je répète ici ce soir et je veux essayer de faire comprendre à tous les représentants de ce pays, que l'immigrant dont le Canada a le plus besoin c'est l'homme de notre sang, c'est-à-dire le Canadien d'origine, qui se trouvant dans la nécessité de gagner sa vie, doit se diriger vers les Etats-Unis ou le Nord-Ouest canadien.

M. McCREARY : Parlez-nous du nouvel Ontario.

M. OLIVER : Je laisse ce soin aux représentants de cette partie du pays. Nous avons grandement tort de croire qu'il n'est pas de l'intérêt de ce parlement et du pays de voir à ce que ceux d'entre nous qui veulent émigrer se dirigent ou non vers les Territoires du Nord-Ouest. J'ai entendu dire dans cette Chambre et ailleurs que nous voulons garder notre population au Canada. Cette idée est très belle, mais à moins de pouvoir attacher ces gens, nous ne réussirons pas à les faire demeurer ici si les con-

ditions ne leur conviennent pas. C'est à cause de ces conditions et parce qu'ils sont animés du désir d'améliorer leur position qu'ils sont des colons d'aussi grande valeur pour n'importe quel pays vers lequel ils peuvent se diriger, et où ils sont toujours certains de réussir.

Je ne puis conserver mon sang-froid quand je vois, par les rapports du recensement, que nous avons 1,000,000 de Canadiens d'origine aux Etats-Unis, tandis que la population du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest compte un peu moins d'un demi-million d'habitants de toutes les nationalités. Il y a donc trois Canadiens d'origine aux Etats-Unis pour chaque Canadien établi dans les Territoires. Je ne crains pas de dire que nous avons plus perdu par cette émigration des nôtres aux Etats-Unis, que pour toute autre cause. Rien n'a plus contribué à retarder les progrès de ce pays que ce drainage du meilleur de notre sang de l'autre côté de la frontière. Pendant que nous avons travaillé à développer notre propre pays au moyen d'étrangers, les Etats-Unis se sont développés, du moins pour une bonne part, grâce à l'intervention de l'immigration canadienne. Tous les citoyens de ce pays sont profondément intéressés à ce que nous gardions notre population chez nous, et si nos compatriotes ne peuvent gagner leur vie dans une partie du Canada, il faut s'arranger pour les garder dans une autre, et faire tous les efforts imaginables pour établir le surplus de notre population là où nous avons des terres en quantité plus que suffisante pour la recevoir toute.

M. CLARKE : Je voudrais dire quelques mots sur cette question. J'ignore si le ministre de l'Intérieur a placé dans ce bill, ou s'il existe déjà une loi obligeant les compagnies de chemins de fer et de steamers à supporter tous les frais que peut entraîner la déportation des immigrants qui ne possèdent pas les qualités voulues pour entrer dans ce pays et que ces compagnies sont obligées de ramener à leur port d'embarquement. On a attiré mon attention sur le chapitre 65 des Statuts refondus de 1886, qui traite de la question de l'immigration et des immigrants. Le paragraphe 2 de l'article 17 établit l'obligation de la part des compagnies de steamers de ramener les passagers aliénés, et pourvoit à la compensation due à toute province ou municipalité dans le cas où un aliéné est laissé au Canada.

L'article 18 stipule :

L'agent d'immigration compétent pourra, du consentement du ministre de l'Agriculture, prendre des arrangements avec le capitaine, le propriétaire ou l'armateur du navire, qui aura apporté l'aliéné, l'idiot, le sourd-muet, l'aveugle ou l'infirme au sujet duquel une obligation aura été donnée ou une somme aura été payée, ou avec le capitaine, le propriétaire ou l'armateur de quelque autre navire, pour ramener cette personne au port d'où elle s'est embarquée pour le Canada.

M. OLIVER.

L'article 23 s'occupe des immigrants indigents :

Le Gouverneur général pourra, chaque fois qu'il jugera cette mesure nécessaire, défendre par une proclamation de débarquer des immigrants nécessiteux ou indigents dans les ports ou quelqu'un des ports du Canada, tant que le capitaine du navire sur lequel ces immigrants sont embarqués n'aura pas versé dans les mains d'un agent canadien d'immigration la somme d'argent nécessaire pour procurer temporairement à ces immigrants la subsistance et le moyen de se rendre au lieu de leur destination.

Et ainsi de suite. Je crois qu'une proclamation a été publiée il y a un an ou deux défendant de débarquer des immigrants indigents au Canada. D'après ce que j'ai lu à ce sujet dans les journaux, depuis ce temps, je crois que cette proclamation est restée lettre morte et que le Canada sert actuellement de réceptacle à une classe d'immigrants peu désirable.

Je me rappelle avoir lu, il y a déjà un an passé, dans le " Herald " de Montréal, un article dans lequel on faisait allusion à l'arrivée à Montréal d'un grand nombre d'immigrants italiens complètement indigents. Ce journal ne publierait pas volontairement un article de nature à nuire au gouvernement. Le 6 avril 1901, il publiait un article intitulé : " Affluence d'Italiens à Montréal. Environ 2,000 sont arrivés. Plusieurs sont sans le sou et sont incapables de trouver de l'ouvrage ". Il me semble que si la proclamation publiée par le gouvernement eût été mise en vigueur, pas un seul de ces immigrants n'aurait pu demeurer à Montréal et devenir un fardeau pour les gens charitables de cette dernière ville et du reste du pays.

Je n'ai pas pas d'objection à ce que des immigrants sains de corps et d'esprit viennent au Canada. Nous devons encourager une vigoureuse politique d'immigration, mais cette immigration doit se limiter à la classe de gens dont nous avons besoin—des immigrants honnêtes et non indigents. Jusqu'à présent la politique inaugurée par les honorables membres de la droite sous ce rapport n'a pas eu autant de succès qu'on avait lieu de l'espérer. Il est bien triste d'avoir à le reconnaître, mais enfin, il a été clairement établi devant la Chambre, qu'un grand nombre d'immigrants malades ont été amenés au Canada, y sont actuellement, et y vivent aux dépens du peuple canadien. Le député de Lennox (M. Wilson), au cours du récent débat sur l'immigration, a lu de copieux extraits d'une lettre qui lui avait été adressée par un des agents du gouvernement américain, installé au Canada, dans le but d'inspecter les immigrants qui arrivent ici en destination des [illegible] et de décider s'ils doivent recevoir ou non la permission d'entrer dans ce pays. Je considère qu'il est vraiement humiliant pour le Canada d'avoir ici un personnel de 35 ou 40 agents du gouvernement américain, faisant le triage des immigrants

qui débarquent à des ports canadiens en route pour les Etats-Unis, et décidant quels sont ceux qui doivent recevoir des certificats leur permettant d'entrer aux Etats-Unis, et ceux à qui ces certificats doivent être refusés.

Il me semble que l'on devrait mettre fin à un pareil état de choses. Il existe deux moyens d'arriver à ce résultat ; soit qu'on fasse subir un examen plus sévère à ces immigrants avant qu'ils quittent les ports d'Europe, ou bien que nos agents les prennent sous leur garde du moment qu'ils débarquent ici et empêchent ceux qui n'ont pas les qualités voulues, de demeurer au Canada.

Les articles de la loi concernant l'immigration, que je viens de lire, semblent donner le droit au gouvernement d'empêcher les immigrants malades et indigents d'entrer au Canada. Je ne vois rien dans le bill soumis par le ministre de l'Intérieur qui oblige les compagnies de chemins de fer et de steamers à assumer la responsabilité des frais que le peuple de ce pays peut être appelé à faire pour renvoyer ces immigrants là d'où ils viennent, une fois qu'ils sont au Canada. Le député d'York-est (M. Maclean) a donné lecture d'une circulaire qui a été expédiée, je crois, à tous les membres de cette Chambre—et qui est une protestation de la part du Conseil des Métiers et du Travail de Toronto contre l'immigration encouragée sans discernement. Ce document n'est pas le seul du genre qui ait été soumis aux membres de ce parlement depuis le commencement de la présente session. Un autre document a été publié et distribué à tous les députés vers le milieu du mois de février, dans lequel on s'élève fortement contre cette immigration sans distinction. Voici ce que contient ce document :

Le conseil de l'industrie et du travail de Toronto ne soulève pas la moindre objection, et ne refuse pas l'accueil le plus bienveillant aux immigrants convenables, qui viennent ici de leur plein gré, mais il s'oppose de la manière la plus formelle à ce que l'on taxe le travail pour inonder le marché ouvrier au détriment de l'ouvrier lui-même et pour le plus grand avantage des capitalistes. Tandis que le tarif accorde au patron une protection de 50 pour 100, la politique d'immigration réduit les gages dans des proportions dont on ne peut raisonnablement se rendre compte.

Si cette prétention est exacte dans le cas d'immigrants en bonne santé, elle s'applique avec encore bien plus de force dans le cas d'immigrants indigents ou malades à qui l'on permet d'entrer au Canada—des immigrants qui sont incapables de gagner leur vie et qui deviennent un fardeau pour le peuple canadien.

Le " Star " de Montréal, du 22 mars, publiait un certain nombre de croquis des différents types d'immigrants arrivés au Canada depuis deux ou trois mois. Il publiait aussi ce qui était censé être une entrevue avec ce même M. Watchorn, le chef des inspecteurs d'immigration des Etats-Unis au Canada. Les déclarations de ce fonctionnaire sont de nature à faire croire que les immigrants qui viennent ici n'appartiennent pas à une classe bien désirable. L'article est intitulé : " La salubrité de Montréal menacés. Comment notre ville sert de refuge aux immigrants rejetés par l'inspecteur américain. La maladie et la malpropreté parmi ces immigrants. Comment les inspecteurs américains s'occupent de leurs fonctions ". L'article en question commence par les paragraphes suivants :

Quatre-vingt-dix-huit pour cent des immigrants européens auxquels l'entrée du territoire des Etats-Unis est interdite par les fonctionnaires américains stationnés à Montréal et aux autres endroits le long de la frontière, sont atteints de maladies contagieuses qui sont les résultats directs de la malpropreté et de l'absence de toutes précautions hygiéniques. Telles sont les étonnantes déclarations faites par M. Robert Watchorn qui a la surveillance de tous les inspecteurs d'immigration depuis le Sault Sainte-Marie, dans le Michigan, jusqu'à Montréal, y compris Port Huron, Détroit, Chûtes Niagara, Black-Rock, Buffalo et Vanceboro, Main.

Depuis combien de temps cet état de choses existe-t-il ?

Officiellement, depuis le premier semptembre dernier.

Qu'en est-il résulté depuis le premier septembre ?

Il en est résulté qu'environ 500 personnes ont été empêchées de pénétrer aux Etats-Unis, comme physiquement, mentalement, moralement ou financièrement impropres.

Et c'est à Montréal même que l'on a interdit l'entrée des Etats-Unis à ces immigrants ?

Oui, à Montréal même.

Cela ne comprend pas les autres ports d'entrée où sans doute les mêmes exclusions ont eu lieu ?

Exactement.

Quelle peut être la proportion des exclusions à Détroit, au Sault Sainte-Marie, à Port Huron, Chûtes Niagara, à Black Rock, à Saint-Jean et à Vanceboro ?

Je calcule que ces différents ports réunis égalent à peu près Montréal.

Cela ferait un millier et ce chiffre corrobore ce que dit M. Watchorn dans une lettre adressée à l'honorable député de Lennox (M. Wilson). Dans cette lettre il prétend que depuis le commencement de l'inspection, en septembre dernier, 1,000 immigrants atteints de maladies ou autrement impropres à être admis aux Etats-Uis se sont vu refuser l'entrée de ce pays, et que malheureusement on a permis à beaucoup d'entre eux de demeurer au Canada. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, le bill actuel ne comprend aucune disposition pour déporter ces individus, dont plusieurs sont encore dans le pays ; il n'y a rien non plus dans le bill pour obliger les compagnies de chemins de fer ou de steamers à supporter les frais de cette déportation.

L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) a parlé du nombre décroissant des immigrants d'origine anglo-saxonne qui viennent au Canada. D'après ce que j'ai lu dans les

journaux depuis trois ou quatre semaines, je suis porté à croire que nous aurons cette année plus d'immigrants anglais que par les années passées et je m'en réjouis. L'honorable député d'Alberta semble croire que le flot de l'immigration dans les îles britanniques est tari, mais ce n'est pas le cas. Si l'on peut se fier à la statistique officielle des Etats-Unis, depuis dix ans, plus de sept cent cinquante mille immigrants d'origine anglaise ont quitté la mère patrie pour aller s'établir aux Etats-Unis. Le nombre de ces immigrants depuis 30 ans dépasse trois millions.

Il faudrait redoubler d'efforts pour attirer ici plus d'Irlandais, d'Anglais et d'Ecossais, et détourner l'immigration anglaise des Etats-Unis pour la diriger vers le Canada. Je considère que sur le nombre total des immigrants qui nous arrivent, la proportion des immigrants d'origine étrangère est trop forte. En 1891, 70 pour 100 de l'immigration totale étaient d'origine anglaise, 30 pour 100 d'origine étrangère, tandis que depuis cinq ans les rôles sont changés et la proportion est de 30 pour 100 d'origine anglaise et 70 pour 100 d'origine étrangère. Dans mon humble opinion, je considère cette situation comme anormale et des mesures devraient être prises pour attirer ici une plus forte immigration de la mère patrie.

Comme preuve que cette classe peu désirable d'immigrantts cherche encore à pénétrer aux Etats-Unis par voie du Canada, et que l'on continue à lui interdire l'entrée de la République américaine, je vais citer ce que disait, le 22 mars dernier l' "Evening Star" de Toronto, un excellent journal, très entreprenant et pas du tout hostile au gouvernement actuel. Le 22 mars, dis-je, ce journal publiait une dépêche de son correspondant de Montréal, intitulée : "Arrêtés à la frontière—les Etats-Unis refusent d'admettre une femme et ses enfants qui avaient mal aux yeux." Cela fait voir avec quelle vigilance les agents d'immigration américains surveillent les immigrants. Voici ce que disait la dépêche :

Montréal, 22 mars.

M. Joseph Francis, inspecteur d'immigration du gouvernement américain à Niagara, ci-devant président du bureau d'immigration des Etats-Unis en cette ville, était ici cette semaine avec une famille d'immigrants refusés qui cherchait à se rendre à Philadelphie en passant par Niagara Falls.

La famille en question—une femme et quatre enfants—débarqua à Saint-Jean, N.-B., atteinte de trachome, une maladie particulière et très courageuse des yeux, qui détermine la cécité. N'ayant pu subir l'inspection médicale à Saint-Jean, elle vint à Montréal où elle fut refusée de nouveau. Elle se rendit alors à Toronto sous prétexte d'aller rejoindre un cousin qui, en réalité, n'était pas un parent, mais un compatriote. Le lendemain de son arrivée la femme se procura un billet pour Philadelphie et se mit en route par voie de Niagara Falls. A cet endroit elle tomba entre les mains de M. l'inspecteur Francis qui la conduisit chez un médecin. Celui-ci déclara qu'elle souffrait de trachome, très avancée et serait probablement aveugle avant un an. Un des yeux est continuellement fermé et quand elle marche elle se penche en avant à la manière des personnes partiellement aveugles. Les enfants sont tous atteints de la même maladie, mais avec des soins convenables ils peuvent guérir.

M. CLARKE.

Ainsi, cette femme est arrivée au Nouveau-Brunswick dans l'intention d'immigrer aux Etats-Unis. L'inspecteur du Nouveau-Brunswick qui l'a examinée refuse de lui donner le certificat nécessaire lui permettant d'entrer aux Etats-Unis. Malgré cela, elle se rendit à Montréal et de là à Toronto, où elle acheta un billet dans l'espérance d'échapper à la surveillance des autorités et de pénétrer aux Etats-Unis par Niagara Falls. La vigilance de l'inspecteur à cet endroit frustra son dessein et elle fut renvoyée. Si les autorités américaines ou canadiennes ne lui procurent pas les moyens de retourner dans son pays avec ses enfants elle restera au Canada et sera à la charge du pays. Cet état de choses, à mon sens, exige l'intervention énergique du gouvernement. Il faut prendre les moyens les plus efficaces d'arrêter à tout jamais cette immigration des nécessiteux ou des gens atteints de maladies contagieuses. Je ne suis pas certain que le bill de l'honorable ministre contienne toutes les dispositions nécessaires, car je n'y vois rien qui autorise le gouvernement à obliger les compagnies de steamers à payer les dépenses de l'inspection et de la déportation de ces immigrants. Sous ce rapport nous pourrions suivre l'exemple du gouvernement américain ; je crois, qu'il impose aux compagnies de steamers une taxe suffisante pour couvrir tous les frais d'inspection. Il serait temps d'adopter une loi semblable ici, et si le bill n'est pas assez complet sous ce rapport, le ministre devrait voir à ce qu'il lui donne clairement tous les pouvoirs nécessaires.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député d'York-est (M. Maclean), les associations ouvrières du Canada s'opposent énergiquement aux dépenses qui sont faites pour l'immigration. Dans un paragraphe de leur circulaire il est dit :

Depuis plusieurs années, des sommes énormes, dépassant quelquefois $400,000 en une seule année, ont été dépensées pour encourager l'importation de la main-d'œuvre à bon marché dans ce pays.

Il est dit plus loin dans la curculaire :

On a envoyé des agents dans les pays les plus pauvres pour inonder notre marché d'une légion d'hommes, femmes et enfants prêts à accepter avec plaisir de l'ouvrage à n'importe quel prix. On attire ces immigrants ici même à des époques où des milliers d'ouvriers chôment et parcourent inutilement les rues en quête d'ouvrage.

J'aimerais à savoir si le ministre examine lui-même les brochures et les circulaires distribuées par ses agents en Angleterre et en Europe et s'il en garde une collection dans son bureau, car il est arrivé plusieurs fois que les organisations ouvrières se sont plain-

tes de ce que les représentations les plus trompeuses et les plus fausses étaient faites par les agents d'immigration du gouvernement et que le résultat était d'attirer ici des gens qui, à leur arrivée, ne trouvaient pas les choses aussi belles qu'on les leur avait décrites et ne trouvaient pas même d'ouvrage pour gagner leur vie. S'il en est ainsi, nous sommes exposés à ce que ces immigrants mécontents fassent des rapports propres à nuire au pays. J'aimerais à savoir du ministre s'il prend la responsabilité de tout ce que distribuent ses agents, car si les plaintes des organisations ouvrières sont fondées, quelques-unes de ces brochures contiennent les représentations les plus fausses.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La Chambre a consacré toute une journée, il n'y a pas longtemps, à l'immigration, et la plupart des remarques faites par les honorables députés qui ont pris la parole cette après-midi ont été expliquées ou réfutées au cours du débat qui a eu lieu alors. Cela s'applique surtout, et presque sans restriction, aux remarques de l'honorable préopinant. Les différents points qu'il a soulevés ont été réfutés il y a à peine quelque jours et ce serait retarder inutilement les travaux de la Chambre que de revenir sur ce sujet.

Il peut voir, en relisant le débat dont je parle, que j'ai clairement démontré qu'il n'y a rien de vrai, rien de fondé dans ce reproche que le Canada sert de réceptacle pour les immigrants atteints de maladies contagieuses.

Si des cas de cette nature se sont présentés, ils étaient tellement rares qu'ils ne méritaient pas les honneurs d'une discussion dans cette Chambre. Il est survenu de légers incidents, comme il doit nécessairement s'en trouver dans toutes les administrations.

Un mot, maintenant, de nos arrangements aux ports océaniques. L'honorable député de Lennox demande que nous nous entendions avec les Etats-Unis. Tout arrangement avec le pays voisin est inutile pour ce qui concerne l'examen des immigrants. Nous sommes parfaitement en état de nous acquitter de cette tâche, sans l'aide de personne. Nous avons consenti à laisser examiner les immigrants en destination des Etats-Unis par des fonctionnaires américains, dans nos ports, mais la plupart de ces immigrants sont examinés par nos propres fonctionnaires.

M. CLARKE : Si l'honorable ministre de l'Intérieur me le permet je lui citerai le cas signalé par le " Star " de Toronto. Ce journal raconte que les immigrants en question sont partis du Nouveau-Brunswick avec leurs familles pour aller s'établir dans Ontario. Si l'examen avait été fait avec soin, cela n'aurait pas pu se produire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis rien dire d'un cas particulier rapporté par un journal. D'abord, j'ignore si les faits sont tels que rapportés, et deuxièmement, le cas en question ne m'a jamais été soumis. Mais, actuellement, nous avons à Québec, Saint-Jean et Halifax un système complet d'examens et ce bill a pour but de faire disparaître une lacune dans la loi. Je suis informé par les fonctionnaires du département, que nous n'avons pas le droit d'empêcher les gens de cette catégorie de débarquer ni de les forcer à quitter le pays une fois qu'ils sont à terre.

Si l'honorable député de Toronto veut bien relire les remarques que j'ai faites lors du débat sur l'immigration, il verra, par les chiffres que j'ai cités qu'il n'y a pas de gens de cette catégorie, actuellement au Canada, à l'exception de quatre ou cinq qui attendaient à Saint-Jean une occasion de s'en retourner et qui sont probablement partis à l'heure qu'il est. Le gouvernement ne demande qu'à être autorisé à appliquer un règlement que tout le monde approuve.

La seule objection sérieuse au bill, est celle qui a été signalée par l'honorable député de Selkirk (M. McCreary). Il dit que nous devrions aussi pouvoir déporter les immigrants quand ils ont quitté le port et se trouvent à l'intérieur du pays. Nous ne nous sommes pas encore trouvés dans la nécesssité de demander ce pouvoir, parce qu'il ne s'est pas présenté de cas importants. Mais rien ne s'oppose à ce que le gouvernement ait ce pouvoir.

Quant aux brochures et circulaires distribuées aux Etats-Unis et à l'étranger, il m'est absolument impossible d'examiner tout ce qui se publie. Le surintendant, M. Pedley, est directement responsable de tout ce qui est envoyé par le département aux Etats-Unis. Les brochures distribuées en Europe, ont été jusqu'à présent, préparées, pour la plupart, dans notre bureau, à Londres, mais cela a été changé, et à l'avenir ces brochures seront préparées ici et le surintendant surveillera tout ce qui sera publié et en sera responsable directement au ministre.

Je ne crois pas fondé le reproche que ces brochures sont de nature à faire croire aux gens qu'ils peuvent trouver facilement de l'emploi au Canada. Je n'ignore pas que certain membre des associations ouvrières, ont l'habitude de lancer des accusations générales de cette nature, mais je n'ai jamais réussi à leur faire donner des preuves ou des faits pour corroborer leurs accusations. Quelque soit le mode adopté, que ce soit à l'aide de brochures ou d'agents, il se trouvera toujours parmi les immigrants un certain nombre de personnes qui ne seront pas de la classe la plus désirable, ni de la classe à laquelle les agents croyaient qu'elles appartenaient. D'autres, aussi, ne se livreront peut-être pas aux occupations qu'on s'attendaient à les voir exercer. Il n'y a pas un mode d'immigration qui ne prêtera pas à quelques inconvénients de ce genre.

Mais il est absolument faux que nous encouragions ouvertement ou systématique-

ment les gens à venir ici en leur promettant de l'emploi. J'ai déjà discuté cette question plusieurs fois dans la Chambre. Certains immigrants ont déclaré qu'ils avaient été attirés par de semblables promesses ; mais j'ai toujours répondu à cela que tous les employés du département avaient reçu les instructions les plus sévères et les plus positives, et que nous avons toujours fait notre possible pour n'encourager que ceux qui désiraient se livrer à l'agriculture. Un tel travail ne peut pas se faire avec une perfection absolue, mais c'est le but auquel nous tendons. Des instructions précises sont données à cet effet et nous faisons tout en notre pouvoir pour les mettre en pratique.

Mon honorable ami de Toronto propose d'imposer aux compagnies de steamers une capitation ou taxe par tête pour chaque immigrant qu'elles apportent dans le pays, pour contribuer aux dépenses de ce service. Cela ne me paraît pas praticable dans le moment. Si nous adoptions ce moyen, les compagnies qui nous apportent aujourd'hui des immigrants cesseraient bientôt de se livrer à ce trafic et au lieu de recevoir 11,000 ou 12,000 immigrants d'Angleterre, comme à présent, il ne nous en viendrait que très peu, ou pas du tout. Nous devons nous plier aux circonstances. Les Etats-Unis ne sont pas du tout dans les mêmes conditions que nous. Nos voisins ne désirent pas d'immigrants, ils préfèrent qu'il ne vienne pas d'étrangers s'établir dans leur pays. Ils considèrent qu'ils ont une population suffisante. L'accroissement naturel d'une population de 75,000,000 est de nature à donner des inquiétudes aux hommes d'Etat de ce pays. Ils font tout ce qu'ils peuvent pour décourager l'immigration—ils emploient même des moyens qu'eux-mêmes pourraient difficilement justifier.

Notre cas est bien différent, puisque nous cherchons à attirer l'immigration. Sans doute, que nous ne voulons pas d'une immigration nuisible, mais tout en prenant des précautions, il ne faut pas la faire cesser entièrement.

Quant à la nationalité des immigrants, je n'admets pas avec l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), que le travail de nos agents dans les îles britanniques ait été un fiasco complet. Lorsqu'il s'est agi de voter les crédits destinés à l'immigration, j'ai expliqué que les méthodes suivies par notre bureau d'immigration en Angleterre n'avaient peut-être pas donné tous les résultats qu'on en pouvait attendre, mais j'ai aussi annoncé que des changements avaient été introduits pour rendre ce travail plus efficace. Mais parce que j'espère pouvoir faire mieux, il ne s'ensuit pas que ce qui a été fait par le passé ne valait absolument rien. Au contraire. Pendant l'année 1901, il est venu de 49,000 à 50,000 immigrants au Canada, sur ce nombre 18,000 venaient des Etats-Unis presque tous anglo-saxons de naissance ; 11,000 ou 12,000 venaient des îles britanniques.

M. SIFTON.

Strictement parlant, l'honorable député de Toronto, avait raison de dire qu'environ 70 pour 100 des immigrants venaient de l'étranger, mais pour se rendre exactement compte de la situation, il ne faut pas perdre de vue que les immigrants des Etats-Unis, bien qu'enrégistrés comme étrangers, n'en sont pas en réalité. Non seulement ils sont d'origine anglo-saxonne, mais——

M. CLARKE : Il nous fallait bien prendre les chiffres publiés par le département.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député comprend ce que les chiffres signifient.

M. CIARKE : Nous ne pouvions pas aller au delà de la statistique officielle.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les rapports officiels font voir qu'il est venu 18,000 immigrants des Etats-Unis, et plus de 11,000 des îles britanniques. Ainsi, sur 50,000, 30,000 étaient virtuellement de nationalité anglo-saxonne, je fais cette remarque pour remettre les choses sous leur vrai jour.

Un mot maintenant relativement à la position prise par le Conseil des Arts et Métiers de Toronto, et une ou deux autres associations ouvrières. Je crois avoir reçu une copie de la lettre que vient de lire l'honorable député (M. Maclean) ; du moins on m'a communiqué quelque chose dans le même sens.

Il vaut mieux s'entendre tout de suite sur cette question et je préfère dire dès maintenant que je n'admets ni les sentiments ni les idées exprimées dans ce document. A mon sens, il n'y a pas une classe de la population dans ce moment, qui profite plus de l'argent dépensé pour l'immigration que les ouvriers et travailleurs de la province d'Ontario. Si mon honorable ami (M. Maclean) veut aller de ville en ville, dans sa province, et se renseigner auprès des industriels de toute sorte qui donnent de l'emploi à un grand nombre d'ouvriers, il apprendra que c'est du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest que viennent en grande partie les commandes qui tiennent les usines et les fabriques en activité. C'est vers le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest que ces industriels et ces commerçants tournent les yeux pour étendre leur commerce et agrandir leurs opérations. Il constatera qu'il en est ainsi dans presque tous les genres d'industrie et ce sont les ouvriers et les manœuvres qui travaillent dans ces fabriques et ces usines qui profitent le plus, actuellement, et qui profiteront le plus à l'avenir, de notre politique d'immigration et de nos efforts pour peupler le Nord-Ouest et en augmenter la production.

Je ne veux pas entreprendre une longue discussion sur cette question d'immigration ; cela a été fait l'autre jour quand il s'est agi de voter les crédits affectés à ce service. D'ailleurs la Chambre aura occasion de la discuter de nouveau, si elle le dé-

sire, quand cette question reviendra devant le comité des subsides.

M. WILSON : L'honorable ministre a-t-il disposé de la déclaration de M. Watchorn ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, complètement.

M. WILSON : J'étais indisposé ce soir là et si——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député veut lire les " Débats ", il y trouvera ma réponse. Il constatera aussi que les surintendants des hopitaux de Montréal ont déclaré qu'il était absolument faux qu'un grand nombre de ces immigrants malades étaient dans ces institutions. Il n'y a pas l'ombre d'une preuve pour appuyer cette déclaration.

Je ne vois rien autre chose à ajouter, si ce n'est l'incident raconté par le " Herald " de Montréal, dont l'honorable député de Toronto a parlé. Je ne vois pas bien quel argument il cherche à en tirer contre le gouvernement ou sa politique d'immigration.

M. CLARKE : Cet écrit était très long, et pour sauver du temps je n'en ai lu qu'une partie. Mais je me le procurerai de nouveau et je le lirai en entier pour qu'il soit publié dans les " Débats ".

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Où l'honorable député veut en venir avec cette affaire ?

M. CLARKE : Cet article dit qu'un grand nombre d'immigrants nécessiteux arrivent au Canada et sont à charge aux institutions de bienfaisance et aux personnes charitables et que ces immigrants avaient été attirés ici par les représentations qui leur avaient été faites. Si je me rappelle bien l'article, ces représentations étaient telles que le consul italien a dû en conférer avec son gouvernement, par câblegramme. Pour plus de sûreté, je me procurerai l'écrit en question et je le citerai. Ce sont des immigrants désirables—

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'agissait d'Italiens, n'est-ce pas ?

M. CLARKE : Je ne dis pas que les Italiens sont des immigrants peu désirables, mais que ceux-là dans l'état de pauvreté où ils se trouvaient, n'étaient pas désirables. Il semble, de plus, qu'ils ont été attirés ici par les représentations qui leur avaient été faites.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a pas de meilleure preuve de l'inanité des attaques auxquelles le député est continuellement exposé. Nous n'avons ni agents ni bureau en Italie. Pas un seul Italien n'a été encouragé à venir au Canada par nos agents, et aucune promesse n'a été faite, directement ou indirectement aux Italiens pour les engager à venir ici. Nous n'avons jamais eu un seul agent en Italie, et depuis que je suis à la tête de ce département pas une ligne n'a été publiée en italien pour engager les Italiens à venir au Canadaa. S'il en est venu, ils sont venus sans sollicitations, sans promesses, sans aucun effort de la part du gouvernement ou du département.

Il y a cependant un point sur lequel je demanderai à l'honorable député de s'expliquer plus clairement. C'est facile de dire qu'il nous vient des gens qu'il serait préférable de ne pas avoir, qui causent des embarras, qui sont à charge à la communauté. Mais le gouvernement fût autorisé par la loi à dire quels sont les gens désirables et quels sont ceux qui ne le sont pas, et interdire l'entrée du pays à qui bon lui semblerait ?

M. CLARKE : Il me semble que le bill que nous discutons en ce moment donne au gouvernement de grands pouvoirs pour décider quels sont ceux qu'il admettra et quels sont ceux qu'il n'admettra pas.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : "Tout immigrant ou passager atteint de quelque maladie dangereuse ou contagieuse ". Il ne s'agit pas ici des nécessiteurs, des criminels, des fous, ni des malades. L'honorable député serait-il en faveur d'une loi donnant au gouvernement le droit de décider qui sera admis et qui sera exclu à part ceux désignés dans la loi ?

M. CLARKE : Pas un mot n'a été prononcé par un député de la gauche pour obtoriser l'honorable ministre à faire une semblable demande. Nous désirons comme lui, je suppose, qu'il nous viennent des immigrants recommandables ; nous ne désirons pas des gens atteints de maladies. Nous ne voulons pas que le Canada soit le refuge des immigrants qui n'ont pas été trouvés dignes de devenir citoyens des Etats-Unis. Nous nous opposons énergiquement à un mode d'administration qui permet à 44 fonctionnaires des Etats-Unis de se tenir dans nos ports pour choisir les immigrants qui pourront pénétrer dans ce pays. Nous ne voulons pas que ceux qui, pour cause de maladie ou autre, sont exclus des Etats-Unis, restent au Canada.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député continue, par induction, à dénaturer les faits.

M. CLARKE : Ce n'est pas mon intention.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR ; Les remarques qu'il vient de faire laissent entendre que les faits sont tout autres qu'ils ne sont en réalité. Il dit qu'il y a dans nos ports 44 fonctionnaires américains qui décident quels seront les immigrants qui resteront au Canada.

M. CLARKE : Non, mais quels seront ceux qui pourront aller aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans ce cas, l'honorable député devra rétracter ce qu'il a dit.

M. CLARKE : Je m'en rapporte à la Chambre. Il est possible que l'honorable ministre ne m'ait pas entendu ou que je ne me sois pas exprimé clairement. Je dis que c'est une honte de permettre à 44 fonctionnaires américains d'examiner les immigrants qui arrivent au Canada à destination des Etats-Unis et de décider quels sont ceux qui pourront entrer das ce pays et quels sont ceux qui ne le pourront pas.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne vois rien de honteux dans cet arrangement. Les fonctionnaires américains décident quels sont ceux qui iront aux Etats-Unis et les fonctionnaires canadiens décident quels sont ceux qui resteront ici. S'il se produisait un mouvement d'immigration des ports américains au Canada, le gouvernement des Etats-Unis n'aurait pas d'objection à ce que nous ayions des fonctionnaires dans leurs ports, pour examiner les immigrants à destination du Canada—aucun gouvernement en relations amicales avec le Canada ne s'opposerait à cela. J'avais compris que l'honorable député disait que ces fonctionnaires américains décidaient quels immigrants viendraient au Canada. Qu'il l'ait dit ou non, je veux qu'il soit bien compris que ce sont nos propres fonctionnaires qui décident, après examen, quels sont les immigrants qui seront admis, et si certaines gens qui n'auraient pas dû être admis pénètrent au Canada, nos fonctionnaires seuls en sont responsables.

L'honorable député prétend aussi que la loi est mauvaise, qu'elle est défectueuse, qu'elle ne nous donne pas assez de pouvoir. Mais il ne nous a pas encore expliqué clairement où il veut en venir en attaquant le gouvernement au sujet de cet écrit du " Herald " de Montréal. Le parlement n'a jamais autorisé le gouvernement à interdire l'entrée ou le séjour du pays à ceux qui ne sont pas déments, qui ne sont pas criminels, qui ne sont pas atteints de maladie, qui ne sont pas nécessiteux, qui ne peuvent pas être classés dans une des catégories spécifiées dans l'Acte. Nous demandons maintenant le droit d'exclure ceux qui sont atteints de maladies dangereuses ou contagieuses. Mais le parlement n'a jamais autorisé le gouvernement à interdire l'entrée du pays à un homme sain de corps et d'esprit. L'honorable député cherche à s'éloigner de la question, mais il faut qu'il se prononce dans un sens ou dans l'autre.

M. CLARKE : Je vais citer l'article en entier.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député peut citer un article de journal pour chercher à créer une impression, mais il faut que la loi soit faite dans un sens ou dans l'autre. Si les Italiens qui viennent ici doivent être expulsés, il faut que ce soit en vertu de la loi ; et il faut que la loi autorise le gouvernement à les expulser. Or je dis que la loi ne le permet pas, le gouvernement n'a pas ce pouvoir, et l'honorable député n'a pas le droit de soulever les préjugés contre le gouvernement parce que ces Italiens sont venus dans le pays, et parce qu'un journal a écrit qu'ils étaient incapables de pourvoir à leur subsistance, qu'ils seraient à charge à la communauté ou quelque chose comme cela.

Il viendra toujours des étrangers au Canada et sur le nombre il s'en trouvera toujours qui seront incapables de gagner leur vie. Nul gouvernement ne peut adopter un système que le parlement voudrait sanctionner et qui empêcherait ces cas de se produire de temps à autre.

Quant à la question d'avoir fait venir des Italiens au moyen de représentations ou promesses, cela ne s'est jamais fait depuis que je suis ministre. Autant que je sache, nous n'avons fait aucun effort ; pas une seule ligne n'a été publiée en italien, pas un agent n'est allé en Italie.

Je ne vois pas qu'il y ait rien à ajouter aux remarques que je viens de faire. Comme je l'ai dit, toute la question a été discutée devant le comité des subsides et tous les points qui viennent d'être soulevés ont été alors réglés.

M. CLARKE : Pour qu'il n'y ait pas de malentendu sur la nature de cet écrit je vais le lire et il sera inséré dans les " Débats " :

Affluence d'Italiens à Montréal.

Environ 2,000 sont arrivés. Plusieurs sont sans le sou et incapables de trouver de l'ouvrage.

Un grand nombre de nos concitoyens, surtout parmi ceux que leurs affaires appellent aux environs des gares, doivent avoir remarqué de longues files d'Italiens portant des sacs de voyage de toutes les formes, et parcourant les rues. Ce spectacle est devenu si banal qu'on n'est pas surpris d'apprendre que plus de deux mille sont arrivés à Montréal et qu'il faudra trouver de l'ouvrage pour le plus grand nombre, si on ne veut pas qu'ils deviennent à charge à la municipalité.

Beaucoup ont des amis ici qui se chargeront d'eux à leur arrivée, mais un plus grand nombre encore sont sans parents ni amis et n'ont pas assez d'argent pour vivre d'ici à ce qu'ils trouvent de l'ouvrage ; et ils ont été attirés ici par les agents d'immigration qui leur ont fait toutes sortes de promesses, leur ont laissé entendre qu'ils trouveraient de l'ouvrage en arrivant et leur ont représenté le Canada comme la terre promise.

C'est à cette classe d'immigrants que le consul général d'Italie, M. Jerome Internoscia, fait allusion dans son câblegramme au gouvernement italien, auquel il recommande d'enrayer l'immigration en masse des Italiens nécessiteux au Canada et de ne laisser partir que ceux qui ont assez d'argent et de ressources pour vivre pendant au moins un mois après leur arrivée.

On pourra prendre soin de ceux qui sont déjà arrivés. Les agences ouvrières s'en occupent, et promettent d'en prendre. Le consul général intérimaire, dit que les deux milles qui sont déjà arrivés ont été logés et sont à l'abri du besoin pour le moment. Mais il redoute une

nouvelle invasion. C'est pourquoi il a communiqué avec le gouvernement italien et lui demande son assistance en ne laissant partir pour le Canada que des immigrants recommandables.

Voilà l'écrit en question ; j'en appelle à la Chambre du soin de décider s'il justifie ou non tout ce que j'ai dit. L'honorable ministre a admis, il y a un instant, que le gouvernement n'a pas dépensé un seul sou pour faire distribuer des brochures en Italie ou pour attirer des Italiens au Canada. Cependant, s'il faut en croire cet écrit, le consul du gouvernement italien à Montréal déclare qu'un grand nombre d'Italiens sans ressources ont été amenés au Canada, au moyen de fausses promesses. Si ces immigrants étaient dans l'état précaire que l'on dit et si la loi interdit l'entrée au Canada aux personnes sans ressources, pourquoi a-t-on permis à ces Italiens de débarquer ?

Le ministre dit qu'il a répondu complètement aux déclarations de M. Watchorn, le fonctionnaire américain envoyé ici pour surveiller les immigrants qui arrivent par voie du Canada. Je n'étais pas présent à cette occasion et je dois accepter la parole de l'honorable ministre, mais je ferai remarquer que M. Watchorne a fait cette déclaration sous sa propre signature et que l'honorable député de Lennox l'a vu signer. Il dit que depuis le mois de septembre dernier, 1,000 immigrants non désirables, malades, qui s'en venaient aux Etats-Unis par voie du Canada se sont vu refuser l'entrée de ce pays. Puis dans un interview avec un journaliste du " Star " de Montréal, il dit que la moitié de ces immigrants, 500, sont dans le district de Montréal. La déclaration de ce fonctionnaire semble corroborée par celle qu'il a faite à mon honorable ami. Je ne sais pas ce que j'ai pu dire cette après-midi pour autoriser le ministre à dire que j'essayais à sortir d'une position insoutenable. Je ne cherche pas à sortir de quoi que ce soit, car j'ai la conviction que tout ce que j'ai dit était appuyé sur des faits, mais si on est en état de me démontrer que je me suis trompé, je me ferai un plaisir de me rétracter. Mon but n'est pas d'embarrasser le gouvernement, mais de lui faire comprendre qu'il faut de plus grandes précautions pour empêcher cette immigration nuisible de venir au pays. J'ai cité le cas du consul d'Italie qui télégraphie à son gouvernement de diminuer le nombre des immigrants de cette catégorie ; j'ai cité aussi le cas des Etats-Unis qui envoient toute une escouade de fonctionnaires pour empêcher ces immigrants de pénétrer aux Etats-Unis par voie du Canada. J'ai appelé l'attention du ministre de l'Agriculture sur cette question dès le commencement de la session. Je lui ai demandé si les déclarations contenues dans le rapport du commissaire de l'immigration aux Etats-Unis étaient vraies, et sa réponse est dans les " Débats."

Mon intention n'est pas du tout d'embarrasser le gouvernement, mais vu que les classes ouvrières de la ville que j'ai l'honneur de représenter s'opposent à cette classe d'immigrants, et aux sommes considérables dépensées pour l'immigration, il est de mon devoir de porter ces faits à la connaissance du gouvernement et de demander au ministre de l'Intérieur de perfectionner le mode d'inspection à l'égard des immigrants qui arrivent au Canada.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je pourrais m'abstenir de revenir sur ce qui a été dit, mais je répète qu'en dépit de ce que peut dire le " Herald " de Montréal, ces Italiens n'ont pas été attirés ici par le gouvernement, ni par ses représentants. Que cela soit bien compris. Peu m'importe ce que le consul d'Italie a pu faire. Tout ce que je sais, c'est que ce n'est pas le gouvernement qui les a fait venir. Deuxièmement, je tiens à déclarer que les prétentions de M. Watchorn sont fausses. Si l'honorable député (M. Clarke) veut relire ce que j'ai dit lors du débat sur les crédits affectés à l'immigration, il verra que je me suis exprimé clairement et positivement sur ce point.

M. BORDEN (Halifax) : D'après ce que j'ai compris, mon honorable ami (M. Clarke) ne prétend pas que ces immigrants ont été attirés ici par le gouvernement, mais il dit que s'ils étaient nécessiteux, comment se fait-il qu'on les ait laissé entrer ?

M. CLARKE : Très bien. Voilà le point.

M. BORDEN : C'est de cela que se plaint mon honorable ami, et l'honorable ministre n'a pas dit un mot de cela.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député était venu dire qu'un certain nombre d'Italiens étaient arrivés au Canada et s'il m'avait demandé si cela était vrai ou non, je lui aurais répondu que je n'en savais rien, vu que c'était la première fois que j'en entendais parler. Un ministre ne peut pas lire tous les journaux du pays, ni surtout tout ce qu'ils publient ; il ne peut pas, non plus, savoir si un cas comme celui-ci est vrai ou faux. Il est possible qu'il soit faux. J'en ai lu qui étaient faux, ou dénaturés, ou exagérés. Si celui-ci m'avait été signalé j'aurais fait faire une enquête, et j'aurais ordonné de prendre d'autres précautions s'il y avait lieu. Bien que je ne puisse pas admettre tous les reproches qu'on adresse au département sur lequel je préside, on me rendra la justice de reconnaître que chaque fois que des représentations qui m'ont été faites étaient de nature à rendre plus efficace l'administration du département, je n'ai pas hésité à accepter et à en faire mon profit.

C'est parce que je me suis bien convaincu de la nécessité d'une application plus sévère des causes d'exclusion et de l'insuffisance de nos pouvoirs actuels, que j'ai préparé et présenté le présent bill. Je suis bien décidé à prendre les plus grandes précautions et je m'efforcerai par tous les

moyens de protéger le pays contre les effets d'une immigration nuisible ou peu désirable, tant au moyen de la loi actuelle, qu'au moyen des nouveaux pouvoirs que nous demandons à la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Si je me suis permis de faire une observation à l'honorable ministre, c'est parce que j'ai cru qu'il n'avait pas saisi le point que l'honorable député de Toronto-ouest voulait surtout faire ressortir. Je n'ai pas prétendu que le député de Toronto-ouest s'attendait à ce que le ministre lui donnât sur le champ tous les renseignements concernant cette affaire, mais j'ai dit que puisque ces faits avaient été rendus publics dans un journal ami du gouvernement et avaient occupé l'attention de ses commettants, il avait cru de son devoir d'en saisir le gouvernement et la Chambre, pour que le ministre fit une enquête le plus tôt possible.

M. CLARKE : Le ministre a déclaré que le gouvernement n'avait pas d'agents en Italie. Ces immigrants ont dû être amenés ici par quelqu'un, par une compagnie de steamer quelconque.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils ont pu traverser.

M. CLARKE : Ils ne sont pas venus à la nage. Ils ont dû être amenés ici par un steamer et la compagnie à laquelle ce steamer appartient a dû recevoir la gratification qu'on paye d'ordinaire à ceux qui amènent des immigrants.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. CLARKE : La compagnie n'a rien reçu ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quand je dis non, l'honorable député doit comprendre que je ne sais pas au juste quand le fait en question a eu lieu. Je me rappelle le fait, mais je ne me rappelle pas à quelle date il s'est produit. Je ne crois cependant pas me tromper en disant que nous n'avons pas payé de gratification pour un nombre un peu considérable d'Italiens ; je crois même que nous n'avons pas payé pour un seul. Je ne veux rien dire de trop positif, mais si nous avons payé pour ces Italiens, le nombre en est certainement très petit. Il est plus probable que ces immigrants ont été compris avec d'autres. Ils ont dû venir par l'Allemagne et ont été comptés comme immigrants allemands.

M. CLARKE : Les Italiens sont-ils exclus de la participation à cette gratification ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle pas qu'ils soient expressément exclus, mais je me rappelle cependant que lorsqu'il a été question de payer une gratification pour les immigrants Italiens, une question m'a été posée incidemment, et sans me prononcer sur la valeur de l'immigration italienne, j'ai dit : Nous ne dirigerons pas nos efforts de ce côté et nous ne paierons aucune gratification.

M. CLARKE : Il y a deux ans, j'ai appelé l'attention de la Chambre sur ce que disait le correspondant viennois du "Times" de Londres, reproduit par le "Scotsman" d'Edinburgh. Il disait qu'un grand nombre d'immigrants de Roumanie se préparaient à partir pour le Canada. Le ministre me répondit dans le temps, que le gouvernement ne connaissait rien de cette immigration projetée. Deux mois après, ces immigrants arrivaient au pays. Le gouvernement ne paraissait pas avoir été averti de leur arrivée. Je veux faire remarquer qu'en dépit de la proclamation qui a été lancée contre l'immigration des nécessiteux, il y a tellement de négligence dans l'administration de ce département que ces immigrants qui étaient sans ressources ont pu être amenés ici par des compagnies de steamers, sans que personne ait mis obstacle à leur débarquement.

Cela démontre que le ministère ne peut exercer sur ces immigrants le contrôle qu'exige, à mon sens, l'intérêt public.

M. WILSON : Il y a un an, un certain nombre d'immigrants sont arrivés à Québec où on ne leur permit pas de descendre ; le steamer continua sa route jusqu'à Montréal où ils débarquèrent d'après l'ordre direct de M. Pedley.

M. CLARKE : C'étaient les mêmes immigrants ?

M. WILSON : J'ose répondre dans l'affirmative. M. Pedley obtint d'une société quelconque de Montréal, l'assurance que cette dernière s'occuperait du soin de ces immigrants. C'est pour cela que le surintendant de l'immigration permit à ces étrangers de débarquer à Montréal. Nous croyons avoir raison de nous plaindre de cet état de choses qui devrait disparaître immédiatement.

M. OSLER : Nous serions portés à croire que nos lois défendant l'entrée du Canada aux immigrants pauvres et malades, ne sont pas aussi sévères que celles en vigueur aux Etats-Unis. Il est évident que les fonctionnaires américains refusent l'entrée de ce pays à un très grand nombre d'immigrants que nous acceptons ici. Je prétends que la classe d'immigrants qui n'est pas assez bonne pour la république voisine, ne saurait convenir au Canada. J'ignore comment on fait venir ici ces étrangers, mais je prétends qu'il est évident que nous n'exerçons pas une surveillance suffisante sous ce rapport. Le fait seul que les Américains ont ici quarante-quatre fonctionnaires pour examiner les immigrants destinés aux Etats-Unis, démontre surabondamment que notre surveillance est bien relâchée. Le ministre de l'intérieur (M. Sifton) a dit, en réponse à mon honorable ami de Toronto (M. Clarke), que si l'on exigeait un impôt de $1 par immigrant, les compagnies de steamers dirigeraient immédiate-

ment ces étrangers vers les Etats-Unis. C'est là un aveu bien important de la part du ministre de l'immigration. Il démontre que ce n'est pas l'argent que dépense le Canada, qui nous amène des immigrants, mais bien plutôt ces compagnies qui ont intérêt à se faire payer le prix de transport de ces étrangers. Si une taxe de $1 par tête a pour résultat d'éloigner du Canada les émigrants des autres pays, je me demande où est l'utilité de dépenser autant d'argent aux fins de l'immigration. Il vaudrait autant accorder immédiatement des subventions aux compagnies de steamers ou permettre à ces derniers de nous amener la classe d'étrangers qu'elles choisiront. Si nous considérons que ces 2,000 Italiens si pauvres, si dépourvus de tout, sont venus au Canada sans que nous ayons payé de prime, ils ne comptent pas moins au nombre des immigrants que le ministre se vante d'avoir attirés ici, pour expliquer cette dépense des deniers publics. Cette discussion me porte à croire que les règlements concernant l'inspection des immigrants qui arrivent au Canada, ne sont pas assez sévères, et que nous permettons l'entrée du pays à des étrangers dont les Etats-Unis ne veulent pas comme immigrants. Nous recevons des individus dont le commerce ne peut qu'être préjudiciable à notre population. Dernièrement encore, on s'est élevé fortement, ici même, contre le fait de permettre l'importation de chevaux de race inférieure au Nord-Ouest, afin de protéger contre toute contagion notre propre race chevaline. Devrons-nous, quand il s'agit de permettre à des étrangers de s'établir au pays, de se mêler à notre population, nous montrer moins méticuleux que nous ne le sommes à l'égard des animaux qu'on veut importer ici ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai jamais donné à entendre que seules les compagnies de paquebots amenaient des immigrants au Canada.

M. OSLER : Le ministre dit que si nous imposions une taxe de $1 par tête, ces compagnies conduiraient les immigrants aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai dit que si nous imposions une taxe sur les agents de ces compagnies de steamers, cela engagerait ces agents à diriger les immigrants vers la république voisine. Cela ne veut pas dire que les compagnies seules nous amènent des immigrants. Nous payons une prime aux agents de ces compagnies, dans le but de mettre le Canada sur un pied d'égalité avec les pays qui nous font concurrence sous ce rapport. Si nous nous mettons à dos les compagnies de paquebots, les agents de ces dernières travailleront à neutraliser les efforts de nos propres fonctionnaires. Résultat : nous n'aurons plus d'immigrants. Il ne faut donc pas conclure de là que les dépenses que nous faisons pour encourager l'immigration n'ont aucun effet appréciable. J'ai dit simplement que si nous nous rendons hostiles les agents des compagnies de navigation, ceux-ci s'appliqueront à contrecarrer les efforts des fonctionnaires du gouvernement. L'honorable gentleman (M. Osler) dit qu'un immigrant qui ne peut s'établir aux Etats-Unis, n'a pas les qualités nécessaires pour venir demeurer au Canada; l'honorable député a semblé croire qu'il exprimait là un sentiment très correct. Je dis que le gouvernement du Canada, grâce à ses fonctionnaires, est tout aussi compétent à juger quels sont les immigrants qui doivent venir s'établir ici, que le sont les fonctionnaires du gouvernement américain, quant aux étrangers qui vont essayer de se créer un foyer dans la république voisine. Je ne suis pas prêt, loin de là, à laisser aux fonctionnaires du gouvernement des Etats-Unis le soin de choisir les immigrants qui viennent s'établir ici. Si c'est là la politique que prône l'honorable monsieur (M. Osler), je ne puis l'accepter, cela me sera toujours impossible. Le fait est qu'on veut seulement soulever une tempête dans un verre d'eau. Les arguments de nos adversaires ne peuvent tenir debout ; ils ne signifient rien. Si l'honorable député (M. Osler) veut lire les remarques que j'ai faites, il constatera que toute cette difficulté ne se rapporte qu'à 33 ou 34 immigrants, et que ce chiffre est insignifiant si on le compare au travail de presque toute une année. La différence entre l'œuvre accomplie par les fonctionnaires américains et nos propres agents ne peut être sensible. On a permis à 23 ou 24 immigrants de s'établir au Nord-Ouest. Les fonctionnaires des Etats-Unis avaient refusé l'entrée de la république voisine à ces étrangers, sous un prétexte qu'un de nos inspecteurs n'a pas jugé suffisant ; on prétendait qu'une maladie peu grave s'était déclarée parmi les enfants de ces immigrants. Et c'était là tout ce qu'on pouvait invoquer contre ces étrangers.

M. SPROULE : Si le ministre veut faire ce que le pays attend de lui, il exercera le pouvoir qu'accorde la loi des Etats-Unis, qui consiste à renvoyer dans leur pays les immigrants pauvres ou malades. Il nous dit que le nombre de ces derniers qu'ont refusés les inspecteurs des Etats-Unis est insignifiant. Pourtant, ce n'est pas là le renseignement que nous fournissent les fonctionnaires américains et les feuilles publiques. Les premiers déclarent qu'ils ont refusé au delà de 1,000 immigrants, au cours de l'année ; mais le ministre prétend que quelques-uns seulement de ces étrangers ont été renvoyés par les inspecteurs américains. Nous avons, cependant, de bonnes raisons de croire que les renseignements fournis par les journaux et les agents américains sont vrais.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne permettrai pas que la Chambre me juge d'après une déclaration publiée dans le Star, de Montréal, par un agent d'immigration des Etats-Unis. Nous avons ici un comité qui a le pouvoir de faire une enquête sur

toutes les questions se rapportant à l'immigration. Cette matière lui a été soumise depuis longtemps, dès le commencement de la session. Si les membres de la gauche désirent s'enquérir des faits, faire une preuve d'après laquelle un ministre consentira à être jugé, et qui satisfera la Chambre, ils ont toute liberté de faire cela. Mais je refuse d'être jugé d'après cette déclaration, surtout lorsqu'il est évident qu'elle est entièrement fausse, d'après l'enquête qu'on a faite depuis. Je refuse également de permettre qu'on me juge d'après des rapports de journaux, écrits que peuvent produire les membres de la gauche, mais dont ils ne veulent pas garantir la vérité.

M. WILSON : L'honorable gentleman nous permettra-t-il de faire une enquête et d'assigner des témoins devant le comité de l'Agriculture, pour démontrer que les déclarations que nous faisons ici sont vraies?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'est pas nécessaire pour l'honorable député de me poser cette question. Je n'ai jamais cherché à empêcher l'assignation des témoins dont nos adversaires pouvaient avoir besoin au comité de l'agriculture, et à tous les autres comités. Je n'ai jamais assisté à une réunion du comité et je n'ai rien eu à faire aux délibérations de ce dernier ; pourtant, j'ai donné aux fonctionnaires de mon ministère l'ordre de répondre à l'assignation qu'ils pourraient recevoir, et de fournir tous les renseignements que le comité pourrait leur demander.

M. BORDEN (Halifax) : A mon sens, le ministre ne comprend pas la question que lui a posée mon honorable ami de Lennox. Voici ce que ce dernier veut savoir : comme la déclaration de M. Watchorn a été faite depuis l'enquête devant le comité de l'Agriculture, l'honorable gentleman s'opposerait-il à ce qu'on fît une enquête sur cette accusation, si on le désirait?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député veut savoir si les partisans du gouvernement s'opposeront à la réouverture de l'enquête. Nous n'avons aucune objection à cela.

M. SPROULE : Pourquoi le ministre dit-il qu'il décline toute responsabilité à cet égard ? Peu importe à la population de ce pays que l'honorable gentleman accepte ou refuse de prendre la responsibilité de l'état de choses dont on se plaint. Le peuple le tiendra responsable en dépit de ce refus. Ce n'est pas à lui de faire ce choix, c'est au pays. Il ajoute qu'il ne veut pas être jugé d'après un renseignement publié dans une feuille publique. Dans le cas qui nous occupe, il ne s'agit pas d'un écrit quelconque d'un journal, mais bien de la déclaration d'un fonctionnaire du gouvernement américain, laquelle nous croyons être vraie. Le ministre de l'Intérieur qui doit empêcher les immigrants pauvres, malades, de venir au Canada et de s'y établir, néglige de remplir ce devoir. Puis il se contente de dire qu'il refuse d'assumer la responsabilité de cet état de choses. Je crois que notre population se formera une opinion sur cette question, sans s'occuper de ce qui peut plaire ou déplaire à l'honorable gentleman. Le ministre ajoute que nous pouvons, tout aussi bien que les Américains, nous former une opinion d'après les faits que nous constatons. Sans doute, mais si nous n'agissons jamais suivant cette opinion, en quoi celle-ci peut-elle nous être avantageuse? C'est précisément la position qu'occupe l'honorable gentleman. Il a envoyé ses agents par tout l'univers, afin d'attirer ici des immigrants, que ces derniers eussent toutes les qualités qui font les bons citoyens, ou qu'ils fussent pauvres, malades et vicieux.

L'an dernier, il a dépensé $442,000 pour faire venir au Canada 49,000 immigrants. Peut-il nous dire combien de ces derniers étaient si dépourvus de qualités qui font les bons citoyens, que les Etats-Unis ont jugé à propos de les chasser de leur territoire ? Non, en aucune façon. Nous sommes convaincus qu'on en compte plusieurs milliers, parce que nous savons que la population de Montréal, l'an dernier, a dû, durant des mois, secourir ces immigrants, afin de les empêcher de mourir de faim. De plus, on a reçu des immigrants atteints de maladie. Le ministre prétend qu'il n'avait pas le pouvoir de les empêcher de débarquer sur notre territoire. Il prend cette autorité aujourd'hui. Il ajoute que le nombre de ces immigrants est très infime. Dans ce cas, pourquoi exige-t-il qu'on adopte une loi pour lui accorder ce pouvoir ? J'ai toujours cru que nous avions besoin d'immigrants, mais que, sous ce rapport, ce n'était pas la quantité, mais bien la qualité qu'il fallait considérer. A mon avis, c'est là ce que nous devons exiger d'abord. Il n'est pas vrai de dire, si nous en croyons les renseignements qui nous sont fournis, que tous les immigrants amenés ici par le gouvernement actuel, possèdent les qualités requises. Un grand nombre d'entre eux sont malades, faibles, mal partagés sous tout rapport. A mon avis, notre immigration se composera, avant longtemps, de l'excédent de la population des Etats-Unis. Ces immigrants nous feront des colons convenables ; alors même que nous n'enverrions pas d'agent pour les engager à venir s'établir ici, ils nous arriveront par milliers pour acheter nos terres. Cette immigration a commencé, il y a déjà plusieurs années, sous l'ancienne administration ; elle s'est accentuée sensiblement depuis et se continuera, que nous dépensions ou non des montants considérables pour l'encourager. Nous avons entendu souvent raconter ce que le gouvernement actuel a fait pour le pays ; on nous a parlé du nombre d'immigrants qu'il a attirés au Canada. Cependant, ce nombre n'est pas aussi élevé, si l'on tient compte des dépenses occasionnées de ce chef, que celui qu'on a constaté sous le régime pré-

cèdent. Si le contraire existait, nous aurions reçu, l'an dernier, 61,000 immigrants au lieu de 49,000. Si nos adversaires n'avaient dépensé que le montant que leurs prédécesseurs consacraient aux mêmes fins, pour faire venir autant d'immigrants, la somme payée de ce chef aurait été de $360,000 au lieu de s'élever à $444,000. Ils n'ont donc aucune raison de se vanter de leur politique d'immigration, loin de là, on doit condamner leur attitude sur ce point important. Je suis convaincu que les compagnies de paquebots reçoivent toujours la prime accordée pour le transport de chaque immigrant, sans s'occuper de la classe d'étrangers qu'elles nous amènent. Nous voyons le grand nombre d'immigrants que nos amis les Américains refusent d'admettre dans leur pays. Ce nombre n'est pas infiniment minime, comme le prétend le ministre. A mon sens, la population du Canada considérera cette question comme étant beaucoup plus sérieuse que semble le croire le ministre ; elle tiendra ce dernier responsable pour ne pas avoir rempli son devoir, en ne prenant pas plus tôt les moyens d'empêcher ce nombre considérable d'immigrants de s'établir au Canada.

M. CLARKE : Je veux appeler l'attention de la Chambre sur une déclaration contenue dans une lettre signée par Robert Watchorn, inspecteur spécial d'immigration. Cette lettre a été adressée à mon honorable ami de Lennox. Le ministre de l'Intérieur devrait remercier l'opposition qui signale à son attention les vices de sa politique d'immigration. Je demande au ministre et à la Chambre d'écouter attentivement la déclaration catégorique de M. Watchorn au sujet de nos statistiques concernant l'immigration. Voici ce que ce fonctionnaire des Etats-Unis écrit à l'honorable représentant de Lennox :

Vous remarquerez à la page 39 du rapport du commissaire général de l'émigration du Canada aux Etats-Unis, depuis 1896 à 1900, a été très considérable. En réalité, elle a dépassé de beaucoup les chiffres indiqués dans ce document. Les rapports de vos fonctionnaires établiront qu'au cours de l'exercice se terminant le 30 juin 1901, 50,000 immigrants environ sont arrivés dans les ports maritimes du Canada, et que de ce nombre 24,000 étaient en destination des Etats-Unis ; il n'en est donc resté que 26,000 au Canada. Ces chiffres sont de nature à tromper l'opinion publique.

C'est là l'affirmation de M. Robert Watchorn, inspecteur d'immigration des Etats-Unis. Il indique lui-même les raisons qui le portent à croire que les chiffres cités par le commissaire général sont faux :

En effet, de ces 26,000 immigrants comptés comme s'étant établis au Canada, à l'époque désignée, au moins 300 ont reçu des permis d'admission aux Etats-Unis, à l'agence seule de Montréal, au cours du mois qui suivait leur arrivée dans ce port canadien.

On nous dit, cependant, que ces immigrants s'établissent ici par milliers.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En quoi cela se rapporte-t-il à la question qui fait l'objet de ce débat ?

M. CLARKE : Nous accordons des subventions aux compagnies de steamers et nous avons des agents d'immigration dont le devoir consiste à diriger sur le Canada les immigrants des autres pays. L'honorable gentleman se vante d'avoir augmenté, grâce à sa politique, le volume de l'immigration vers notre pays. Cependant, si l'affirmation de M. Watchorn est juste, nous devons en conclure que ces immigrants ne viennent au Canada qu'à cause des avantages qu'on leur offre pour faire la traversée ; mais ils ne restent pas ici, ils se dirigent vers la république voisine. Pourtant, leur séjour dans notre pays dure assez longtemps pour leur permettre d'obtenir des fonctionnaires américains des certificats leur accordant le droit d'aller s'établir aux Etats-Unis. Cette déclaration n'est-elle pas suffisante pour nous engager à en rechercher le bien fondé ou la fausseté ? L'honorable gentleman devrait être reconnaissant envers l'opposition qui lui a signalé cette anomalie condamnable. Les gazettes publiques contiennent souvent des déclarations semblables. Je ne suis pas responsable de la publication de ces écrits, mais je croirais manquer à mon devoir en n'appelant pas l'attention du ministre sur ces écrits qui me tombent sous les yeux. Qu'il considère sérieusement la déclaration que je viens de lire et qui a été faite, évidemment, de bonne foi ; il constatera qu'elle demande de sa part une enquête sérieuse dont il devra nous indiquer le résultat, avant la fin de la session.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Toute la difficulté provient du fait que mon honorable ami a découvert quelque part une déclaration quelconque, et qu'il tire de ce document une conclusion que celui-ci ne saurait justifier. Il a trouvé qu'un fonctionnaire du gouvernement américain avait affirmé que les rapports officiels de son propre département sont faux et trompeurs.

M. CLARKE : Non, il parlait des rapports de notre ministère de l'Intérieur.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, cet inspecteur déclara d'abord que les rapports officiels de son propre département sont complètement faux.

M. CLARKE : Non, il parle du ministère dont l'honorable ministre est le chef. Il a adressé cette lettre à l'honorable député de Lennox (M. Wilson). Dans ce document, il dit ceci : " J'ai par devers moi vos rapports officiels ". Je crois qu'il veut parler des rapports du ministre de l'Intérieur. Il continue en disant que ces documents confirmeront la déclaration dont je viens de parler.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En entendant l'honorable gentleman, j'ai cru qu'il voulait parler des rapports du département de l'Immigration des Etats-Unis. La

conclusion à laquelle en est arrivé l'honorable député ; est à l'effet que nous payons aux compagnies de steamers des primes pour les immigrants qui débarquent à Montréal, pour se rendre imédiatement aux Etats-Unis. Inutile de faire une enquête pour constater que cette déclaration est complètement erronée. Je sais qu'elle ne repose sur aucune donnée certaine, car il n'y a pas un détail de l'ouvrage de ce département qui soit l'objet d'une surveillance plus active que celui qui se rapporte au paiement des subventions en question. On ne paie de prime qu'aux immigrants qui achètent une terre et s'y établissent comme colons permanents.

M. CLARKE : L'honorable ministre veut-il prétendre qu'il ne faut pas s'enquérir de cette accusation portée par ce fonctionnaire américain?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dis que nous n'avons pas besoin de faire une enquête sur la conclusion à laquelle veut en arriver l'honorable député. Ce dernier prétend entre autres choses que nous payons des primes à des immigrants qui débarquent à Montréal pour se rendre ensuite aux Etats-Unis.

M. CLARKE : N'est-il pas vrai que l'inspecteur du gouvernement américain a déclaré que, dans le seul district de Montréal, on accorde 300 certificats, par mois, à des immigrants débarqués au Canada, mais qui, trente jours après leur arrivée dans ce pays, prennent le chemin des Etats-Unis?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous ne payons rien à ces immigrants ; d'un autre côté, nous ne pouvons empêcher les étrangers qui débarquent, soit à Montréal, soit à tout autre port canadien, de se diriger vers les Etats-Unis, s'ils le veulent.

M. CLARKE : Nos rapports indiquent que 26,000 étrangers sont venus s'établir au Canada ; cependant, M. Watchorn prétend que ces chiffres sont complètement erronés, puisque ces immigrants, après avoir passé un mois au Canada, se rendent aux Etats-Unis.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre a signalé le fait que le gouvernement américain avait pour principe de restreindre l'immigration, et que, dans ce but, il n'accordait aucune prime pour encourager les immigrants à se rendre dans la république voisine. C'est précisément une politique tout opposée que nous suivons ici. Quel système avons-nous pour nous indiquer que ces immigrants auxquels nous accordons des primes, ne se rendent pas aux Etats-Unis après trois ou six mois de séjour ici?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous ne payons de prime qu'après avoir reçu le rapport d'un fonctionnaire du Nord-Ouest, nous indiquant que tel ou tel imigrant s'est établi comme colon réel. Quand il s'agit des gratifications aux étrangers qui nous arrivent d'Europe, ces primes sont payées à la compagnie de transport de l'Atlantique du Nord qui est notre agent pour l'enregistrement des immigrants. En vertu d'un arrangement conclu avec cette compagnie, nous exigeons que les immigrants qui passent au bureau de cette dernière, possèdent un certain montant d'argent et qu'ils se soumettent à l'examen fait par nos inspecteurs au port d'arrivée. Quand ces personnes sont devenues des colons, suivant le rapport des fonctionnaires du ministère au Nord-Ouest, leurs noms sont confrontés par nos inspecteurs et envoyés au bureau de la compagnie à Londres, où ils sont examinés une seconde fois, pour voir s'ils correspondent entre eux. Après avoir constaté que ces listes sont justes, le ministre paie les primes à cette compagnie.

M. SPROULE : Combien de temps ces immigrants doivent-ils rester au Canada, avant que les compagnies de steamers aient le droit d'obtenir ces primes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a pas de temps déterminé. Lorsque le fonctionnaire autorisé nous fait rapport que tel ou tel immigrant s'est établi comme colon véritable, nous payons cette gratification.

M. SPROULE : Est-ce seulement de l'Ouest que vous recevez ces renseignements ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si ces immigrants s'établissent ailleurs au Canada, nous avons toujours un fonctionnaire du département pour nous renseigner sur leur compte.

M. SPROULE : Supposons que ces étrangers s'établissent comme colon ou comme ouvriers dans l'Ontario ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : S'ils s'établissent comme ouvriers dans Ontario, nous ne payons aucune subvention.

M. SPROULE : Mais s'ils s'établissent sur des terres ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans ce cas, nous prenons les moyens d'avoir un rapport sur leur compte.

M. SPROULE : Qui fait ce rapport ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous travaillons à obtenir ce rapport. En vérité, la seule direction qu'ont prise les immigrants pour lesquels nous avons payé des primes, lorsqu'ils ne se rendaient pas dans l'Ouest, était le nord d'Ontario, le long de la voie du Pacifique, dans le district de la rivière à la Pluie. Nous recevons de temps à autre un rapport sur ces immigrants, et nous payons la subvention ordinaire, quand il le faut.

M. SPROULE : Je remarque qu'un certain nombre de ces immigrants ont pris la route des districts de Mattawa et du lac Saint-Jean. Qui fournit au ministère les renseigements nécessaires sur les colons qui s'établissent dans cette partie du pays ? Le

ministre a-t-il des agents particuliers pour voir à ces détails ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous envoyons un fonctionnaire du ministère dans les districts où il n'y a pas d'agent particulier. Dans nombre de cas, les immigrants se rendent à ces endroits sous la direction d'un fonctionnaire ; il nous faut quelqu'un pour nous envoyer les rapports qui nous sont nécessaires.

M. SPROULE : Supposons que la compagnie dont a parlé l'honorable ministre demande des primes pour le transport de 4,000 immigrants établis dans Ontario, qu'arriverait-il ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette compagnie devra envoyer les noms de chacun de ces immigrants, et il faudra constater le domicile de ces derniers. Nous ne payons les primes que si cette dernièrec condition est remplie.

M. SPROULE : Vous avez des agents qui suivent ces immigrants tout le temps.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il faut savoir où s'établissent ces étrangers. Nous ne pouvons les enchaîner, ni leur attacher un boulet aux pieds ; il nous faut cependant savoir qui ils sont et où ils s'établissent.

M. SPROULE : Combien le département paie-t-il pour chaque immigrant qui nous arrive des Etats-Unis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle pas ce détail maintenant. Mon honorable ami de Lennox (M. Wilson) s'est occupé soigneusement de cette question ; il doit, par conséquent, connaître quel est le montant payé de ce chef.

M. WILSON : Trois dollars par immigrant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En effet, je crois que c'est là ce que nous payons pour chaque adulte et pour chaque membre d'une famille.

L'article tel que modifié est adopté.

Article 2,

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose que cet article soit modifié en ajoutant ce qui suit après le mot " Acte " dans la quinzième ligne :

Ou tout arrêté du Conseil ou toute proclamation légalement publiée ; ou toute personne débarquée pour suivre un traitement médical qui demeure au Canada, contrairement aux dispositions de tel arrêté ou de telle proclamation.

M. CLARKE : Je voudrais poser une question à l'honorable ministre. A-t-il l'intention de forcer les compagnies de steamers de payer les frais de retour des immigrants ainsi renvoyés du pays?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est ce qu'elles font maintenant.

M. CLARKE : Cela ne coûte rien au pays?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

L'article tel qu'amendé est adopté.

Le bill tel qu'amendé est rapporté ; les amendements sont lus et adoptés.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures la séance est reprise.

CONSERVATION DU GIBIER.

Le bill (n° 117) modifiant de nouveau la loi pour la conservation du gibier dans les territoires non organisés (l'honorable M. Sifton) est lu une deuxième fois et étudié en comité.

M. BORDEN (Halifax) : Trouve-t-on au Nord-Ouest une espèce de buffalo autre que celle désignée sous le nom de buffles des bois?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

AMENDEMENTS A L'ACTE DES TERRES FEDERALES.

Le bill (n° 130) modifiant l'Acte des terres fédérales (l'honorable ministre de l'Intérieur) est lu une deuxième fois et délibéré en comité.

Article 1,

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Lorsque j'ai présenté ce projet de loi, j'ai expliqué qu'il avait pour but de subordonner les ventes et les inscriptions des homesteads au droit qu'aurait le gouvernement des Territoires d'ouvrir un chemin sur ces terres. A l'heure présente, on demande au gouvernement des Territoires de construire un grand nombre de nouvelles routes et il arrive que, à certains endroits, le tracé du chemin traverse des terrains bas, ce qui rend plus considérable le coût de construction de ces routes. Dans nombre de cas, on a été forcé d'ouvrir de nouvelles routes et d'abandonner le tracé déjà fait. Ce projet de loi accorde au gouvernement des Territoires le droit de passage libre et gratuit sur toutes les terres dont les ventes sont inscrites. Le gouvernement des Territoires a constaté combien est grande la tâche de règler ce droit de passage sur chaque terre où il lui faut ouvrir une route. On ne commettra pas d'injustice à l'égard des personnes qui achètent des terres, ou inscrivent des homesteads, en leur imposant cette obligation. D'après ce bill, on ne saurait prendre plus que 5 pour 100 de la superficie totale de ces terres. Les honorables députés constateront que ce projet de loi est rédigé de telle façon que, dans la

8e ligne du premier article, les mots "jusqu'ici ou" indiquent que les terrains inscrits comme homesteads jusqu'à présent seront soumis à cette obligation. Ce n'est pas là mon intention. Je ne veux intervenir dans l'exercice de droits déjà acquis, ni m'occuper des terres pour lesquelles on a accordé l'inscription comme homesteads. Je propose donc que ces mots soient retranchés.

La proposition est adoptée.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le rédacteur des lois m'a suggéré deux ou trois changements dans les termes, c'est pour cela que je propose que dans la 13e ligne, on inscrive le mot "ainsi" après le mot "arpenter". La disposition se lira donc comme suit : Pourvu que la superficie totale des chemins publics à arpenter ainsi.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose qu'on a fait connaître cette disposition au gouvernement des Territoires ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est à sa demande que nous faisons cette modification.

M. BORDEN (Halifax) : La dernière partie de cet article stipule que ces routes publiques ne pourront avoir plus de 66 pieds de largeur. Il me semble qu'on pourrait construire cette phrase de manière à prévenir toute erreur. Il ne s'agit pas d'empêcher la construction de chemins publics mesurant plus de 66 pieds de largeur. On demande simplement le droit de s'emparer des terres sans bourse délier.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : A condition de n'en prendre qu'une largeur de 66 pieds. Je crois qu'il vaudrait mieux construire cette phrase autrement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela pourrait être possible.

M. BORDEN (Halifax) : D'un autre côté, il pourrait devenir nécessaire, dans certains cas, de donner une largeur plus grande à ces voies publiques.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette construction de phrase n'aurait aucun effet sensible, à tout événement.

2. Le 1er article du présent acte ne s'appliquera à aucune concession à l'égard de laquelle il existe maintenant quelque contrat, convention ou engagement, ou avec laquelle une réserve et exception serait inconciliable ou incompatible, ni à aucune concession contenant une déclaration formelle qu'elle est exempte de l'application du dit article.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose que cet article soit amendé en ajoutant, après le mot "laquelle," le mot "telle" et après le mot "exception", les mots "comme susdit".

M. BORDEN (Halifax) : Je ne comprends pas la portée de cet article :

M. SIFTON.

Le 1er article du présent acte ne s'appliquera à aucune concession à l'égard de laquelle il existe maintenant quelque contrat, convention, ou engagement.

Je ne saisis peut-être pas l'idée de cette loi, mais il me semble que la disposition contenue ici se rapporte à tout contrat, convention, etc., futurs, et non à aucun arrangement en vigueur maintenant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cet article n'est ici que pour prévenir toute erreur. Le ministère de la Justice nous a représenté le fait qu'il pourrait se trouver des terres au sujet desquelles des conventions affectant des tiers seraient en vigueur. Cette disposition prévient une difficulté qui ne se produira pas, probablement.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que cet article est la conséquence de l'article premier où se trouve le mot "jusqu'ici". Si vous retranchez cette expression, cette disposition n'aura plus sa raison d'être.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable monsieur veut dire que cette disposition ne s'applique qu'aux contrats futurs et non pas aux arrangements qui existent maintenant ?

M. BORDEN (Halifax) : Oui et elle devient inutile si vous rayez le mot "jusqu'ici" dans le premier article.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je vais laisser cette question en suspens ; nous pourrons y revenir plus tard, quand je serai plus certain de tous ces détails. Il arrive quelquefois qu'à propos de législation se rapportant aux terres fédérales, le rédacteur des lois m'expose certains faits, alors qu'il fait la rédaction de cette législation, faits que j'oublie involontairement quand ces bills sont discutés ici. Dans le cas qui nous occupe, je crois que mon honorable ami a raison, mais je n'aimerais pas à rayer cet article sans être bien sûr qu'il peut causer, dans son application, un tort quelconque aux intéressés.

M. BORDEN (Halifax) : La dernière partie de cet article est nécessaire, mais pas la première, à mon avis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Laissons cet article en suspens ; nous y reviendrons plus tard.

Article 3.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La dernière partie de cet article a pour but de prévoir le cas où la déclaration a été omise. Si l'on accorde un permis qui ne contient pas de disposition à l'effet que la terre en question ne sera pas soumise à ce droit de passage, cette omission ne constituera aucun changement dans l'état des parties en cause. La première partie de l'article devra servir de guide aux fonctionnaires du ministère ; ces derniers devront voir à ce que chaque permis contienne la disposition

dont je viens de parler. Mais il peut arriver qu'à la suite d'une erreur, on ne mentionne pas ce détail important ; dans ce cas, serait-il à désirer que la réserve dont j'ai parlé n'existât pas sur ces fonds ? Je ne le crois pas.

M. BORDEN (Halifax) : C'est l'honorable monsieur qui est responsable de cette législation ; je ne veux en aucune façon lui imposer mes idées. Je crois, cependant, que toute difficulté disparaîtrait, si nous disions que cet article s'appliquera à tous les cas qui ne sont pas mentionnés à la face même de l'acte de concession. Si vous dites qu'il faut mentionner au recto même de ce document que l'article s'applique à cet acte, et si vous ajoutez qu'il importe peu que cette déclaration n'apparaisse pas à cet acte même, il me semble que cela est de nature à jeter de la confusion dans toutes ces matières.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La législation qui se rapporte aux terres fédérales consiste surtout dans les instructions adressées aux fonctionnaires du ministère ; je crois qu'il est préférable que cet article soit inséré dans ce projet de loi, afin d'imposer aux employés du ministère l'obligation d'examiner si le permis contient la déclaration dont il est question maintenant. Il me semble aussi, cependant, que si par la négligence ou l'erreur d'un fonctionnaire, cette disposition n'était pas observée, l'immeuble devra toujours porter cette réserve.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'honorable monsieur est satisfait de cette disposition, je ne soulèverai aucune objection.

Article 4.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On a oublié deux ou trois mots lors de l'impression de ce projet de loi. Je propose :

Que cet article soit amendé en insérant le mot " de " immédiatement après les mots " premier article ", et les mots " suivant le cas " après le mot " Territoires "—

L'article se lira donc comme suit :

Le lieutenant-gouverneur en conseil de la province du Manitoba ou des Territoires du Nord-Ouest, selon le cas, pourra ordonner l'arpentage et le tracé, sur et à travers toutes terres comprises dans une concession assujétie aux prescriptions du dit premier article, de tout chemin public comme susdit ; et lorsqu'il aura été arpenté et tracé en conformité de cet ordre, le dit chemin public pourra être ouvert et utilisé comme chemin public, et il sera, ainsi que le terrain qu'il comprendra, attribué au gouvernement de la province ou des territoires, et soumis à leur gestion, administration et contrôle.

M. BORDEN (Halifax) : Il s'agit ici du titre de cette voie publique après l'expropriation. Ne vaudrait-il pas mieux dire que ces routes appartiendraient au souverain ? Si vous prenez une poursuite où il faut alléguer titre, il serait un peu ridicule d'être obligé d'alléguer qu'il s'agit d'un titre au nom du gouvernement d'une province, parce que c'est là une expression qui n'est pas usitée, au point de vue théorique, dans les causes où il s'agit de titres. Je suggère qu'après les mots " attribué " on insère les mots " à Sa Majesté ", en laissant ensuite les mots suivants :

Au gouvernement de la province ou des Territoires, et soumis à leur gestion, administration et contrôle.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces deux termes ont la même signification dans la législation se rapportant à ce sujet. Les mots " gouvernement de la province " sont définis par l'Acte d'interprétation, comme signifiant le représentant de la Couronne, agissant dans l'intérêt de la province ou des Territoires.

M. BORDEN (Halifax) : Alors, je ne soulève plus d'objection.

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose que le comité lève sa séance et fasse rapport de ses délibérations. Je vais étudier attentivement l'article 2.

La motion est adoptée.

ACTES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le bill (n° 121) modifiant les actes concernant les Territoires du Nord-Ouest (l'honorable ministre de l'Intérieur), est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour étudier ce projet de loi.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On s'est demandé si l'Assemblée des Territoires pouvait légiférer sur les subventions en terres, destinées aux chemins publics, subventions que nous lui accordons. Quelquefois, quand le gouvernement des Territoires veut ouvrir un chemin, il lui serait facile de s'entendre avec un cultivateur pour obtenir sa propriété, en lui donnant en retour une partie de l'ancien tracé de ce chemin. Le projet de loi actuel a pour but d'accorder à l'Assemblée du Nord-Ouest le droit de conclure ce marché.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

PARC DES MONTAGNES-ROCHEUSES.

Le bill (n° 133) modifiant la loi de 1887 concernant le parc des Montagnes-Rocheuses (le ministre de l'Intérieur) est lu une deuxième fois et discuté en comité.

Article 2.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cet article accorde au ministre de l'Intérieur le contrôle de tout ce qui se rattache à l'industrie de la coupe et de la préparation du bois de construction. Comme il n'est pas à

désirer qu'on se défasse de ce bois, je propose que cet article soit retranché.

La motion est adoptée.

M. MONK : Il n'y aura pas d'expropriation ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. SPROULE : Quelle sera la superficie du parc ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : 4,900 milles carrés.

M. SPROULE : C'est un parc qui sera assez vaste. Il fournira amplement tout ce qu'il faut aux plaisirs des chasseurs et aux employés du gouvernement.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

REPRESENTATION DU YUKON.

Le bill (n° 134) concernant la représentation du Yukon à la Chambre des communes, est lu une deuxième fois en comité.—L'honorable ministre de l'Intérieur.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami désire-t-il qu'on lise tous les articles de ce projet de loi ?

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas encore eu l'occasion de lire ce bill.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous pourrions étudier les différents articles. Je puis dire que le but de ce projet de loi est d'accorder un représentant au Yukon.

Je vais proposer l'adoption d'un article portant sur l'époque à laquelle l'élection devra avoir lieu. Quant aux dispositions relatives aux qualités requises et aux autres dispositions, ce sont les mêmes que celles que contient l'Acte de représentation des Territoires du Nord-Ouest. On pourrait parcourir tous les articles sans précisément les lire, laisser le bill en suspens pour que l'honorable député ait l'avantage de l'étudier, et en continuer ensuite la délibération.

M. BORDEN (Halifax) : Parfait.

Article 7.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je désire ajouter, entre les articles 6 et 7, un nouvel article qui se lira comme suit :

La première élection d'un représentant du territoire du Yukon à la Chambre des communes aura lieu le, ou avant le premier jour de janvier 1903.

L'amendement est adopté.

Article 8.

M. SPROULE : Je crois qu'il y a ici une disposition qui ne fait pas grand honneur aux deux ministres du culte qui font partie de cette Chambre. Le paragraphe "D" dispose qu'on ne pourra élire, entre autres, "ni les ministres du culte, ni les prêtres ou ecclésiastiques de n'importe quelle religion ou de n'importe quel culte". L'attitude des deux ministres du culte qui représentent ici des divisions de l'Ouest aurait-elle été par hasard de nature à lui faire reposer peu de confiance en des députés de cette classe ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il ne s'agit ici que des présidents d'élection. J'espère que l'honorable député n'a pas pensé que nous entendions priver les membres du clergé du droit de se faire élire membres du parlement.

M. SPROULE : C'était mon impression. Je ne vois pas pourquoi on ne les nommerait pas présidents d'élection.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est parce qu'ils n'y tiennent pas et qu'il ne conviendrait guère de les contraindre à remplir ces fonctions si tel n'est pas leur désir.

M. SPROULE : L'honorable ministre a-t-il pris leur avis ? Comment peut-il connaître leur sentiment sur ce point ? Pourquoi ne pas laisser cette question pendante ? Si ces messieurs ne tiennent pas à remplir ces fonctions, on n'aura qu'à ne pas les y nommer.

Le comité rend compte de ses délibérations.

MODIFICATION DE L'ACTE DE RETRAITE DU SERVICE CIVIL.

Le bill (n° 124) à l'effet de modifier l'Acte de retraite du service civil 1893, (le ministre des Finances) est lu pour la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme je l'ai dit lorsque je l'ai présenté, ce bill pourvoit à ce que le gouvernement soit autorisé, advenant le décès d'un employé civil à qui il revient quelque argent en vertu des dispositions de l'Acte de retraite du service civil, de verser cet argent entre les mains de tel membre de la famille ou de telles personnes intéressées qu'il plaira à l'exécutif de désigner, au lieu de laisser les parties intéressées dans l'obligation de se faire délivrer des lettres d'administration. Il arrive souvent que les frais d'administration sont beaucoup plus considérables que la faible somme dont on a à disposer.

M. MONK : Pourquoi ne pas verser ces sommes entre les mains du représentant légal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour la raison que je viens de donner et que mon honorable ami n'a pas entendue, je suppose —pour éviter le coût des lettres d'administration. L'acte contient ailleurs des dispositions analogues ; lorsqu'un fonctionnaire prend sa retraite ou devient, pour une raison ou une autre, inhabile à gérer ses propres affaires, le gouvernement est autorisé à opérer, en son nom, le versement entre d'autres mains.

M. BORDEN (Halifax) : Dans un sens, cette disposition me paraît fort sage.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas à en douter, je crois.

M. BORDEN (Halifax) : Dans le cas où un fonctionnaire meurt endetté, la personne qui touche l'argent ne devrait-elle pas en rendre compte aux administrateurs? Cela pourrait peut-être compliquer la situation, et en fin de compte, cette disposition est peut-être préférable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une disposition de ce genre qui s'applique à d'autres personnes. Ainsi, lorsqu'un député meurt durant la session du parlement, au lieu d'inclure ce qui lui est dû à titre de membre de la Chambre dans le reste de sa succession, nous pourvoyons d'ordinaire à ce que cette somme soit payée à tel membre de la famille que le bureau de la trésorerie peut désigner plutôt qu'aux créanciers dont les réclamations, quelles qu'elles puissent être, doivent céder le pas à celles des membres de la famille.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'y aura pas d'embarras tant que l'individu aura droit à ce argent en vertu des dispositions d'une loi, comme dans le cas auquel l'honorable ministre vient de faire allusion. Je ne connais pas bien la loi, et j'ignore quels droits elle confère à l'individu.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le parlement qui crée ce droit et voit à ce qu'on le respecte.

M. BORDEN (Halifax) : C'est très bien, mais le parlement peut aussi susciter beaucoup d'embarras. Quoi qu'il en soit, je ne m'oppose pas à l'adoption de la mesure.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

MODIFICATION DE L'ACTE DU TERRITOIRE DU YUKON.

Le bill (n° 113) à l'effet de modifier de nouveau l'Acte du territoire du Yukon et les actes qui le modifient (le ministre de la Justice) est lu pour la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Article 2,

M. BORDEN (Halifax) : Cet article nous permet-il de nous dispenser d'un magistrat de police?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui. L'article premier conférant aux juges la juridiction du magistrat de police, nous pourrons nous dispenser des services d'un de ces magistrats.

Article 4, paragraphe 2.

M. BORDEN (Halifax) : Ce paragraphe donne le droit d'appel à la cour Suprême?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A l'heure qu'il est, on a droit d'en appeler des décisions du commissaire de l'or aux deux juges du territoire du Yukon ; mais en des matières de cette importance, on n'a pas le droit d'en apeler de la décision de ces derniers. C'est pourquoi on a pensé qu'il importait au plus haut degré que, en matières minières comme en matières civiles ordinaires, les causes pussent être portées en appel jusqu'à la cour Suprême.

M. BORDEN (Halifax) : C'est à la cour Territoiriale siégeant comme tribunal qu'on en apelle des décisions du commissaire de l'or ; le paragraphe dispose-t-il qu'il y aura droit d'en appeler des décisions de ce tribunal à la cour Suprême du Canada.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

SUBSIDES—RETARD AU SUJET DU PAIEMENT DES OUVRIERS.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud): Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire signaler un fait à l'attention du ministre des Travaux publics et exprimer mon regret de voir que le ministre qui dirige le département du Travail n'est pas à son siège pour entendre ce que j'ai à dire. On vient de me remettre une lettre datée d'Otawa, le 29 avril, et où il est dit :

Cher monsieur,—Pour l'amour de Dieu, demandez au ministre des Travaux publics quand est-ce qu'on se propose de payer les ouvriers. Nous n'avons pas été payés depuis le mois de mars.

Et l'auteur de la lettre continue en disant que les ouvriers sont obligés de payer 60 pour 100 sur l'argent dont ils ont besoin et que, l'an dernier, le paiement de leur salaire a été suspendu quatre mois durant. Je suis persuadé que le ministre des Travaux publics ne tolèrerait pas un tel état de choses si on le lui signalait. Dans la plupart des manufactures du pays on paie les ouvriers toutes les semaines, et je ne vois pas pourquoi le gouvernement, qui paie les siens chaque mois, se laisserait arriérer et tolérerait que les pauvres ouvriers, qui gagnent peut-être $1.20 par jour, attendent deux ou trois mois après leur salaire et soient contraints de payer 5 pour 100 d'intérêt mensuel sur l'argent dont ils ont besoin pour payer leur loyer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il n'y a qu'une seule branche du ministère des Travaux publics où les ouvriers ont subi du retard au sujet du paiement de leur salaire : je veux parler de Rideau Hall. Le ministre des Travaux publics n'est pas tout puissant dans cette branche de son administration. Je ne crois

pas me tromper en disant que c'est là la seule branche où les ouvriers n'ont pas été payés jusqu'à ce jour. Nous n'employons là que six ou sept hommes ; s'ils sont trop mécontents de ce retard et croient faire mieux ailleurs, nous n'éprouverons pas la moindre difficulté à les remplacer. Il y a des gens qui sont à notre emploi depuis dix ou quinze ans et qui s'estiment heureux d'y rester. Ce taux d'intérêt à 60 pour 100 est dans la note exagérée où l'honorable député s'est toujours complu depuis que j'ai eu l'honneur de faire sa connaissance.

M. T. S. SPROULE : Pour le moins dire, le ministre fait preuve de bien peu de générosité en disant qu'il pourrait remplacer ces employés en n'importe quel temps. Il n'y a pas de doute qu'ils ont grandement besoin d'argent, sans quoi ils se seraient abstenus d'écrire comme ils ont fait. L'auteur de la lettre n'a pas osé la signer par crainte précisément des conséquences auxquelles le ministre vient de faire allusion. Mais ce dernier ne devrait pas oublier que les gens qui touchent de maigres salaires se trouvent fréquemment dans une situation embarrassante et qu'il importe de les payer aussi régulièrement que possible.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'expérience de chaque jour m'a appris, et les honorables députés doivent le savoir également, qu'il ne faut généralement pas faire grand cas des lettres anonymes. Tout employé de l'Etat qui se mêle d'écrire comme cela devrait être démis sans façon. Si l'on a des plaintes à faire, on me trouvera toujours disposé à les entendre. C'est toujours chose facile que d'arriver jusqu'à moi.

M. SPROULE : L'honorable ministre ne reconnaît-il pas lui-même que ces ouvriers-là n'ont pas touché leur salaire depuis longtemps?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je reconnais que les sept ou huit employés de Rideau Hall n'ont pas été payés, et cela, à cause de circonstances que l'honorable député connaît parfaitement. Il nous est interdit de dépenser plus que les crédits votés pour cette année.

M. SPROULE: Avez-vous épuisé le crédit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque viendra le moment de discuter le crédit affecté à Rideau Hall, je me ferai un plaisir d'exposer l'affaire tout au long et de démontrer qu'on avait autrefois l'habitude de dépenser beaucoup plus d'argent qu'il n'en était alloué. Nous craignons toujours de demander plus d'argent qu'il n'en faut. Il s'agit ici d'un grand établissement public où il est difficile de contrôler la dépense.

M. F. D. MONK : Il me semble que la règle générale qui s'applique aux lettres anonymes devrait subir une exception dans le cas actuel, parce que ces gens craignent probablement de faire connaître leurs noms et que le fait qu'ils allèguent est reconnu bien fondé. Le ministre n'a pas encore dit pourquoi on n'a pas payé ces ouvriers ; a-t-on épuisé le crédit à même lequel on doit les payer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et pour cause de circonstances que l'honorable député connaît parfaitement. Lors de la visite à Ottawa de leurs Altesses Royales le duc et la duchesse d'York, il nous a fallu dépenser à Rideau-Hall beaucoup plus d'argent qu'on ne nous en avait voté.

M. MONK : Je ne crois pas que l'honorable ministre ait raison d'invoquer ce prétexte. Si des ouvriers qui n'ont pas été payés demandent de porter leur grief à la connaissance de la Chambre, nous n'avons pas seulement raison, mais il est de notre devoir d'accéder à leur désir. Pour ce qui est du crédit particulier auquel le ministre vient de faire allusion, il me semble que nous avons voté tout ce qu'il fallait pour faire face aux dépenses occasionnées par la visite de leurs Altesses Royales.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je promets que chaque fois que les crédits d'une des branches de mon administration seront épuisés j'en congédierai les employés ; et je vous promets de tenir ma parole.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que le ministre a tort de se fâcher d'une observation qui lui est faite en termes fort calmes. Si on voulait le critiquer, ce serait chose très facile. Je ne crois pas que ces ouvriers soient particulièrement tenus de souffrir de l'excès de dépense occasionnée par la visite du duc et de la duchesse de Cornwall et d'York. Rien n'eut été plus facile pour l'honorable ministre que de venir demander à la Chambre, il y a bientôt trois mois, un crédit pour couvrir cette dépense et éviter ainsi un embarras de cette nature. Il faut attribuer cet oubli aux nombreuses occupations de mon honorable ami. Nous voulons bien avoir tous les égards pour lui ; mais qu'il s'irrite parce que ces gens manifestent le désir de toucher leur salaire, c'est chose à laquelle je ne m'attendais guère de la part d'un homme qui fait ordinairement preuve de supériorité. Je me plais à espérer que l'honorable ministre verra à ce que ces gens soient payés.

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

Ministère des Chemins de fer et Canaux, y compris $950 à G. A. Bell et $950 à S. R. Loftus, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $43,100.

M. BORDEN (Halifax) : Comment expliquez-vous cette augmentation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit est de $1,000 plus élevé que celui de l'an dernier, et cela est

dû aux augmentations statutaires, à l'exception de deux augmentations spéciales de $50 chacune.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit comprend les appointements du personnel du ministère, à Ottawa ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, ceux du personnel du service interne.

M. MONK : A quoi servent les mots "nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil" ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous accordons à deux commis une gratification de $50 en sus de leur augmentation statutaire de $50. Il va sans dire que nous ne saurions accorder cela sans faire exception à la loi relative au service civil.

M. MONK : Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, dont le ministère donne de l'emploi à beaucoup de gens, sur le fait qu'un grand nombre de soldats sont revenus d'Afrique et que certains d'entre eux sont invalides et sans situation. Un citoyen de mon propre comté, fort habile voyageur de commerce, est allé prendre part à la campagne sud-africaine et y a perdu l'usage d'une jambe ; il va sans dire que depuis son retour il n'a pu reprendre son ancienne occupation. Comme nombre de ceux qui sont revenus dans le même état que lui, il n'est guère porté à solliciter une situation du gouvernement. Je crois cependant qu'il l'a fait une fois et qu'on lui a répondu que, n'ayant pas passé les examens prévus par la loi, il ne pouvait pas entrer à l'emploi du gouvernement. Je conseille au gouvernement de faire droit, si c'est possible, aux demandes provenant d'invalides. A mon sens, ces gens ont droit à beaucoup d'égards, et je suis d'avis que lorsqu'ils sollicitent un emploi, le gouvernement devrait envisager leur cas d'une manière particulière en ce qui concerne les examens à passer avant d'entrer au service de l'Etat. Si le gouvernement voulait bien faire preuve de quelque sollicitude à l'endroit des soldats revenus d'Afrique, il me semble qu'un certain nombre de ceux qui ne veulent pas subir l'humiliation d'un refus seraient portés à adresser leur demande. Le gouvernement étant appelé chaque jour à se choisir des serviteurs, il me semble qu'il devrait faire un cas tout particulier des demandes présentées par les invalides revenus d'Afrique—et il y en a bien peu dans le pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai eu deux ou trois fois l'occasion de m'occuper, à propos du service de chemins de fer, de demandes de la nature de celle que l'honorable député (M. Monk) vient de mentionner. Je ne sache point qu'on ait adressé une seule de ces demandes ici, au ministère, mais si on en adressait et que l'aspirant n'eût passé l'examen, il serait assurément difficile de faire droit à sa requête. L'auditeur général exigerait qu'il passât l'examen. Dans le cas d'une vacance, nous ne pouvons la faire remplir que par une personne qui a passé l'examen requis par la loi.

Chemin de fer Intercolonial—Rails d'acier et attaches, $600,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. le président, ce crédit nous mettra en mesure de continuer la pose de rails plus lourds. Pendant le dernier exercice financier, nous en avons posé sur un parcours de 24½ milles, et le crédit du présent exercice nous a permis d'en poser sur un parcours de 62 ou 63 milles.

M. BARKER : Je voudrais savoir si ce crédit comprend le coût des rails et celui des pièces d'éclissage. Je voudrais également savoir combien de tonnes de rails le ministre se propose d'utiliser, et quel en sera le coût par tonne. Je veux qu'on me dise tout d'abord si le crédit comprend le prix des rails et des éclisses.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le coût des rails et des éclisses est compris dans le crédit, et nous nous proposons d'en utiliser 25,000 tonnes.

M. OSLER : A quel prix ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On estime que le prix des rails sera de $28, et celui des pièces d'éclissage, de $50.

M. OSLER : A-t-on acheté ces rails en vertu du contrat Clergue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas jusqu'à cette époque du présent exercice.

M. HUGHES : Quel est le poids du rail ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De 80 livres. Nous comptons acheter 10,000 tonnes de rails de M. Clergue.

M. OSLER : On nous a donné à entendre, l'an dernier, que M. Clergue devait fournir ces rails, qu'il les manufacturât ou non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement n'a pas acheté de rails de M. Clergue. Nous avons demandé aux fournisseurs anglais et à leurs agents de soumissionner, et c'est à eux que nous avons acheté nos rails.

M. OSLER : On n'en a pas encore acheté en vertu du contrat passé avec M. Clergue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. OSLER : Quelle mesures le ministre a-t-il prises en vue de déterminer le prix des rails qu'il devra acheter de M. Clergue en vertu du contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme il est spécifié au contrat, nous paierons le prix courant du marché anglais. Nous n'avons pas encore déterminé le prix que nous paierons l'an prochain, mais il y a lieu de croire qu'il sera à peu près le même que celui que j'ai mentionné. Aux Etats-Unis, le commerce des rails est entre les mains d'un trust ou syndicat qui en a fixé le prix à $28. Le marché anglais sera peut-être plus avantageux. A tout événement, les marchés de l'univers nous sont ouverts.

M. OSLER : Comme vous ne pouvez acheter que de M. Clergue, comment connaîtrez-vous les prix du marché anglais ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les fondeurs de fer et les fabricants de rails publient chaque semaine, sinon tous les jours, des journaux où les prix courants du marché sont indiqués. Lorsque l'honorable député ira à la bibliothèque, il n'aura qu'à jeter un coup d'œil sur les journaux des quincailliers anglais pour y trouver le cours de chaque semaine.

M. OSLER : Le ministre ne prétend pas, je suppose, que l'acheteur de rails devra déterminer le prix qu'il les paiera d'après la cote fournie par n'importe quel journal de commerce ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi pas ?

M. OSLER : Parce que ce n'est qu'une cote nominale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je veux parler du prix auquel les marchandises se vendent réellement.

M. OSLER : Nul acheteur de rails ne se baserait sur une cote semblable sans avoir préalablement cherché à obtenir de meilleures conditions sur le marché. J'ose même affirmer que neuf fois sur dix, à moins que la hausse ne se fasse sentir sur le marché, une cote nominale de ce genre ne saurait donner une juste idée des prix courants.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député semble oublier qu'on publie des rapports concernant les ventes réelles qui s'effectuent de jour en jour. Il va sans dire qu'il serait plus prudent de s'assurer des prix courants. Le prix ne variera pas sensiblement, parce que le "trust" de l'acier l'a maintenu au même chiffre depuis quelques mois.

M. OSLER : C'est vrai. Le prix de l'acier est assurément très élevé, et il se peut fort bien que d'ici à un mois ou deux celui des rails augmente d'un dollar ou deux par tonne. Je veux savoir comment le ministre va s'y prendre pour déterminer avec M. Clergue le prix de ses rails. Ce monsieur pourra bien venir demander au ministre de le déterminer au moment où le cours sera le plus haut. A moins d'une entente entre les deux parties, le ministre se trouve dans une situation défavorable. Il y a lieu de croire que si d'ici au premier de juillet quelqu'un commande une forte quantité de rails à être délivrés sans retard, le prix de cette marchandise augmentera considérablement pendant une semaine ou deux. Ainsi que je l'ai fait remarquer l'an dernier, le point faible du contrat, c'est que M. Clergue pourra venir demander au ministre de fixer le prix au moment où l'acier aura atteint son plus haut cours. Le ministre devrait s'entendre avec M. Clergue au sujet de la date à laquelle on devra déterminer le prix.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsqu'un contrat est passé pour plusieurs années, il est assez difficile de déterminer une date, parce qu'en ce faisant, nous aurions plutôt à perdre qu'à gagner. Presque aussitôt que le crédit sera voté et le parlement prorogé, je me propose de prendre connaissance des prix du marché anglais et de demander ensuite à M. Clergue de renouveler le contrat ou de conclure un arrangement pour l'année prochaine parce qu'il faut que ces rails nous soient livrés sans retard. Je veux en faire poser autant que possible cette année. Il faudra donc que nous en venions bientôt à une entente avec M. Clergue. Force nous est de courir la chance que le prix nous soit favorable ou désavantageux.

M. OSLER : Le ministre se propose-t-il de fixer le prix aussitôt que le crédit sera voté?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aussitôt que possible après la clôture de la session.

M. OSLER : Vous accepterez les rails de M. Clergue aussitôt qu'il pourra vous les délivrer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. OSLER : Allez-vous déterminer le prix avant d'accepter le premier rail ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute ; avant d'en accepter un seul pour le prochain exercice.

M. MONK : Je demanderai au ministre s'il considère que le contrat passé avec M. Clergue est encore valide ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il l'est encore.

M. MONK : Depuis l'an dernier je ne me rappelle plus exactement ce qu'est ce contrat, mais il me semble que M. Clergue était tenu de commencer d'en remplir les conditions au cours de la présente année, ce qu'il n'a pas fait. Ce monsieur a-t-il jamais signé ce contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. MONK : Et il n'en a pas rempli les conditions. J'aimerais savoir quelle est la

situation du gouvernement en ce qui concerne M. Clergue. N'est-il pas vrai que ce monsieur n'a pas délivré les rails qu'il s'était engagé à fournir ? Le gouvernement a-t-il pris quelque mesure pour se délier des obligations de ce contrat qui laissait planer beaucoup de doute au sujet de la date à laquelle on devait déterminer le prix des rails ? Tandis que j'en suis à ce sujet, je demanderai qu'on me dise de qui on a acheté les rails fournis à l'Intercolonial l'an dernier, et quel prix on les a payés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour répondre à la première question, je dirai que le contrat passé entre M. Clergue et le gouvernement n'a pas été annulé. Ayant eu beaucoup de difficulté à établir ses usines, M. Clergue n'a pas pu nous livrer la quantité de rails qu'il était tenu de nous fournir en vertu de son contrat, et on peut dire que, dans un sens, il a manqué à ses engagements. Mais comme le contrat avait été passé dans le but de favoriser l'établissement d'une aciérie au Canada, je n'ai pas cru, pour ma part, devoir faire preuve d'autant de sévérité que s'il se fût agi de mettre fin à l'entente.

M. MONK : Ce n'est pas ce que je demande. Je veux tout simplement savoir si l'on a fait quelque changement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y en a pas eu. Le contrat a été signé et il est aujourd'hui tel qu'il était l'an dernier lorsqu'on l'a soumis à la Chambre. Il a été convenu que M. Clergue nous permettrait, sans que le contrat fût annulé pour cela, de nous procurer ailleurs la quantité de rails que nous voulions faire poser avant la venue de l'hiver. Il a promis de nous en fournir cette année 10,000 tonnes dans les délais voulus, et a déjà commencé à en fabriquer à ses usines. L'an dernier, nous nous en sommes procuré 15,000 tonnes ailleurs. Charles Campbell et Cie, par l'intermédiaire de James Watson et Cie, de Glasgow, nous en ont fourni 7,000 tonnes à $25.79, délivrées à Mulgrave ou à Pictou, à notre choix ; 3,000 tonnes délivrées à Montréal, à raison de $24.90, et 2,000 tonnes, à $25.70, délivrées à Pictou. La Barrow Hematite Steel Company nous en a fourni 2,000 tonnes à $25.65.

M. MONK : Est-ce M. Clergue qui a fourni ces rails en vertu de son contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; il n'a rien eu à y voir.

M. OSLER : Les rails que le ministre a achetés l'an dernier coûtent au pays environ $25.50 ou $25.75 la tonne. Si je me rappelle bien, le ministre s'était engagé à payer $32.60 la tonne tous les rails qu'il devait acheter de M. Clergue, de sorte que sur les rails achetés l'an dernier, le pays a fait une économie d'environ $7 par tonne. M. Clergue est-il toujours tenu de fournir 25,000 tonnes par année pendant 5 ans, ou devra-t-on déduire les rails achetés ailleurs, l'an dernier, des 125,000 tonnes stipulées au contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que je pense.

M. OSLER : Ce n'est pas ce que le ministre devrait penser : c'est ce qu'il devrait savoir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que je dis. C'est avec son consentement que nous en avons acheté 15,000 tonnes ailleurs.

M. OSLER : Ainsi, au lieu de 125,000 tonnes de rails, M. Clergue n'est plus tenu que d'en fournir 110,000 tonnes. Il aurait dû nous en livrer 10,000 tonnes l'année dernière, et il ne l'a pas fait ; il doit maintenant nous les livrer cette année. Devra-t-on les lui payer $32.60 la tonne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le contrat nous y oblige.

M. OSLER : Il serait avantageux pour le pays que M. Clergue continuât de manquer à ses engagements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'attache pas la moindre importance à l'établissement de l'industrie.

M. OSLER : Devra-t-on payer les 25,000 premières tonnes que M. Clergue nous livrera sur le pied de $32.60 la tonne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les 10,000 tonnes seulement. Telle est mon opinion.

M. OSLER : Est-ce celle de M. Clergue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que je ne lui ai pas demandé. Il n'y a pas de doute sur ce point.

M. HEYD : Ces rails sortant des différentes usines sont-ils fabriqués d'après un même modèle, de façon à ce que, lorsqu'on en indique le prix, il soit convenu qu'ils doivent être tous de même qualité ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement ; les rails doivent être conformes à notre devis. L'écart qui se manifeste dans les prix provient en partie de la différence qu'il y a dans les frais de transport jusqu'aux différents endroits où il faut délivrer les rails. Je tiens à faire observer à l'honorable député qui vient de reprendre son siège que le gouvernement peut difficilement favoriser l'industrie canadienne de façon à contenter l'oppositon. On nous fait un crime d'aller acheter un article dans un pays étranger où nous pouvons l'obtenir à bien meilleur marché que chez nous ; et quand nous achetons quelque article chez nous, on ne manque pas de nous dire que nous pourrions l'avoir à meilleur compte à l'étranger. Cela ne nous permet guère d'adopter une politique

susceptible de satisfaire nos honorables amis de la gauche.

M. OSLER : Je veux qu'il soit bien compris que pas un membre de la gauche n'entend faire reproche au gouvernment de conclure n'importe quel arrangement susceptible de favoriser l'établissement au Canada de l'industrie de l'acier ou de toute autre industrie ; mais nous avons le plein droit de critiquer le contrat que l'honorable ministre a passé l'an dernier et que nous avons affirmé être au plus haut point ridicule et imprudent. Le ministre lui-même ignorait s'il avait signé ou non. De fait, après avoir dit qu'il ne l'avait pas signé, il fut bel et bien démontré qu'il y avait apposé sa signature.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le contraire qui est vrai.

M. OSLER : C'est égal. Il ne savait plus s'il avait signé un contrat où il était question de millions de dollars.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je croyais l'avoir signé, et je me suis aperçu que je ne l'avais pas fait.

M. OSLER : C'est égal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Bien sûr.

M. OSLER : Il s'agissait d'un contrat pour la fourniture de 125,000 tonnes de rails, et le ministre ne se rappelait plus s'il l'avait ou ne l'avait pas signé. Nous avons prétendu qu'il était impossible d'exécuter un tel contrat, et le ministre a soutenu jusqu'à la fin qu'on pouvait et qu'on allait l'exécuter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande pardon à l'honorable député.

M. OSLER : Jusqu'au dernier moment il a caressé le plus grand espoir que M. Clergue serait en mesure de délivrer les rails. Il devrait commencer le 1er août.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami a fait erreur.

M. OSLER : Malgré tout notre désir de favoriser la fabrication des rails d'acier et de venir en aide à M. Clergue ou à n'importe quelle compagnie qui viendra implanter cette industrie au Canada, nous voulons savoir de quels résultats le contrat a été suivi. Le gouvernement a acheté 15,000 tonnes de rails, mais ce n'est pas M. Clergue qui les a fournis. Du coup, nous avons fait un bénéfice de $7 par tonne. On demande au ministre s'il faudra déduire ces 15,000 tonnes de la quantité que M. Clergue s'est engagé à fournir, et il n'en est pas certain. On lui demande si les 25,000 premières tonnes devront être payées sur le pied de $32.60 la tonne, et il nous dit qu'il le croit, mais il n'en paraît pas certain. Il n'a pas même soumis le cas au ministère de la Justice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député, je n'en doute pas, voulait exposer les faits sous leur jour véritable, mais il n'y a pas réussi, puisqu'il dit que nous avons passé le contrat l'an dernier, et que, par conséquent, nous avons dû subir une perte.

M. OSLER : Nous avons réalisé un bénéfice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un bénéfice sur 15,000 tonnes. Il est bon de lui rappeler que ce n'est pas l'an dernier que l'on a passé le contrat, mais il y a deux ans, à une époque où M. Clergue était disposé à se charger de l'établissement d'une aciérie au Canada ; mais, pour trouver les capitaux nécessaires, il lui fallait démontrer qu'il pouvait placer une certaine quantité de rails—c'est ce qui a été fait—ou trouver un marché où les vendre. Que l'établissement au Canada d'une manufacture de rails fût à désirer, c'est un point sur lequel nous avons pu nous tromper ; mais, si nous avons commis une erreur, c'est une erreur d'opinion, une heureuse erreur que l'opinion publique, nonobstant les dénonciations de l'opposition, s'est généralement empressée d'approuver. Les prix courants de l'époque sont ceux qui sont mentionnés au contrat.

M. TAYLOR : Quand l'a-t-on passé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est en août 1900 qu'on a passé le contrat et que l'exécutif en a autorisé la signature.

M. TAYLOR : Précisément à la veille des élections.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour mon honorable ami, les élections sont devenues une idée fixe. Je ne sache point que les affaires de l'Etat doivent rester en suspens parce qu'une élection est proche. Qu'une opération s'effectue un an avant ou après l'élection, mes soupçonneux amis de la gauche ne peuvent s'empêcher de trouver quelque coïncidence entre l'opération et l'élection. On a vu l'honorable représentant de Hamilton (M. Barker) s'efforcer de prouver que certains faits se rapportaient à une élection, qui s'étaient accomplis deux ou trois mois après. Eh bien! nous avons le sentiment de notre absolue droiture, et la critique de nos honorables amis nous laisse fort indifférents. Nous avons voulu servir les meilleurs intérêts du pays, et j'espère que l'on finira par reconnaître que nous ne nous sommes pas trompés, que le gouvernement ne pouvait faire œuvre meilleure que de favoriser l'établissement des usines de Sault-Sainte-Marie. Mon honorable ami a mentionné une différence de $7, mais, sachant à quels mouvements de hausse et de baisse cette marchandise est exposée, il devrait bien se rappeler les prix qui prévalaient un an ou deux avant la conclusion de cet arrangement. Mon honorable ami a

bien soin de ne pas me féliciter de mon premier achat de rails : j'en avais acheté 20,000 tonnes—aux Etats-Unis, c'est vrai. Après avoir demandé des soumissions, nous nous sommes convaincus que les Etats-Unis nous faisaient de meilleures conditions que l'Angleterre. Nous avons acheté les rails à un prix déterminé, et lorsque vint le moment de les délivrer, nous avions réalisé un bénéfice de $5 ou $6 par tonne, les prix accusant une hausse sensible. Les honorables députés de la gauche ne semblent pas se rendre compte que le gouvernemnt doit, comme les simples particuliers, courir des chances de cette sorte. Il faut acheter les rails en grande quantité avant de les utiliser, et nul ne sait ce qu'ils vaudront au moment où on les délivrera.

M. OSLER : Si je me rappelle bien, nous avons prouvé l'année dernière que le prix était de $25 la tonne à l'époque——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis sûr que vous n'avez pas prouvé cela.

M. OSLER : Nous allons consulter le compte rendu des Débats.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a cité certains chiffres au sujet des prix qui prévalaient après la conclusion de l'entente.

M. BARKER : L'honorable député de Toronto-ouest a parlé, à la dernière session, des prix qui prévalaient au moment où l'arrangement fut conclu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut bien s'enquérir du prix que valaient les rails à l'époque où l'arrêté du conseil fut adopté, il ne tardera pas à reconnaître son erreur. L'arrangement conclu avec M. Clergue fut couché par écrit sous forme d'arrêté du conseil, et lorsque l'exécutif l'eût adopté, on en prévint M. Clergue. Ce n'est que quelque temps après que le contrat—on ne l'avait pas même rédigé jusque-là—fut signé par les parties. Mais cela importait peu, puisque nous étions liés, tout comme M. Clergue. Nous n'avons donc pas cru devoir mettre de la précipitation dans la préparation des papiers.

M. OSLER : Je crois que nous pouvons prouver d'une manière assez concluante que le prix courant des rails était, à cete époque-là, de $25 la tonne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis bien sûr que l'honorable député ne saurait prouver que les rails se vendaient à ce prix-là ni à l'époque des négociations ni au moment où l'arrangement fut conclu. Cela s'est passé dans les premiers jours de juillet, je crois.

Pour éviter toute réclamation future de la part de M. Clergue, le ministre ferait acte de sagesse en obtenant dès maintenant l'interprétation du contrat ; car, à moins qu'il ne soit mieux renseigné qu'il l'était l'année dernière, il y a tout lieu de croire que ses idées sont erronées. On peut interpréter le contrat comme stipulant une entreprise pour la fabrication de 125,000 tonnes. Le ministre devrait faire en sorte qu'il n'y ait pas d'ambiguité à ce sujet. Je ne vois pas dans le compte rendu officiel le renseignement que je m'attendais y trouver, au sujet des prix.

M. MACLEAN : Voici, si je ne me trompe, ce qui est de cette affaire : en 1900, le gouvernement fait une convention secrète avec. M. Clergue Cette convention reposait sur le protectionisme, bien qu'à cette époque, ces messieurs briguassent les suffrages populaires, à titre de libre-échangistes. Quant à nous, députés de la gauche, qui sommes protectionnistes, nous sommes loin de voir d'un mauvais œil le gouvernement présenter des mesures basées sur la protection ; mais ce que nous condamnons, c'est que les ministres se montrent si peu hommes d'affaires, dans leur administration. Le ministre est incapable de nous donner les éclaircissements voulus au sujet de la question. Il n'ose pas justifier cette entreprise au point de vue de l'encouragement à donner à une industrie nationale, et toute l'affaire aboutit au gâchis. Il est impuissant à nous donner une interprétation lucide de la nature de cette convention. Si je ne me trompe, le ministre nous a promis, l'année dernière, qu'on nous délivrerait de nouveaux rails d'acier nikelé. Les rails délivrés par l'entrepreneur sont-ils de cette qualité supérieure ? Voilà ce que je veux savoir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'envie à l'honorable député (M. McLean) sa lucidité de pensée et d'expression ; mais, il faut bien l'avouer, ce talent me manque, et force sera donc au comité de tolérer la chose. Que l'honorable député se rassure, la convention en question n'a eu rien de secret. Au contraire, nous nous en sommes fait un titre de gloire. Il ne m'est jamais venu à la pensée qu'il fût besoin de défendre cette convention, comme une affaire louche. J'ai saisi l'occasion d'en parler à la tribune publique, et, si je ne me trompe, quelques-uns de mes collègues en ont fait autant. Il n'est pas exact de dire que cette mesure repose sur le principe de la protection. Il ne s'agit pas le moins du monde de protectionnisme.

M. BARKER : Le ministre des Douanes, (l'honorable M. Paterson) a défendu cette entreprise au point de vue du protectionnisme.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si mon honorable ami (M. Patterson) a parlé de l'affaire au cours de la campagne électorale, j'ignore à quel point de vue il s'est placé. Quoi qu'il en soit, nous avons fait un excellent marché, car, nous avons acheté ces rails au prix courant du marché à l'époque où nous avons conclu ce marché, bien qu'il se soit produit une bais-

se plus tard. Quant au prix de $25 la tonne, mentionné par l'honorable député, ce n'est que plusieurs mois plus tard que cette baisse s'est produite. Quoi qu'il en soit, la baisse survenue dans le marché ne nous autorisait nullement à annuler cette convention. Si mon honorable ami eût été chargé de la direction du ministère, en homme d'honneur, il n'eût pas tenu une ligne de conduite différente de la mienne. L'exploitation de la fabrique de rails était l'une des stipulations exigées par M. Clergue ; et mon honorable ami en conviendra, l'honneur et l'équité nous faisaient un devoir de nous en tenir à la lettre d'un contrat parfaitement clair. En parce que nous avons fait précisément ce que l'honneur lui aurait dicté en pareilles circonstances, l'honorable député nous blâme et nous censure. C'est pousser un peu trop loin l'esprit de parti et le désir de critiquer.

M. OSLER : Personne ne songe à faire un crime au gouvernement de s'en être tenu à la lettre du traité conclu avec M. Clergue. Nous usons, tout simplement de notre droit de censure à l'endroit d'une convention effectuée par le ministre.

Le ministre n'a pas droit de nous attribuer des paroles que nous n'avons pas prononcées ; jamais nous n'avons prétendu qu'il fallait répudier une convention intervenue entre le gouvernement et un particulier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, pourquoi a-t-on cité des prix qui n'ont eu cours que longtemps après la passation du contrat ? L'honorable député a fait allusion à l'époque où la convention a été conclue. Ce n'est que plus tard que l'arrêté ministériel a été adopté ; or, la convention n'en existait pas moins dans toute sa vigueur. Pourquoi cite-t-on des prix qui n'ont eu cours que subséquemment ?.

M. OSLER : Si je ne me trompe, les fabricants américains formèrent une coalition, et il se produisit dans les prix une hausse nominale de $31 à $32 la tonne. A l'époque où le ministre passa son contrat, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et autres compagnies de chemins de fer achetèrent des rails à $25 la tonne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mackenzie et Mann m'ont dit avoir payé des prix aussi élevés que les nôtres.

M. OSLER : Il ne s'agit pas en ce moment de Mackenzie et Mann. A l'époque en question, le ministre m'accusa en pleine Chambre de parler sans m'être renseigné sur les faits. Or, je lui ai pourtant cité les faits, les chiffres, les dates, embrassant une période de près d'un mois.

M. HEYD : A l'époque où la Chambre fut saisie de ce contrat, le ministre n'a-t-il pas allégué, comme une des raisons qui portaient le gouvernement à donner cette entreprise, le fait qu'il voulait engager M. Clergue à établir une fabrique de rails d'acier au pays ? Est-ce que M. Clergue aurait établi cette industrie, si on ne lui avait pas donné l'entreprise en question ?

M. MACLEAN : De fait, l'arrêté ministériel a été établi en secret en août 1900, et il n'a été livré à la publicité qu'au cours du débat de la session dernière. Le ministre a déclaré qu'en donnant cette entreprise, il voulait stimuler nos industries nationales ; or, à l'époque en question, il n'a pas mis le public dans ses confidences, et au cours de la campagne électorale, il affirma qu'il n'y avait encore rien de fait. Ce ne fut que douze ou quatorze mois plus tard que la chose tomba dans le domaine de la publicité et que le public connut l'existence de cette entreprise donnée par le ministre, dans un but d'intérêt public, comme il l'a affirmé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député se trompe du tout au tout. Dans un discours que je prononçai au Sault-Sainte-Marie, au cours de cette campagne, j'ai moi-même déclaré publiquement que nous avions fait une convention avec M. Clergue. J'ai fait la même déclaration à Montréal, à deux ou trois reprises différentes. La chose était tombée dans le domaine de la publicité, au cours de la campagne électorale en question.

M. MONK : Je veux bien passer l'éponge sur tout le passé, au sujet de cette entreprise.

Toutefois, ne l'oublions pas, à l'époque en question, il a été prouvé que le prix de $32 la tonne payé pour ces rails était excessif, tout en convenant qu'il faut protéger nos industries nationales, et qu'il vaut mieux, toutes choses égales d'ailleurs, payer nos rails plus cher de fabrication domestique, plutôt que de les importer de l'étranger. Quoi qu'il en soit, voici le point que je tiens à éclaircir : qu'a fait le ministre, lorsqu'il a constaté l'impossibilité où se trouvait M. Clergue de mener son entreprise à bonne fin ? A-t-il consulté le ministère de la Justice, afin de s'assurer s'il n'était pas possible de réaliser cette stipulation du contrat, nous obligeant à payer ces rails $32 la tonne, prix exorbitant, si l'on tient compte du fait que la province d'Ontario et le parlement fédéral paient une prime à M. Clergue ? Or, le ministre a prouvé l'année dernière, que le prix que le gouvernement a offert de payer pour ces rails est trop élevé. Nous n'avons pas acheté de M. Clergue et nous avons effectué une économie de plus de $100,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous aurions fait encore plus d'économie, en n'achetant absolument rien de M. Clergue.

M. MONK : Comme M. Clergue a manqué de remplir les conditions du contrat en question, le ministre étant parfaitement libre

de discuter de nouveau la question des prix avec lui et, cependant, voilà qu'aujourd'hui il revient nous demander un crédit de $600,000, affecté surtout à l'achat de rails ; et si j'interprète bien le contrat, M. Clergue peut venir demain nous offrir ces rails au prix exorbitant de $32.60. Voilà la situation, comme je la comprends. Il est regrettable que le ministre n'ait pas profité de l'impuissance où se trouvait M. Clergue de nous fournir des rails, pour discuter de nouveau toute la question des prix stipulés au contrat et pour faire de nouvelles stipulations, moins onéreuses pour le pays.

M. BARKER : A mon avis, puisque M. Clergue, ayant consenti de fournir, l'année dernière, 25,000 tonnes à un prix stipulé, a été incapable de les délivrer, il est évident que nous ne sommes nullement tenus de les accepter cette année. Aux yeux d'hommes d'affaires, la chose ne saurait souffrir doute. Il a consenti à délivrer 25,000 tonnes à un certain prix l'année dernière et 25,000 tonnes de plus cette année, au prix courant du marché. L'année dernière, le gouvernement a dû acheter ailleurs 15,000 tonnes, et voilà qu'aujourd'hui le ministre nous déclare que M. Clergue pourra délivrer 10,000 tonnes cette année, au prix stipulé au contrat de l'année dernière, prix bien plus élevé que celui qui a actuellement cours. Le ministre a passé ce contrat et consenti à payer $32.60, bien que le prix du marché à l'époque où il a donné l'entreprise en question fût de $25.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande pardon.

M. BARKER : Le député de Toronto (M. Osler) a affirmé la chose ici même, et a cité les prix qu'il a obtenus de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'époque même où le ministre s'est engagé par contrat à payer $32.60. Qu'a répondu le ministre ? Ah ! il s'agissait sans doute d'encourager l'industrie nationale au Canada. Le gouvernement s'est engagé à payer par tonne un prix supérieur de $7 au prix marchand de cette époque. Le ministre oublie un fait que je lui ai fait observer l'année dernière : c'est qu'outre les $32.60 par tonne, le gouvernement accorde à la fabrication de l'acier au pays une prime de $6 à $7 la tonne. Ainsi, M. Clergue devait recevoir $32.60 du ministre des Chemins de fer et $6 à $7 à titre de prime accordée tant par le parlement fédéral que par la législature d'Ontario.

Voilà la situation il nous faut payer ces rails $39 la tonne, lorsqu'on les a achetés pour $25. Tous ces faits sont clairement consignés au compte rendu officiel des débats de la Chambre. Chaque fois que cette question est revenue sur le tapis, le ministre nous a donné une nouvelle version de l'affaire. Que nous a-t-il dit, au début ? Je me rappelle parfaitement la chose. C'est au cours de la session que le ministre entama ses négociations. Le prétexte qu'il invoqua pour s'excuser de ne pas avoir porté ces négociations à la connaissance de la Chambre, c'est que la session tirait à sa fin et que la Chambre avait trop de besogne sur les bras. A cette époque, M. Clergue offrait de fournir ces rails à $32 la tonne ; mais après la prorogation du parlement, il s'aboucha avec le ministre, et bien que celui-ci ait avoué qu'il ne s'était pas produit de changement dans le prix marchand des rails, il en porta le prix à $32.60.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agissait de délivrer les rails sur place, le long de la route.

M. BARKER : On a demandé au ministre s'il s'était produit quelque changement dans le prix marchand des rails, entre l'époque où il reçut l'offre de M. Clergue au cours de la session et celle de leur entrevue en juin, et il a répondu que s'il avait accordé à M. Clergue ces 60 cents supplémentaires par tonne, c'est que ce monsieur pouvait avoir droit de les obtenir. Voilà ce que le ministre a décaré. Ainsi, il a consenti à donner pour ces 25,000 tonnes de rails $15,000 de plus que M. Clergue n'avait d'abord demandé. Plus tard, en août, au moment où la session du parlement allait expirer—peut-être même était-ce en octobre—le gouvernement adopta un arrêté ministériel autorisant l'entreprise de 25,000 tonnes à $32.60 la tonne et de 100,000 autres tonnes au prix du marché pour les quatre années suivantes. Le ministre s'était engagé à payer le prix excessif de $32.60 la tonne pour 25,000 tonnes et M. Clergue se trouva dans l'impuissance d'en délivrer une seule. L'année dernière, au cours du débat, le député d'Algoma (M. Dyment) nous a déclaré ici même qu'il arrivait du Sault et que tout était prêt pour la livraison des rails qui se ferait en août. Et aujourd'hui, voilà qu'on nous annonce que les choses n'ont pas avancé d'une semelle. Le ministre s'est vu forcé d'acheter 15,000 tonnes de rails qu'il a obtenus au prix de $28 la tonne, au lieu d'avoir à payer $32.60. Il se croit autorisé à disposer des deniers publics à sa guise. L'entrepreneur, incapable d'exécuter son entreprise, n'a pas délivré un seul rail de ces 25,000 tonnes et malgré cela, le ministre négocie avec lui comme si ce monsieur avait exécuté son entreprise ; il lui accorde $32.60 la tonne, tout en avouant qu'il lui est facile d'acheter des rails à $25 ou $26 la tonne.

S'il s'agissait de ses propres intérêts, le ministre tiendrait-il une semblable ligne de conduite et se croirait-il fondé à dépenser ainsi ses propres deniers ? Il demande à la Chambre un crédit affecté à l'achat de 25,000 tonnes de rails, et il se propose de payer $32 la tonne pour 10,000 tonnes et $28 pour le reste: Voilà ce qu'il nous déclare. C'est donc $746,000 qu'il nous demande pour l'achat de ces rails, y compris les pièces d'éclissage à $50 la tonne. Il nous demande un crédit de $600,000 et avec cela il prétend acheter 25,000 tonnes de rails dont le prix atteint le chiffre $746,000, outre une quan-

tité d'éclisses. Voilà qui prouve bien toute l'absurdité de ce budget du ministre.

Pourquoi soumettre un article budgétaire de ce genre à des hommes d'affaires sérieux ?

Il se propose d'acheter 25,000 tonnes de rails cette année ; pour 10,000 tonnes, il payera $32.60 la tonne et pour 15,000 tonnes, $28; voilà ce qu'il nous déclare et il prétend tout payer ces rails et toutes ces pièces d'éclissage avec ce crédit de $600,000. Voilà ce qu'il faudrait éclaircir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Malheureusement, j'étais absent au commencement du débat. Quant à savoir quel est le prix légitime à payer pour ces rails, cette année, c'est là une question sur laquelle j'hésiterais à me prononcer, puisque je n'ai pas suivi la discussion, dès le début ; mais quant à la convention effectuée l'année dernière je ne saurais nullement me ranger à l'avis du député d'Hamilton (M. Barker) qui nous a représenté la chose sous un faux jour.

M. BARKER : J'ai puisé mes renseignements au débat consigné dans le compte-rendu officiel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme le député de Jacques-Cartier (M. Monk), il me faut avouer que mes souvenirs à ce sujet sont assez confus ; car je n'ai pas eu à m'occuper de la chose, depuis quelque temps. Si je ne me trompe, vers le début de la session—j'ignore la date précise—M. Clergue s'aboucha avec le ministre des Chemins de fer (M. Blair), représentant le gouvernement au sujet de l'aide à donner à cette entreprise nationale, sous forme d'une commande de rails. La chose fut discutée avec plusieurs membres du cabinet et surtout avec le ministre des Chemins de fer, puisque la chose intéressait son ministère et il fut convenu de donner une commande à M. Clergue pour une certaine quantité de rails au prix du marché de cette époque, quelque fût ce prix. L'honorable député (M. Barker) fait un signe de dénégation ; mais j'affirme positivement la chose. Il fut convenu que le prix payé pour les rails serait celui du marché à l'époque où la convention fut conclue et M. Clergue fut informé de la chose. Toutefois, ce ne fut que plus tard que le ministre consigna le fait dans un rapport présenté au cabinet, et que le rapport lui-même fut adopté par voie d'arrêté ministériel. Les honorables députés en établissant la comparaison au sujet du prix des rails à l'époque de l'adoption de l'arrêté ministériel, affirmant que le prix était excessif, parce que, dans l'intervalle, une baisse s'était produite dans les prix. Mais, il ne faut pas l'oublier, le prix stipulé au contrat était le prix du marché à l'époque où se fit la convention. C'était un prix légitime, et la baisse qui est survenue plus tard dans les prix est un accident qui peut se produire dans toute autre transaction.

M. BARKER : Il ne s'est pas produit de baisse entre le mois de juin, époque où le ministre des Chemins de fer donna l'entreprise en question à $32.60 la tonne, et l'époque où fut adopté l'arrêté ministériel.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député fait erreur. Dans la pensée du gouvernement, il ne s'agissait que de favoriser l'entreprise de M. Clergue, en lui donnant une commande au prix du marché à cette époque, prix fixe et facile à constater ; et, en outre, de stipuler que, pendant une certaine période de temps à l'avenir, il lui serait donné de nouvelles commandes au prix marchand ayant cours à l'époque de la fabrication. Quant à la prime, mon honorable ami confond la chose fort déloyalement avec le contrat lui-même. Si M. Clergue fabrique des lingots d'acier, il touchera la prime accordée par le gouvernement à la fabrication de ces lingots. Il obtiendra la prime, qu'il fabrique des rails ou non. Si le ministre des chemins de fer voulait acheter des rails d'acier, il les obtiendrait facilement soit de M. Clergue soit de tout autre fabricant, indépendamment de la question de la prime. L'honorable député agit donc déloyalement en discutant cette question de primes, qui est absolument étrangère au débat.

M. BARKER : A mon avis, la question de la prime est connexe à toutes les questions soulevées ici relativement à l'encouragement à donner aux industries nationales.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas du tout.

M. BARKER : Je l'affirme, et après avoir accordé la prime, nous avons droit d'acheter les rails au prix du marché.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voilà nombre d'années que nous accordons des primes à la fabrication du fer et de l'acier et il n'a pas encore été fabriqué un seul rail au Canada, à moins que M. Clergue n'en produise actuellement. Par conséquent, puisque la prime accordée au fer et à l'acier n'a pas créé l'industrie de la fabrication des rails, il faut, de toute nécessité, tenter quelque autre moyen. Voilà dix ou quinze ans que nous accordons des primes à la fabrication du fer et de l'acier et il n'a pas encore été fabriqué un seul rail au pays. Il s'agit ici d'un procédé de fabrication plus avancé. Par conséquent, en faisant cette convention avec M. Clergue, le ministre a voulu non seulement continuer ce qui se faisait sous le régime des primes, il est allé plus loin, il a voulu créer une autre phase de l'industrie et provoquer la fabrication des rails d'acier. Voilà ce qu'il est permis d'affirmer sans exagération. L'honorable député le voit donc, en disant que le régime des primes a suffi pour créer l'industrie de la fabrication des rails, il fait une affirmation contraire à la vérité des faits.

M. BARKER : De l'avis du ministre, son collègue le ministre des Chemins de fer a-t-il le droit de relever le prix des rails afin de stimuler cette industrie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre n'a pas ce droit et ne l'a jamais exercé. M. Clergue étant le seul industriel qui se proposait de fabriquer des rails au Canada, nous fîmes une convention avec lui, distraction faite de la prime, pour acheter une certaine quantité de rails au prix du marché à l'époque où cette convention fût conclue. Voilà à quoi se résume cette entreprise, voilà quelle a été la pensée du ministre, et voilà ce qu'il a fait. Il est vrai qu'il s'est produit, plus tard, une baisse dans les prix mais cela ne prouve absolument rien. Dans toutes les affaires commerciales, l'acheteur court toujours pareil risque, et si les prix baissent, force lui est bien de prendre son parti.

M. OSLER : Dans le compte rendu des débats, pour 1901, volume 2, page 3647, voici ce que je lis :

M. OSLER : La dernière fois que cette affaire a été discutée, le ministre des Chemins de fer et Canaux a déposé sur le bureau de la Chambre un document que tout le monde supposait être le contrat. Il entreprit de le défendre clause par clause, en disant qu'elles étaient toutes dans l'intérêt du pays. Il déclara que les prix étaient bas et avantageux, et qu'on ne pouvait pas acheter des rails à de meilleures conditions. Il explique que le marché n'avait pas de tendance à la baisse, mais plutôt une tendance à la hausse. Il s'est trouvé qu'à ce moment les fabricants anglais avaient fait des ventes considérables et ne pouvaient pas accepter d'autres commandes. Aux Etats-Unis l'offre dépassait la demande, et le prix des rails diminuent graduellement. En deux mois, les prix aux Etats-Unis étaient tombés de $35 à $26 la tonne à la date de ce contrat, par lequel le ministre s'engageait à payer près de $7 de plus par tonne.

A titre de conservateurs et de protectionnistes, les membres de l'opposition seraient prêts à tous les sacrifices raisonnables pour établir et protéger l'industrie métallurgique au Canada, mais la différence entre les deux partis, c'est que les conservateurs auraient fait ce contrat ouvertement, au grand jour, en exécution d'un article de leur programme. Le gouvernement, au contraire, a fait ce contrat secrètement, ne voulant pas que le pays le sût. Voilà l'exacte différence entre l'attitude des deux partis.

Un mot maintenant pour établir que nous avions raison de dire que le ministre a fait cet arrangement, pendant que le marché était à la baisse. En juillet et jusqu'au 28 août, le fer en gueuse, livré aux fourneaux de Hamilton, se vendait $23 la tonne ; du 28 août au 20 septembre, $29 ; et du 20 septembre, en octobre et tout le reste de l'année, il a été de $18. Aujourd'hui, il se vend $17, de sorte qu'il y a une différence de $6 par tonne dans le prix de la matière première. Le prix des rails en Angleterre s'est maintenu pendant quelque temps, mais il ne se vendait pas de rails anglais en Amérique, parce que les rails américains étaient à beaucoup meilleur marché.

Voilà ce que j'ai catégoriquement affirmé à une certaine date, au sujet du prix de ces rails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER CANAUX : A quelle date ce débat remonte-t-il ?

M. OSLER: A la date même de la convention. Il surgit plus tard un débat à ce sujet et voici ce que je lis au compte rendu des débats du 15 mai, page 5327 :

M. OSLER : Naturellement. A l'heure qu'il est il est impossible de faire une commande de rails d'acier, pour livraison immédiate.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ni pour cet automne.

M. OSLER : A l'heure qu'il est, ni au commencement de juin, personne ne voudrait entreprendre de fournir des rails en juillet, août ou septembre ; mais la première fois que cette question est venue sur le tapis, on aurait pu faire un contrat beaucoup plus avantageux que celui-ci.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis heureux d'entendre l'honorable député parler ainsi, car lui et ses amis ont toujours prétendu que le gouvernement payait $7 de trop.

M. OSLER : Il ne faut pas oublier qu'il s'agissait d'un contrat passé au mois d'octobre, et que les prix d'alors étaient de $7 par tonne moins élevés que ceux du contrat. A l'heure qu'il est, il est inutile de vouloir acheter des rails, livrables dans un mois ou deux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut relire ses discours il verra qu'il déclarait qu'on pouvait acheter des rails d'acier aux Etats-Unis pour $26 la tonne.

M. OSLER : A la date du contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'honorable député prétendait qu'au moment où il parlait, les prix étaient de $26 la tonne. Maintenant il voudrait remonter à la date du contrat Clergue, au mois d'août ; mais ce n'est qu'au mois de novembre que les prix sont descendus au-dessous de ceux du contrat. Il suffit de consulter les journaux commerciaux, pour retrouver la liste des prix à ces dates. Aujourd'hui les rails se vendent $28 la tonne, et on ne pourrait pas les avoir cette année, d'ici à la fin de la navigation. Je crois même qu'on ne pourrait pas en avoir pour $28, car l'offre faite au Grand Tronc à ce prix a été retirée parce que les prix montaient.

M. OSLER : Deux jours avant cette discussion j'avais vu un contrat fait par le Canadien du Pacifique pour des rails livrables à Montréal cette année, à $25 la tonne.

Je l'ai affirmé carrément et je le soutiens encore, à l'époque où le ministre donna cette entreprise, il s'engagea à payer pour ces rails un prix supérieur de $7 au prix courant aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se trompe du tout au tout. S'il s'agit de la date à laquelle le contrat a été rédigé et transmis à qui de droit, ou même de celle où l'arrêté ministériel a été adopté ; il se peut qu'il ait raison ; mais, à ce sujet, mes souvenirs ca-

drent parfaitement avec ceux du ministre des Finances ; que cette convention est, de fait, antérieure à l'adoption de l'arrêté ministériel etmême à la transmission du rapport au conseil.

M. OSLER:A quelle date cette convention remonte-t-elle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au mois de juin, si je ne me trompe ; quoi qu'il en soit, j'ai donné ce renseignement à la Chambre, quand j'avais tous ces détails présents à la mémoire. L'honorable député en nous citant le compte rendu des débats, pour établir qu'il s'est produit une baisse dans le prix des rails qui de $35 tomba à $26, confirme précisément ce que je cherche à prouver A l'époque où nous fîmes cette convention avec M. Clergue le prix des rails n'était pas de $35 ; mais, le marché anglais, le prix sterling était supérieur à six louis et inférieur à six louis dix schelings. J'ai signalé le fait à la Chambre, l'année dernière ; mais les honorables députés n'ont pas voulu en tenir compte. Ils étaient décidés à tout condamner, sans rien entendre, et c'est là, je suppose, le rôle qu'ils sont appelés à jouer ici ; peut-être même est-ce leur mission légitime.

S'ils réussissent à convaincre le pays que cette convention est frauduleuse ils ont droit de le faire. J'ai alors cité le "Trade Review" et les cotes relatives à la vente des rails sur le marché anglais, et l'honorable député a lui-même avoué que ce marché s'était longtemps maintenu ferme ; puis j'ai prouvé qu'à l'époque où nous avons fait la convention en question, ces prix n'étaient pas inférieurs à ceux que nous avons payés. Que l'honorable député se donne la peine de consulter le compte rendu des débats et il se convaincra de la chose.

M. OSLER : Le prix des rails sur le marché anglais était alors supérieur de sept à huit dollars au prix du marché des Etats-Unis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce sont les prix du marché anglais qu'il a été convenu de suivre dans tout le cours de ces négociations, comme étant les plus loyaux.

M. OSLER : Allons donc ! pourquoi le ministre s'engagerait-il à suivre un marché où le prix des rails était de $7 supérieur à ce lui du marché des Etats-Unis ? Autant vaudrait affirmer qu'il faut adopter les prix du marché chinois. J'ai alors affirmé la chose et le ministère ne l'a pas niée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne nie pas ce qu'avance l'honorable député ; mais pour le moment, j'affirme qu'il se méprend sur la date.

M. OSLER : Je m'en tiens à la date à laquelle la convention, de l'aveu même du ministre, a été conclue ; et j'ai cité à l'appui le compte rendu des débats et des affirmations que le ministre n'a jamais niées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne les nie pas aujourd'hui.

M. BARKER : Le ministre voudrait-il bien nous dire pourquoi cette année, il veut payer $32.60 la tonne pour 10,000 tonnes de rails, que M. Clergue est obligé de délivrer au prix actuel du marché anglais ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas affirmé que le gouvernement a décidé de payer semblable prix. Quel que soit le prix à payer, c'est à l'exécutif à décider la chose, en séance du cabinet, après mûre délibération.

M. OSLER : Alors le ministre se range à mon avis ; il n'y a rien de décidé et toute l'affaire est encore sur le bureau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Eh bien, libre à l'honorable député de partager cet avis, si cela lui fait plaisir.

M. OSLER : Voilà précisément l'aveu que nous voulons obtenir : que le cabinet doit bientôt donner sa décision et que M. Clergue aura, comme d'ordinaire, le dessus du panier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On veut sans doute que je mette ce contrat au rancart et que je donne carte blanche à M. Clergue ; mais la chose est au-dessus de mon pouvoir, à titre de simple membre du cabinet ; c'est le gouvernement qui en décidera, en temps et lieu, au besoin. La question ne s'est pas encore présentée.

M. BARKER : Le ministre ne l'ignore pas, il s'agit ici d'un écart de $70,000, et la chose s'impose à l'attention du ministre et de ses collègues. Résumons la question : le ministre achète, cette année, 25,000 tonnes de rails, qui d'après son estimation, coûteront $746,000. En outre, il veut acheter une grande quantité de pièces d'éclissage, qui coûteront $50 la tonne ; or, pour tout cela, il se contente de demander un crédit de $660,000. Combien de tonnes de rails et d'éclisses veut-il acheter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après le devis estimatif, il faut 25,000 tonnes de rails à $28 la tonne et 4,020 tonnes d'attaches à $50 la tonne, outre le coût de la repose des rails.

M. BARKER : Il s'agit ici de main-d'œuvre ; tandis que le crédit demandé comporte l'achat de rails et de pièces d'éclissage, et je tiens à en savoir le coût.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le coût estimatif est de $901,000.

M. BARKER : Ce chiffre englobe les frais d'entretien ; tandis qu'ici, il s'agit de dépenses imputables sur le capital. Quelle somme le ministre se propose-t-il de porter

au compte du capital, pour achat de rails et d'éclisses et tire-fonds ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La dépense estimative est de $901,000 pour rails et pièces d'éclissage et nous portons à notre crédit les vieux rails à $15 la tonne et les anciennes éclisses à $20 la tonne, soit $361,075. Défalcation faite de cette somme, il reste $600,000.

M. BARKER : Ceci nous ramène au débat de l'autre jour, et je veux proposer d'établir cette dépense imputable sur le capital sur un pied légitime. Dans sa comptabilité, le ministre devrait suivre la règle ordinaire pour les dépenses portées au compte du capital : voilà ce que j'ai toujours prétendu ici. D'après cette règle, il n'a droit d'imputer sur le capital que l'augmentation de poids des rails qu'il pose sur la voie. Si je ne me trompe, le ministre substitue un rail de 80 livres, au rail de 67 livres. En pareilles circonstances, il n'a droit de porter au compte du capital que 13 livres d'acier. Le reste est imputable sur le compte de l'entretien de la voie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER : L'honorable député n'entend pas sans doute provoquer un nouveau débat sur toute cette question. Mon prédécesseur au ministère des Chemins de fer admet que toute cette discussion au sujet des dépenses imputables sur le capital n'a pas sa raison d'être. Il nous faut poser des rails, sans qu'il y ait de recettes suffisantes pour faire face à ces frais ; et force nous est bien de demander à l'excédent des recettes de l'année ou au capital, s'il n'y a pas d'excédent. Il nous faut un crédit pour la pose de ces rails. Je ne voudrais pas tromper le parlement en lui faisant espérer que nous aurons une plus-value suffisante pour faire face à ces frais. Le seul moyen est d'imputer ces frais au compte du capital ; sinon, il devient impossible de faire les travaux d'urgence sur l'Intercolonial.

M. BARKER : Quant aux paroles que le ministre prête à son prédécesseur au ministère des Chemins de fer, au sujet de cette comptabilité, je suis en lieu d'affirmer qu'il n'a jamais affirmé pareil avis. Il abonde absolument dans mon sens et affirme que le ministre n'a droit de porter au compte du capital que l'augmentation de poids des rails posés sur la voie. Le ministre nous demande à quoi bon cette comptabilité ? c'est qu'elle nous met en lieu de constater s'il exploite le chemin de fer à profit ou à perte. Nous tenons à savoir si sa comptabilité est exacte.

Il a imputé sur le compte du capital les frais de main-d'œuvre pour le remplacement des rails sur la voie. Pour le coup, il faut que la chose cesse, si l'on veut savoir à quoi s'en tenir sur l'exploitation de la voie. Dans ce crédit, il fait figurer $50,000 à titre de main-d'œuvre. L'année dernière, il a fait figurer sous cette même rubrique $200 par mille, à titre de main-d'œuvre pour la pose de nouveaux rails. Or, ce sont là tous frais d'entretien, au même titre que les frais d'exploitation, tels que salaires des conducteurs et des contremaîtres. Il nous demande à quoi bon toute cette comptabilité, puisqu'il n'y a pas d'excédent de recettes. Eh bien ! l'année dernière, il y avait un déficit de $448,000, dont il a avoué l'existence et qu'il a imputé sur la dette publique. Qu'il fasse la même chose ici et nous donne le véritable déficit.

Je propose que l'item No 122 "rails et pièces d'éclissage d'acier, $600,000," soit réduit à $200,000.

C'est plus que la somme qu'il a droit de porter au compte du capital. Il pourra imputer le reste des $600,000 au compte d'exploitation de la voie, déduction faite de la valeur des vieux rails enlevés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je comprends toute l'importance de bien établir la ligne de démarcation entre le compte du capital et celui des recettes ; mais quant au gros du public, il n'y attache pas autant d'importance que le prétend l'honorable député. Aux yeux du public, qui envisage les choses au point de vue pratique, l'essentiel c'est que les dépenses d'un chemin de fer, qu'on les fasse imputables sur le capital ou sur le revenu, constituent une charge sur le trésor public et peu importe du reste, qu'on les fasse figurer dans telle ou telle colonne. Ils s'ocupent plutôt de ce que M. Mantilini appelle "l'utilité des dépenses dans leur ensemble" ; et pourvu qu'il n'y ait pas d'accusation de malversations ou de péculat, et que les travaux publics soient utiles au pays, le public ne se soucie guère qu'on les impute sur le compte du capital ou sur celui du revenu.

M. BARKER : Est-ce que l'exactitude de la comptabilité publique n'a pas son importance?

Le MINISTRE DES FINANCES : Lorsqu'il s'agit de l'exploitation d'un chemin de fer dans la situation de l'Intercolonial, il ne serait guère possible d'appliquer rigoureusement le système préconisé par l'honorable député. En fait de comptabilité, il importe sans doute qu'il y ait une ligne de démarcation bien établie entre le compte du revenu et celui du capital, et lorsqu'il s'agit de compagnies d'intérêt privé, cette démarcation doit être établie aussi clairement que possible. Sans doute, toute compagnie doit mettre de côté, tous les ans, une certaine portion de son revenu, dans le but de créer un fonds affecté à l'entretien du chemin de fer ; puis, lorsqu'il devient urgent de renouveler les rails ou de faire d'autres travaux de cette nature, elle se trouve en mesure de piser dans cette réserve, sans entamer son capital. Mais toute autre est la situation de l'Intercolonial.

Sans vouloir récriminer contre l'ancien régime, il est vrai de dire que, lorsque le ministre actuel des Chemins de fer entra en

charge, ce chemin de fer se trouvait dans une situation fort précaire. A tout événement, son outillage était quelque peu suranné et il était loin d'être au niveau des chemins de fer modernes. C'est précisément à cette époque que la situation des chemins de fer sur le continent américain commença à subir des modifications importantes. On constata la nécessité d'y apporter des réformes urgentes ; de construire de meilleures plateformes, de poser des rails plus pesants, d'établir de meilleures courbes et de meilleures pentes, d'installer des locomotives plus perfectionnées. Voici donc le problème qui se dressait devant le ministre des Chemins de fer : fallait-il laisser le chemin de fer dans l'ornière où il se trouvait ou lui donner un outillage bien moderne, et faire face à la nouvelle situation en effectuant les frais voulus ? Puisqu'il n'avait pas de fonds de réserve à sa disposition, force fut donc à mon honorable collègue de s'adresser à la source du capital même, sous peine de se voir absolument paralysé dans ses réformes. Il n'y avait pas à sortir de ce dilemne. L'honorable député prétend-il qu'il fallait demander aux recettes les sommes considérables nécessitées par l'amélioration de la voie ferrée et l'achat de nouvelles locomotives ? Il le sait parfaitement, la chose était impossible. Comme il n'y avait pas de fonds de réserve où le ministre pût puiser, force lui fut donc d'imputer ces frais sur le compte du capital, sous peine de se voir réduit à l'impuissance la plus absolue.

M. OSLER : Il est assez singulier d'entendre le ministre des Finances nous déclarer qu'il importe peu que ces dépenses soient portées soit au compte du capital soit à celui du revenu.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'a pas bien saisi ma pensée ou bien il cherche à la travestir.

M. OSLER : Voici ce que le ministre a affirmé : il importe peu que ces dépenses soient portées au compte du capital ou à celui du revenu. Voyons ce qui en est. A mon avis, la chose est de souveraine importance. Voici des travaux publics qui intéressent tout le pays ; et quand il s'agit de faire connaître au public le coût de l'exploitation d'une voie ferrée comme l'Intercolonial, le ministre est tenu d'apporter dans sa comptabilité autant de scrupuleuse exactitude que les directeurs de compagnies de chemins de fer d'intérêt prié, en mettent à faire connaître aux actionnaires les profits et les pertes. S'il fallait accepter la théorie du ministre, il serait parfaitement légitime de faire figurer un profit d'un ou deux millions dans les recettes de la voie ferrée, en portant au compte du capital les frais voulus pour produire pareil résultat. En dernière analyse, au point de vue du trésor public, le résultat serait le même, sans doute ; mais le public a droit d'être renseigné avec exactitude sur les résultats de l'exploitation de la voie ferrée. J'en conviens, quand le volume du trafic accuse une augmentation rapide qui entraîne de fortes dépenses, il faut porter au compte du capital une partie de ces frais ; mais on n'a pas droit de majorer et de falsifier les comptes de l'Intercolonial et de faire croire au public que l'exploitation de cette voie ferrée rémunère bien le capital, tandis qu'au contraire, son bilan se solde par des pertes énormes.

Les comptes montrent que l'an dernier le déficit de l'Intercolonial a été d'environ un million de dollars, tandis que si ces comptes étaient tenus comme ils devraient l'être le déficit serait de deux fois cette somme, peut-être même trois fois. Or, je dis que l'intérêt du pays exige que les comptes soient bien tenus afin que l'on sache exactement ce que l'exploitation de ce chemin coûte. Ne faisons pas l'erreur de croire que nous exploitons ce chemin à profit, lorsque comme question de fait, nous augmentions la dette du pays de millions de dollars. Ce chemin peut donner un profit indirect au pays, mais nous devrions en connaître les dépenses et recettes réelles au point de vue d'une exploitation de chemin de fer. Je suis surpris de voir que l'honorable ministre des Finances propose autre chose que cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que mon honorable ami en sa qualité d'homme public a suivi depuis plusieurs années l'administration de l'Intercolonial. Je présume aussi qu'il a vu aussi que tous les ans, lorsque ses amis étaient au pouvoir, l'on faisait sur le compte du capital des dépenses absolument de même nature que celles que nous faisons aujourd'hui sous ce chef.

M. BARKER : Pas pour des rails en acier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas de différence dans le fait que les rails sont en acier. Mes honorables amis n'ont jamais accusé de tenir mal les comptes de l'Intercolonial. Ils n'ont découvert cela que lorsque le gouvernement a changé, et ils condamnent aujourd'hui ce qu'ils ont approuvé pendant plusieurs années. Ce qui était bien chez leurs amis est mal chez leurs adversaires. Mais je veux demander à mon honorable ami (M. Osler) de quelle manière il veut que soit prélevée la somme de $4,000,000 qu'il faut dépenser pour l'amélioration du chemin? Veut-il que nous prenions cette somme sur le revenu? Le parlement vote déjà $5,000,000 pour les frais d'administration. L'honorable député m'approuverait-il si je demandais $9,000,000 ; même si je lui disais que cette somme servira à acheter des locomotives, des wagons et des rails, admettrait-il cela comme une justification suffisante? Pas du tout. Il condamnerait le gouvernement en termes très sévères, et dirait que ces dépenses ne doivent pas aller sous le titre de dépenses d'entretien. Et je serais du même avis que lui. Or, comme nous n'avons pas l'argent sous la main, où allons-nous le

prendre? Nous ne pouvons l'avoir qu'en faisant une dette imputable sur le capital. L'autre soir l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) ne s'apercevant pas des conséquences de son raisonnement disait avec le plus grand sérieux que le gouvernement actuel avait dépensé $22,000,000 sur le compte du capital de l'Intercolonial. Sans le vouloir, il donnait là la meilleure réponse possible à l'honorable député de Toronto. Il prétendait que nous avions dépensé $22,000,000 et quelque temps auparavant il avait dit $23,000,000. Mais pour porter la dépense à ces chiffres il calculait les déficits dans l'exploitation comme dépense sur le compte du capital.

M. BARKER : Il ajoutait les déficits à la dépense portée au compte du capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En réalité, il disait que c'était une dépense imputable sur le compte du capital, bien qu'en théorie il n'aurait pas osé dire que que c'en était une. Tout son raisonnement venait à l'appui de ma prétention et était une réponse aux discours de ses amis.

M. BARKER : L'honorable ministre demande de quelle autre manière il pourrait obtenir l'argent dont il a besoin. Je crois pouvoir le lui indiquer. S'il se reporte à l'item 268 que nous lui avons voté l'autre soir, il verra qu'il a demandé pour les dépenses d'administration et d'entretien du chemin de fer l'année prochaine, la somme de $5,500,000. Mais il n'inclut pas toutes ses dépenses dans cette somme, et il pourrait aussi bien demander $6,000,000 que $5,500,000. Ainsi que l'admet virtuellement le ministre des Finances, l'honorable ministre des Chemins de fer impute sur le compte du capital des dépenses qui sont réellement des dépenses d'entretien, et que cela ne fait guère de différence, d'autant plus que cela serait embarrassant de les prendre sur le revenu. Mais nous voulons que le ministre des Chemins de fer nous présente un tableau réel des dépenses, et alors nous pourrons voir quel est le déficit véritable. Depuis quatre ou cinq ans, il nous dit que ses déficits sont ceci et cela et qu'ils sont petits. Mais il ne nous a jamais fait connaître toute la vérité. L'année dernière, il ne nous a pas montré la moitié de son déficit. Ainsi que l'honorable député de Toronto-ouest l'a dit, l'honorable ministre peut, avec ce système, faire paraître son déficit aussi petit qu'il veut. Il peut même se créer un excédent s'il le veut. Or le public n'aime pas que l'on tienne les comptes de cette façon. A moins que les comptes ne soient tenus de la manière qu'ils doivent l'être. nous ne saurons jamais si un ministre ou un autre a administré le chemin à profit ou à perte. Tel est le résultat lorsque les comptes sont bien tenus. L'honorable ministre ne peut seulement pas faire de comparaison entre deux années de sa propre administration, parce qu'une année il porte une dépense à un compte et l'autre année il la porte à un autre compte. Il change de système arbitrairement d'une année à l'autre. L'honorable ministre nous demande à quel compte il faut porter le matériel roulant ? J'ai admis l'autre jour, que du moment que le coût de tout wagon ou locomotive additionnels devait être imputé sur le compte du capital. Personne ne contredit cela. Toute augmenation de matériel peut être imputée sur le compte du capital, mais l'entretien ou renouvellement du matériel existant doit être imputé sur le compte du revenu. Tout ce qui augmente le matériel et améliore le chemin peut être imputé sur le compte du capital. Lorsque j'ai demandé à M. Pottinger, l'autre jour, s'il approuvait le système d'imputer toutes ces dépenses sur le compte du capital, sa réponse a été bien simple : Pourquoi m'y opposerais-je, tant que le parlement votera l'argent ?

M. OSLER : Lorsque le gouvernement ne peut plus défendre sa conduite raisonnablement, il a recours alors à l'argument suprême : mais votre partie a fait la même chose avant que nous arrivions au pouvoir. Quant à moi-même, on ne peut me faire porter les fautes du parti conservateur avant 1886, et je crois qu'il y a dans cette Chambre, beaucoup de nouveaux dans la même position que moi. Pour ma part, j'ai été assez fou et ingénu pour croire que sous beaucoup de rapports le gouvernement allait être une amélioration sur le gouvernement conservateur, mais je m'aperçois que je me suis trompé complètement, et je dois dire tout de suite que je n'accepterai pas cet argument comme une réponse à aucune de ces critiques. C'est l'argument de l'enfant d'école : " tu en es un autre ", on ne devrait pas s'en servir dans cette Chambre.

M. SPROULE : Le public en général est intéressé à savoir ce que le chemin de fer Intercolonial a coûté. Cette question est beaucoup débattue depuis quelques années. Les honorables députés de la droite ont prétendu qu'il y avait un excédent lorsqu'en réalité il n'y en avait pas. Je crois que les deux partis devraient s'entendre pour adopter un système de tenue de livres qui montrerait au pays le véritable état des choses. Le gouvernement actuel a prétendu que le système suivi par ses prédécesseurs était mauvais et maintenant ils vont encore plus loin dans la même direction. Nous devrions chercher un système qui montrerait clairement au peuple si l'Intercolonial paie ou non.

L'item est voté : 21 non, 56 oui.

Améliorations et acquisition de terrains à Sydney, $77,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit est pour nous permettre de construire et établir des usines et hangars pour le chemin de fer, acheter des machines et outils pour la réparation des chaudières, augmenter le service d'eau et

agrandir la cour. Sydney devient un point très important et est réellement le centre et les quartiers généraux du réseau de chemin de fer du Cap-Breton. Nous voulons être en mesure de réparer notre matériel lorsque ce sera nécessaire et pour cela il nous faut les outils, machines et édifices nécessaires aux quartiers généraux. Le trafic, qui augmente considérablement dans ce district, et les travaux de la compagnie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, industrie que l'on doit augmenter encore, m'assure-t-on, nous oblige aussi à faire les préparatifs nécessaires.

M. BARKER : L'honorable ministre a-t-il les plans des travaux qu'il veut exécuter, et peut-il nous en faire connaître le coût dans ses détails ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BARKER : De sorte que nous pourrons les avoir afin que nous voyons quelle sera la dépense ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BARKER : L'honorable ministre a-t-il une estimation du coût total des travaux à Sydney, jusqu'à présent, et de ceux qu'il se propose de faire dans l'avenir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis donner des renseignements sur ce qui a été dépensé, mais pas sur ce qui le sera.

M. BARKER : Nous avons déjà dépensé $139,000, l'année dernière, à cet endroit. Quand allons-nous en finir avec Sydney ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aussitôt que les besoins de la localité seront satisfaits. Il nous faut absolument pourvoir à ces améliorations, et nous avons limité nos demandes au plus bas chiffre possible. Je ne voudrais pas prendre sur moi de dire que nous pouvons nous dispenser de ce crédit. Les ingénieurs du département ont porté autant de soin que possible à l'examen de ces travaux.

M. BARKER : Lorsque l'honorable ministre décide de faire des travaux aussi considérables que cela, ne se fait-il pas donner d'abord une estimation du coût et un plan de ce que l'on veut faire ? L'honorable ministre ne peut pas continuer ainsi à dépenser des centaines de milliers de dollars sans savoir ce qui en résultera à la fin. L'honorable ministre s'est-il jamais fait donner par ses ingénieurs une estimation de ce que coûteront tous ces travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous savons ce que doit coûter nécessairement le plan que nous nous proposons d'adopter, mais nous ne voulons pas entreprendre de l'exécuter dans tous ses détails dès le commencement. Nous avancerons graduellement afin de ne pas faire de demandes déraisonnables au parlement ; mais cet ouvrage est tellement nécessaire qu'il faut qu'il soit fait.

M. BARKER : L'achèverons-nous bientôt ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons fait des progrès satisfaisants.

M. BARKER : L'honorable ministre ne peut-il pas nous dire si nous sommes près de la fin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois pouvoir sans me tromper beaucoup, dire que la fin des travaux à Sydney approche rapidement.

M. BARKER : Je n'ai aucune objection à laisser passer le crédit si l'honorable ministre s'engage à nous fournir les renseignements demandés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. INGRAM : Je crois que le ministre devrait nous fournir une estimation du coût, et nous déclarer que s'il n'a pas suffisamment de ce crédit, il prendra sur d'autres ce qui lui manquera ici. C'est ce qui a été fait dans le passé, et je crois qu'il est temps de mettre fin à cette pratique. Il y a un crédit pour des agrandissements à Sydney et un autre pour d'autres voies de garage le long de la ligne. L'honorable ministre a pris de l'argent sur le dernier crédit, et l'a appliqué à la dépense décrite dans le premier. Il n'aurait pas dû faire cela. L'honorable ministre n'a pas plus le droit de dépenser l'argent de cette façon qu'un simple député. Lorsqu'il demande un crédit pour un ouvrage nouveau, il devrait être prêt à nous soumettre une estimation du coût des travaux, afin que chaque député puisse avoir un aperçu exact de ce que coûteront les travaux qu'on propose si le gouvernement n'est pas prêt à faire toute la dépense dans une année et qu'il ne demande un crédit que pour une partie, nous devrions savoir ce qu'il faudra plus tard pour terminer ces travaux.

M. BARKER : Ce qui confirme ce que l'honorable député d'Elgin a dit (M. Ingram) c'est qu'en 1900-01, l'honorable ministre a dépensé, à Sydney, $41,000 qui avaient été votés pour des améliorations le long de la ligne.

M. PUTTEE : Le crédit qu'on nous demande est considérable et je suppose qu'il y aura plusieurs contrats à accorder. Conséquemment, je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sur le fait que les entreprises accordées par son département ne contiennent pas la clause des gages courants. Le département du Travail vient de publier son rapport annuel dans lequel je trouve la liste des travaux accordés à l'entreprise par les divers départements. Par exemple il y a :

La liste des travaux accordés par le ministère des Travaux publics pour l'année terminant le

30 juin 1901, contenant la condition des gages courants comme protection au travailleur.

Il y a aussi une page et demie de contrats contenant la condition des gages courants, mais bien que les contrats passés par le département des Chemins de fer contiennent tous la clause des gages courants, et autres conditions imposées pour la protection des ouvriers, je ne vois pas qu'il y ait d'annexes aux contrats. Afin de me renseigner davantage à ce sujet, j'ai demandé un rapport qui a été soumis à la Chambre le 11 mars de cette année. J'avais posé un certain nombre de questions dans le but de savoir quelles étaient les conditions insérées dans ces contrats, et voici les réponses que l'on a faites :

Le nombre de contrats au sujet desquels l'échelle des gages a été préparée par le fonctionnaire chargé de veiller aux gages courants. Aucun.

Le nombre de contrats dans lesquels l'échelle des gages a été préparée par les entrepreneurs et acceptée par le département. Aucun.

Le nombre de contrats auquels n'étaient annexées aucune échelle de gages quelconques.—Tous.

Je ne veux pas que le département des Travaux publics obtienne seul le mérite de cette clause des gages courants qui a été votée il y a deux ans. Comme question de fait, presque tous les contrats signés par le département des Travaux publics non seulement contiennent cete clause mais aussi le tableau des gages courants dans le district où les travaux doivent se faire. Je crois que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) pourrait nous dire que le département du Travail ne néglige pas son devoir. Il a des fonctionnaires qui préparent en anglais et en français les listes du salaire courant, et les font insérer dans les contrats. Je crois que si le département des Chemins de fer donnait carte blanche au département du Travail, cela ne lui ferait pas plus de travail et donnerait satisfaction à tous les intérêts. Dans le département de la Marine et des Pêcheries où il se fait plusieurs travaux, il n'y a pas de tableaux de prix à payer, mais il y a cet article au sujet du paiement des gages courants :

Si la partie de première part ne remplit pas cette condition, la partie de deuxième part pourra résilier le contrat et refuser de travailler. Dans le département des Chemins de fer et Canaux il n'y a ni tableaux de prix ni conditions d'aucune sorte. Vu que le parlement a décidé de mettre en vigueur l'article des salaires courants et vu que le département des Travaux publics a démontré que la chose était possible, il me semble que le ministre des Chemins de fer et Canaux devrait autant que possible insérer cette condition dans ses contrats.

Dans le département des Chemins de fer et Canaux, il n'y a ni tableaux de prix ni conditions d'aucune sorte. Vu que le parlement a décidé de mettre en vigueur l'article des salaires courants et vu que le département des Travaux publics a démontré que la chose était possible, il me semble que le ministre des Chemins de fer et Canaux devrait autant que possible insérer cette condition dans les contrats.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois avouer que l'insertion de l'article dans le contrat donnait à peu près tout ce que l'on cherchait. S'il y avait eu des plaintes que l'on ne payait pas les gages courants, nous aurions pu en vertu de l'insertion de l'article établisant la règle des gages courants obliger l'entrepreneur à les donner et à bien traiter ses ouvriers. Mais du moment que mon honorable ami (M. Puttee) et autres députés disent qu'il serait plus juste d'annexer aux contrats un tableau de gages courants dans la localité où doivent se faire ces travaux je n'ai aucune objection à donner à leur demande toute la considération qu'elle mérite et à insérer à l'avenir dans les contrats tout ce qu'ils veulent.

Première construction.. .. ..$2 000

M. INGRAM : Pourquoi cette somme ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un crédit que l'on demande d'année en année presque de temps immémorial. Il se rapporte aux réclamations que nous recevons encore au sujet de la première construction du chemin de fer Intercolonial. Tous les ans nous demandons le même crédit, afin de pouvoir payer ces réclamations. L'année dernière nous avons payé $1,728.52, et cette année nous avons payé $750 sur ce crédit; et il nous arrive tous les jours des réclamations résultant de procès ou d'autres sortes de règlement.

Renforts de ponts.. .. ..$175 000

M. BARKER : Le ministre voudrait-il donner des explications?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les compagnies de construction de ponts avaient tant d'ouvrage l'année dernière qu'elles n'ont pu remplir tous leurs contrats avec nous avant la fin de l'exercice financier, et il nous a fallu voter de nouveau $75,000 déjà votés l'année dernière mais que nous n'avons pas dépensés. Nous croyons qu'en dépensant $100,000 par année nous pourrons donner en cinq ou six ans suffisamment de force pour que les plus grosses locomotives y puissent passer.

M. BARKER : Remplacez-vous de vieux ponts.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Les ponts de l'Intercolonial ont presque tous été construits sur le même modèle, et si nous n'y faisions pas passer des trains plus pesants que ceux d'avant 1898, ils pourraient durer encore plusieurs années. Mais ayant été obligés d'augmenter la pesanteur des trains, nous renouvelons les ponts arche par arche, et nous ajoutons les arches que nous enlevons à d'autres ponts.

M. BARKER : Les vieilles assises n'ont pas été changées?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. MONK : Fait-on ces travaux en allant de Montréal vers Halifax, ou d'Halifax en venant vers Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas adopté de système régulier à ce sujet. Tous les ponts ne sont pas d'égale force et nous commençons par ceux qui sont les plus faibles.

M. MONK : Avez-vous une idée de ce que ces travaux coûteront en tout ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons dépensé que $25,000 sur $600,000 que dans les commencements nous supposions devoir être nécessaires.

M. MONK : Faites-vous faire ces travaux à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Invariablement.

M. MONK : Quels sont les principaux entrepreneurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La Compagnie de ponts d'Hamilton, la Compagnie de ponts Canadienne et la Compagnie de ponts de Montréal ; nous demandons des soumissions à toutes les compagnies de ponts.

Agrandissements et améliorations à Lévis.. .. .. .

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais la déposer.

Remplacer les barres des freins aux wagons à bagage.. .. ..$15 000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Nous n'avons pas d'autre alternative que de mettre des freins à air aux wagons de bagages et à changer les barres et accoupleurs des wagons à passagers.

M. INGRAM : Sont-ce des barres principales ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Nouvelles machines pour les usines à locomotives et à wagons.. .. ..$10 000

M. INGRAM: Nous voulons avoir quelques explications à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Nos locomotives et nos wagons étant plus gros et plus pesants, les honorables députés comprendront qu'il faut un outillage plus fort, et nous essayons à nous le procurer aussi vite que possible.

M. INGRAM : Quelle sorte d'outillage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'outillage ordinaire requis dans les usines à locomotives et à wagons.

M. INGRAM : Peut-être l'honorable ministre pourra-t-il nous fournir un état montrant quelle sorte d'outillage on a besoin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'essaierai.

Posage du gaz Pintsh dans 10 voitures à passagers.. .. .. $8,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair): Nous en posons dans toutes nos voitures.

M. MONK : Faudra-t-il voter un crédit tous les ans ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas. Nous devrions pouvoir poser ce gaz dans toutes nos voitures l'année prochaine.

Six arches nouvelles au pont de Miramichi.. .. .. $51,000

M. BARKER : Je m'oppose comme pour les rails en acier à ce que toute cette somme soit imputée sur le compte du capital. Ceci est lasubstitution d'arches nouvelles à des vieilles, et une certaine proportion de cette somme devrait être imputée sur le compte du revenu.

M. MONK : Est-ce que vous n'établissez pas une proportion, comme le font les autres chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous transportons ce pont au chemin de fer de l'île. Quant au pont, c'est un pont de première classe.

M. BAKER : Mettez-vous au crédit de ce compte la même somme que vous portez au débit du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, exactement. Il n'y a pas de profit de l'un à l'autre.

M. BAKER : Et les dépenses de la pose du pont nouveau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous estimons l'ancien pont à $32,000, comme pont pour l'île du Prince-Edouard.

M. BARKER : Que faites-vous du vieux pont, à l'île du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de vieux pont. C'est un pont entièrement neuf que nous construisons.

Matériel roulant—Intercolonial.. .. ..$500 000

M. INGRAM : Le système actuel est entièrement défectueux. Imaginez-vous donc ce nouveau contre-maître des ouvriers qui a été ici pendant quelques mois et qui ne connaît pas l'état du matériel sur le chemin. Pourquoi ce contremaître ne s'occuperait-il pas à voir s'il n'y aurait pas moyen, en les réparant, d'utiliser les centaines de wagons qui sont mis de côté, au lieu d'en acheter des neufs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous réparons tous les wagons qui méritent d'être réparés.

M. INGRAM : Ce n'est pas ce que les témoins disent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'encombrement d'ouvrage peut avoir retardé certaines réparations à faire, mais je ne crois pas que l'honorable député puisse avec raison condamner le surintendant des ouvriers. Ce serait une injustice que de le déclarer incompétent aussi lestement que cela. Ce surintendant était autrefois au service du Grand Tronc comme assistant du mécanicien en chef, et je serais bien désappointé s'il n'était pas très compétent. Mais je ne m'attendrai pas à ce qu'il fasse en quelques mois un ouvrage qui, dans les circonstances ordinaires, devra prendre beaucoup plus de temps. Je demande à l'honorable député de suspendre son jugement. Il n'y a pour lui aucun avantage politique à gagner en condamnant ce jeune homme qui a très bien fait jusqu'à présent. Autant comme j'ai pu en juger, j'ai trouvé qu'on pouvait se fier sur lui. Une des premières choses que je lui ai demandé de faire a été de préparer une classification des employés dans les usines et de faire une échelle pour baser leurs salaires. C'était un travail nouveau, mais il s'y appliqua immédiate-

ment avec énergie, et soumit un projet qui semble avoir reçu une approbation générale. J'ai beaucoup aimé son travail. J'avais essayé à faire régler cette question par son prédécesseur, mais il en semblait incapable. Ce jeune homme, cependant, entreprit la tâche et l'a accomplie à la satisfaction générale.

M. INGRAM : Je n'ai jamais eu l'intention d'amoindrir le surintendant des ouvriers. Mon seul but était d'améliorer les travaux sur l'Intercolonial. Je suis bien prêt à dire que ce jeune homme connaît bien son affaire, mais je parle de la réponse qu'il nous a faite au comité. Lorsque nous lui avons demandé s'il avait examiné tous les wagons, il nous a répondu que non, mais qu'il n'en avait examiné que quelques-uns.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Etait-il physiquement possible de faire plus ?

M. INGRAM : Il a dit que s'il n'avait pas examiné les autres wagons, c'est parce qu'il n'avait pas à s'en occuper directement ; son devoir était de faire ce que le gouvernement lui demandait de faire. Ainsi que l'a dit ce jeune homme, on fait régulièrement rapport de ces wagons au département des chemins de fer. Ceux qui ne demandent que de petites réparations sont naturellement réparés aux usines, mais j'ai cru comprendre que dans ce cas-ci un très grand nombre de wagons n'avaient besoin que de très peu de réparations. Comment se fait-il alors qu'on ne les répare pas au lieu d'en acheter des neufs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous les réparons.

M. INGRAM : Vous avez des wagons, beaucoup de wagons, dont vous ne vous servez pas. C'est une des raisons pourquoi le chemin de fer Intercolonial n'est pas administré économiquement. L'honorable ministre a demandé, ce soir, de lui indiquer où il pourrait économiser. D'abord, il ne devrait pas acheter trois fois plus qu'il ne faut de traverses, et il ne devrait pas laisser à rien faire le long de la voie des voitures dont il pourrait se servir en leur faisant faire de bien petites réparations. A moins que le chemin ne soit administré économiquement, on ne peut espérer qu'il donne des bénéfices. D'après le témoignage de ce jeune homme, il y a un très grand nombre de wagons que l'on pourrait réparer, et pourquoi on ne les répare pas, cela dépasse mon intelligence.

M. BARKER : Outre les wagons en question, et qui sont susceptibles d'être réparés, il y a 364 wagons condamnés comme absolument impropres au service. Ces wagons devraient être remplacés à même le capital. Ils ne serviront plus jamais et il est absurde de prétendre qu'on va les utiliser. Dans la liste du ministre, ils sont entrés comme 364 wagons condamnés et restant ainsi condamnés jusqu'au 1er juillet 1901. L'honorable ministre devrait imputer sur le revenu le renouvellement de ces wagons. Il lui faut entretenir son matériel. Au lieu d'imputer la totalité de ces $500,000 sur le compte du capital, il lui faudrait imputer le coût de ces 364 wagons sur le compte du revenu et le reste sur le compte du capital. M. Muhfield, le nouveau chef des ouvriers, m'a dit que vingt-cinq ou trente de ces locomotives étaient tellement usées qu'on ne pouvait s'en servir économiquement. Elles devraient aussi être remplacées et le coût porté sur le compte du revenu avant que le ministre impute sur le compte du capital l'achat d'aucune nouvelle locomotive.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que mon honorable ami parle d'un lot considérable de wagons, condamnés depuis plusieurs années, et qui n'ont pas du tout été remplacés. C'étaient des fourgons à charbon d'un très ancien modèle, en forme de trémie, qui sont aujourd'hui entièrement hors d'usage.

M. BARKER : M. Muhfield dit qu'il y a sur la ligne, vingt-cinq ou trente locomotives qui sont si vieilles qu'elles ne peuvent plus donner un service économique. On devrait les vendre à quelque constructeur de chemin de fer à raison de $1,000 chaque, le produit porté au revenu, puis ensuite remplacées par d'autres dont le coût serait imputé sur le compte du revenu. Pas un auditeur de comptes d'une compagnie ordinaire de chemin de fer ne permettrait d'imputer l'achat d'une seule locomotive sur le compte du capital, avant que cette opération fût faite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous construisons dans nos usines ou achetons avec le revenu de six à neuf de ces grosses locomotives par année, de sorte que nous nous procurons avec le revenu plus de locomotives qu'auparavant.

M. BARKER : L'honorable ministre achète vingt-cinq locomotives dont il impute le coût sur le compte du capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais les autres étaient usées depuis longtemps.

M. BARKER : Quelle différence cela fait-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député prétend-il qu'il serait juste de m'obliger à imputer sur le compte du revenu l'achat des wagons et locomotives nécessaires pour remplacer le veux matériel accumulé longtemps avant que je fusse à la tête du département, et que j'augmente d'autant le compte d'entretien du chemin au delà des crédits de l'année ?

M. BARKER : L'honorable ministre a apporté la même défense l'année dernière. Lorsque j'ai mentionné des wagons hors d'usage, l'honorable ministre m'a demandé

si j'avais pris la peine d'examiner le compte du matériel roulant lorsqu'il a pris charge du chemin. Je lui répondis que j'avais fait cela ; je lui donnai les chiffres, anée par année, et je lui démontrai qu'il avait plus que doublé, dans le cours de l'année, le nombre de wagons ordinaires. Au commencement de l'année dernière et pendant l'année, plus de 500 wagons avaient été condamnés, et bien qu'il en ait remplacé quelques-uns, il en a encore laissé 364 sur la liste.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vu l'acroissement énorme du trafic et le peu de capacité de nos usines, il est impossible de fournir à renouveler le matériel. J'espère cependant que bientôt nous pourrons avec les crédits actuels suffire à la demande.

M. EMMERSON : L'honorable ministre a dit que l'ancien chef des ouvriers ne semblait pas être capable de préparer une échelle de gages ainsi que le fait le chef actuel. Je voudrais savoir si l'on a jamais demandé à l'ancien chef de préparer une échelle de ce genre pour tous les employés dans les usines.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai eu plusieurs conversations avec l'ancien chef, et il ne m'a jamais fait aucune plainte. Il ne me paraissait pas aussi prompt à réaliser une idée que le chef actuel. C'est tout ce que j'ai dit.

M. MONK : Quelle proportion de cette somme vous proposez-vous d'affecter à l'achat de wagons, de locomotives et de voitures à passagers ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Toute la somme est pour acheter des locomotives—25 à $20,000.

M. MONK : Et elles seront toutes construites à Kingston ? Pas une ne sera achetée aux Etats-Unis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, et je puis donner à mon honorable ami l'assurance que nous n'avons pas acheté une seule locomotive aux Etats-Unis lorsque les usines de Kingston pouvaient fournir à nos besoins.

M. MONK : Cette déclaration est pour moi superflue, car je prétends qu'il y a des années déjà que nous aurions dû nous mettre dans la même position que toutes les grandes compagnies de chemin de fer et construire nos locomotives au pays. Ainsi l'honorable ministre n'a pas besoin de croire qu'en me donnant l'assurance qu'il me donne, il changera mes convictions. Je suis d'avis que depuis que nous avons l'Intercolonial nous aurions dû construire nos locomotives nous-mêmes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment l'honorable député proposerait-il de s'y prendre pour cela ?

M. MONK : Mais comme la Compagnie du chemin de fer du Pacifique et celle du Grand Tronc—construire nos locomotives nous-mêmes. Pourquoi pas ? Je ne vois pas de raison qui nous en empêche.

M. EMMERSON : Quand feu l'honorable Alexander Mackenzie était ministre des Chemins de fer et des Travux publics, il a aménagé une usine à Moncton pour la construction de machines à vapeur et des locomotives. Mais, advenant le changement de gouvernement, ces usines ont été pour ainsi dire démantelées, et elles ont cessé d'être en activité. Ça été là un grief durant des années contre le gouvernement de ce temps-là, après 1878. M. Mackenzie s'était mis en tête que le chemin de fer Intercolonial devait construire ses propres locomotives. On en a construit d'excellentes, et ces locomotives sont encore là aujourd'hui, faisant honneur à la fois au bon jugement de M. Mackenzie et aux usines de Moncton. Je crois que, tout récemment, on a fait un effort pour remettre ces usines en activité.

M. MONK : Il est grandement temps que l'on abandonne ce genre d'argument, cet argument *tu quoque*. Cela est vraiment trop vieux jeu. Qu'avons-nous à nous occuper de ce qui a été fait par Alexander Mackenzie et par ceux qui lui on immédiatement succédé ? Cela nous est indifférent. Mais nous avons le droit d'exiger du gouvernement qu'il applique la même ligne de conduite à tous les départements. Le ministre des Travaux publics a besoin de dragueurs et de plusieurs autres choses pour continuer à creuser le Saint-Laurent, et il a établi des usines à Sorel afin de faire construire tout cela dans notre propre pays. Nous soutenons qu'on devrait faire la même chose pour le département des Chemins de fer et Canaux. Mais l'on nous répond que M. Mackenzie avait déjà établi des usines pour la construction des locomotives, et que ceux qui sont venus après lui, plusieurs desquels je n'ai jamais vus ni connus, ont détruit tout ce qu'il avait fait. C'est là un argument fort étrange dans la bouche de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois avouer que mon honorable ami (M. Monk) me cause de la surprise, et je ne puis pas comprendre au juste ce à quoi il veut venir. Tout à l'heure, quand j'ai fait la déclaration que l'on sait, l'honorable député m'a dit, en le prenant d'assez haut, que je perdais mon temps à lui faire ces sortes d'observations, parce que tout cela le laissait parfaitement indifférent. Bien entendu, il me faut me soumettre en toute humilité, mais la seule conclusion que j'en puisse tirer c'est que l'intelligence de mon honorable ami ne se laisse pénétrer ni par le raisonnement ni par le sens commun. L'honorable député voudrait-il me faire croire que, alors que je prenais possession de mon département à la fin de 1896, et que j'avais besoin de locomotives qui ne

pouvaient pas être construites à Moncton, ce n'était pas une nécessité pour moi et même un devoir d'aller acheter ces locomotives à l'étranger quand je ne pouvais pas me les procurer en ce pays? Evidemment, l'honorable député croit qu'il devrait m'être donné de faire surgir de terre, comme par un coup de baguette magique, des usines complètement outillées pour la construction de locomotives.

M. MONK : Quand l'honorable ministre a-t-il commencé à donner des commandes pour ces locomotives aux Etats-Unis?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La première commande a été justifiable de conseiller à mes collègues et de crédits avant la fin de la session de 1897. Aurais-je agi judicieusement, ou aurais-je été justifiable de conseiller à mes collègues et au parlement de dépenser à Moncton l'argent nécessaire pour construire des locomotives et les terminer en temps voulu. Tout ce dont nous avions besoin, c'était des ateliers de réparation, et ces ateliers n'exigeaient pas les usines considérables qu'il aurait fallu pour construire une centaine de locomotives en trois ou quatre ans. Nos usines suffisent pleinement pour construire sept, huit ou dix locomotives par année.

M. INGRAM : Ces usines doivent être très petites.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Une locomotive par semaine, voilà à peu près le maximum des usines les mieux outillées. J'ignore si les usines de Kingston ont jamais pu dépasser ce maximum. Mais une chose reste certaine, et c'est qu'il m'était alors complètement impossible de me procurer des locomotives sans aller aux Etats-Unis.

M. INGRAM : L'honorable ministre a-t-il acheté de ces locomotives durant le dernier exercice ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, si j'en excepte ce que les usines de Kingston nous ont fourni.

M. MONK : A-t-on acheté des wagons aux Etats-Unis, l'an dernier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE EFR ET CANAUX : Non, aucun. L'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Haggart)—je regrette qui'l ne soit pas ici en ce moment— a déjà déclaré qu'il n'avait acheté qu'une seule locomotive. Il faisait allusion à un incident qui s'était passé devant le comité des comptes publics à propos de locomotives condamnées par cette circulaire qui avait été publiée, alors qu'il fut constaté que quelques-unes de ces locomotives avaient été construites aux Etats-Unis durant l'année 1893. L'honorable monsieur nia cela et déclara qu'il n'y avait qu'une seule locomotive et que cette machine avait été achetée des Cooke Locomotive Works. La raison qu'il donna alors pour ne pas avoir donné sa commande à Kingston, était que les usines de Kingston étaient fermées. Quand on a parlé de ce détail, j'ai alors dit que je démontrerais que l'honorable monsieur s'était trompé. J'ai devant moi un certificat de M. Birkett, secrétaire-trésorier de la Canadian Locomotive and Engine Company, attestant que cette déclaration est inexacte, et que les usines de Kingston ont été continuellement en activité depuis 1888 jusqu'à la mise en liquidation, survenue en septembre 1900. Il dit que, en dehors de la construction des locomotives, l'on fabriquait beaucoup de pièces détachées, et que l'on construisait aussi des machines pour bateaux à vapeur. Il commence son relevé avec 1888, et il donne le nombre des locomotives construites depuis cette année-là jusqu'à 1895. Il est inutile de donner le détail de chaque année. Ce que je veux faire ressortir, c'est que les usines étaient en activité réelle à Kingston dans le moment même où l'honorable monsieur s'adressait à la Compagnie Cooke pour se procurer des locomotives.

M. BARKER : Comme l'honorable député de Lanark (M. Haggart) n'est pas présent, le ministre voudra-t-il nous donner lecture du nombre de locomotives achetées chaque année ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En 1888, il y en a eu une ; en 1889, dix ; 1890, vingt-huit ; 1891, douze ; 1892, vingt-six ; 1893, deux ; 1894, onze ; 1895, trois ; 1897, quatre ; 1898, cinq ; et depuis que la direction a été réorganisée, c'est-à-dire en 1900, trente-six.

M BARKER : Il n'y en a eu que deux en 1893 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, seulement deux. L'honorable monsieur se rendit aux Etats-Unis pour se procurer des locomotives et refusa de prendre celles qu'il aurait pu avoir à Kingston. J'ai ici une couple de lettres qui pourraient peut-être jeter un peu de lumière sur tout cela. M. Lee, qui est le mécanicien en chef des usines de Kingston, écrivait déjà au département, à la date du 15 avril 1893, qu'il avait reçu les devis des deux locomotives dont on avait besoin, et il annonçait qu'il ferait une offre pour ces deux locomotives, si possible, le 17 avril, mais le plus tard le 18. J'ai une copie des devis qui avaient été alors fournis. Le 9 mai 1893, je vois que M. Pottinger écrivit ce qui suit :

> Je suis en possession de votre honorée du 6 mai, relativement aux locomotives. La chose n'est pas encore réglée. Le département, à Ottawa, est présentement à étudier tout cela.

Ainsi, ils étaient parfaitement en état de fournir des locomotives. M. Lee écrivit de nouveau, pour savoir si l'on prendrait les deux locomotives, et on l'informa que le département n'en était pas encore arrivé à une décision. Evidemment, cette décision ne fut pas favorable. J'ai une lettre datée du mois

d'août, écrite par M. Birkett, le secrétaire-trésorier, à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, et dans laquelle il se plaint du retard. Il dit qu'il aimerait qu'on lui fournisse l'occasion de construire ces locomotives, et que vu la stagnation des affaires aux Etats-Unis beaucoup d'ouvriers étaient revenus pour chercher de l'ouvrage, qu'il leur donnerait de l'ouvrage en ayant un contrat avec le gouvernement, et autres choses de ce genre. Ces hommes venaient des usines Cooke. J'ai aussi un memorandum indiquant qu'au lieu d'un seul achat, on en a fait plusieurs. Les usines de Kingston ont commencé à fonctionner, je crois, en 1875, peut-être en 1873. Je vois que ces usines ont fourni des locomotives au gouvernement en 1875. Je trouve aussi un état indiquant quel a été le nombre de locomotives achetées depuis les premiers jours où les usines de Kingston ont commence leurs opérations jusqu'à l'arrivée au pouvoir du présent gouvernement, et le nombre toltal des locomotives achetées aux Etats-Unis a été de 91. Les usines Grant Locomotive Works, de Paterson, New-Jersey, en ont livré 16 ; les Manchester Locomotive Works, 29 ; les Portland Locomotive Works, 11 ; les Danforth Locomotive Works, 4 ; les Hinckley Locomotive Works, 9 ; les Rhode Island Locomotive Works, 5 ; les Cooke Locomotive Works, de Paterson, New-Jersey, ... Ces deux locomotives étaient celles qui furent achetées en 1893, et les Dubles Locomotive Works en ont livré 15. Six des machines livrées par les Grant, six par les Manchester, et une par les Danforth, ont été livrées avant 1875.

M. INGRAM : Cela comprend-t-il les huit locomotives que vous avez achetées des usines Manchester et Richmond ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que les usines Richmond étaient alors en activité.

M. INGRAM : Cela comprend-t-il les machines que vous avez achetées l'année dernière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, cela ne comprend pas les locomotives que nous avons eues. Cet état ne va que jusqu'à notre arrivée au pouvoir. Il ne comprend pas ce que nous avons acheté depuis ce temps-là.

M. MONK : Combien de locomotives ce gouvernement a-t-il achetées depuis 1896 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'aimerais pas trop à me prononcer, comme cela, au premier abord. Aussitôt que les usines de Kingston eurent commencé à fonctionner, après la réorganisation de la compagnie, nous leur donnâmes une commande pour vingt locomotives, et nous leur avons donné deux autres commandes de chacune vingt-cinq locomotives, ce qui ferait en tout soixante-dix, du moins autant que je me rappelle. Il me serait difficile de préciser au juste. Aux Etats-Unis, je crois que nous en avons acheté entre trente-cinq à quarante.

M. MONK : Il me semble que tout cela aurait pu être prévu, et il me semble aussi que c'est une piètre réponse à donner, quand on signale des griefs ou des erreurs, que de dire que l'on n'avait pas pu faire mieux sous une administration précédente. On m'avait laissé entendre, avant que j'eusse pris mon siège dans ce parlement, que l'administration précédente avait été loin de donner satisfaction. Si c'est là un précédent que l'on peut invoquer, quand nous arriverons à notre tour au pouvoir, nous pourrons nous aussi rappeler ce que ces honorables messieurs ont fait, et nous aurons là certes trouvé un excellent moyen de sortir de bien des difficultés. Il me semble que, du moment que nous avons acheté soixante-quinze locomotives, ou même plus, aux Etats-Unis, sans compter celles que nous avons achetées ici depuis 1896, nous ferions bien de considérer s'il ne serait pas préférable de mettre ce chemin de fer sur le même pied que les autres grands chemins de fer du Canada, par exemple, le Grand Tronc et le Pacifique. S'il est vrai—et cela doit être puisque l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) l'a dit—que M. Mackenzie ait fondé des usines de locomotives à Moncton, il ne doit sûrement pas être difficile, avec l'outillage considérable que j'ai moi-même vu là, d'entreprendre la construction de locomotives, et il nous serait bien plus avantageux de le faire nous-mêmes. Ce doit être là le système le plus profitable, puisque c'est celui qui est en usage sur les autres chemins de fer dans ce pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le Pacifique Canadien achète aujourd'hui entre soixante à quatre-vingts locomotives.

M. MONK : Le Pacifique possède des usines à Montréal, et la construction des locomotives s'y poursuit continuellement ainsi qu'au Grand-Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et c'est ce que nous faisons nous-mêmes.

M. MONK : Vous construisez des locomotives ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, de toutes pièces.

M. MONK : Où cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A Moncton, depuis que nous sommes au pouvoir.

M. MONK : Depuis combien de temps cela dure-t-il ?

M. EMMERSON: On a recommencé à construire des locomotives en 1896. Les usines ont été agrandies, et je suis du même avis

que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) pour demander que ces usines soient encore agrandies. Quoi qu'il en soit, le développement est déjà considérable, et le rendement augmente continuellement. Mais il ne faut pas perdre de vue que, vu l'extension prise par les affaires de l'Intercolonial, il y a aujourd'hui beaucoup plus de réparations qu'autrefois, et que ces réparations demandent un agrandissement correspondant. Les bâtiments, érigés à l'origine par M. Mackenzie et M. Brydges, sont nécessairement utilisés aujourd'hui dans une bien plus grande mesure qu'autrefois. Il nous faudra de toute nécessité un agrandissement de ces usines, si le gouvernement se décide à entreprendre la construction des locomotives sur une plus grande échelle qu'aujourd'hui. Je partage en tous points l'avis de mon honorable ami. Je crois que le ministre des Chemins de fer et Canaux ferait bien de s'enquérir de la nécessité de ces agrandissements. Je ne fais pas ici de politique de clocher, et je ne viens pas demander cela simplement parce que Moncton est situé dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter. Mais je suis d'avis, vu l'excellence de construction que l'on s'est toujours plu à reconnaître aux locomotives sortant des usines de Moncton, et vu aussi leurs grandes qualités de durabilité, qu'il serait convenable que ces usines fussent agrandies, et que le travail qui s'y fait fût activé plus que jamais.

M. MONK : J'avais compris que l'honorable député de Westmoreland voulait dire que nous ne construisions pas de locomotives et c'était là aussi ce que les paroles de l'honorable ministre m'avaient laissé entendre. Je croyais que les usines qui avaient été érigées à Moncton pour la construction des locomotives avaient été démolies. C'est là l'expression même dont s'est servi l'honorable monsieur.

M. EMMERSON : Démantelées, ou dégarnies.

M. MONK : Combien de locomotives sont-elles sorties, l'an dernier, des usines de Moncton ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais dire au juste quel a été ce chiffre, mais je vais m'en assurer. Il y en a eu quatre ou cinq, l'an dernier ou l'année d'avant.

M. MONK : Les usines ont-elles été dégarnies ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On ne peut pas dire qu'elles l'aient été, au point de ne plus pouvoir être utilisées. Il nous fallait voir aux réparations de nos locomotives, mais les usines n'étaient outillées que pour les réparations les plus indispensables au fur et à mesure qu'on y amenait des locomotives. Voilà à peu près ce que j'en sais.

M. EMMERSON.

M. BARKER : Je crois que tout ce que vous avez fait en 1901 s'est borné à des réparations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est peut-être tout ce que nous avons fait en 1901. Je ne puis rien préciser. Mais je me rappelle parfaitement que l'on m'a informé que nous avions construit quatre ou cinq machines en un an. Peut-être était-ce l'année d'avant. Mais, je vais me renseigner au juste. Mon honorable ami conviendra que, vu la nécessité urgente où nous nous trouvions de satisfaire aux demandes qui nous étaient faites, nécessité qui nous avaient forcé de demander au parlement des sommes très considérables, sans cependant exiger un crédit illimité, il conviendra, dis-je, que nous ne pouvions pas donner la priorité à l'agrandissement des usines afin d'y construire des locomotives, quand nous pouvions obtenir ces machines ailleurs et consacrer l'argent que le gouvernement voudrait bien nous accorder à l'amélioration de tous les moyens propres à disposer du trafic que nous avions en main. Nous pouvions facilement acheter des locomotives, mais si nous avions consacré l'argent à ériger de nouveaux bâtiments, et à installer de nouvelles machineries, et que nous eussions laissé en souffrance les différents services du chemin de fer, mon honorable ami aurait certes eu de bonnes raisons de censurer ma conduite si j'avais conseillé tout cela à mes collègues, et il aurait aussi été bien fondé à blâmer les ministres qui auraient accueilli favorablement mes conseils.

M. MONK : Je ne désire pas prolonger cette discussion, mais je dois avouer que je ne puis m'empêcher de penser que les dépenses que nous avons encourues pour ce chemin en 1900, auraient été bien plus sagement réparties, si nous avions installé à Moncton ou ailleurs des usines convenables pour la construction de locomotives. Le ministre ne doit pas oublier que nous avons acheté, en 1900, 1,300,000 traverses de chemin de fer, alors que le plus que nous pûmes en utiliser durant un an, pour ce chemin, a été 500,000 ; il sait aussi que nous avons acheté 1,300,000 tonnes de charbon, quand tout ce que nous avons pu utiliser en un an a été 500,000 tonnes ; il sait aussi que les achats d'approvisionnements, durant cette même année, ont été tout simplement énormes. Avec ces sommes immenses, qui me paraissent avoir été dépensées inutilement, nous aurions pu outiller des usines convenables à Moncton, où nous aurions pu construire nos propres locomotives, au lieu de toujours dépendre pour cela de Kingston, et surtout des Etats-Unis. Malgré ce que le ministre a déclaré l'autre jour, que je ne représentais pas l'opinion publique dans la province de Québec ou dans la ville de Montréal, je puis cependant, lui dire que c'est la conviction de la population de ma province et de la ville de Montréal que les dépenses de ce chemin de fer ne sont pas surveillées comme elles devraient l'être.

M. BENNETT : On nous demande, n'est-ce pas, ce vote pour 25 locomotives à un prix moyen de $20,000 chacune ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BENNETT : Comment en est-on arrivé à ce prix ? Y a-t-il eu des devis préparés dans le département et soumis à d'autres usines ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous faisons construire ces locomotives d'après ce que nous pourrions appeler le devis-type pour ces sortes de machines. Celles-ci sont pour ainsi dire les mêmes que celles qui sont construites aux Etats-Unis. Nous avons demandé des prix à plusieurs compagnies—et c'était avant l'organisation du "trust"—et après avoir eu ces prix nous avons offert à la compagnie de Kingston un contrat pour le nombre de locomotives dont nous avions besoin. Nos informations nous engagèrent à tomber d'accord sur le prix de $20,270 pour chaque machine.

M. MONK : Le ministre semble perdre de vue que toutes les négociations se sont bornées à ce fameux télégramme.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel fameux télégramme?

M. MONK : Le télégramme envoyé à Kingston pour demander ces locomotives.

M. BARKER : Le ministère a payé $20,000 à la compagnie de Kingston, alors que le prix déjà payé aux Etats-Unis pour des machines de la même classe ne s'était élevé qu'à $15,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami oublie complètement que ce prix de $15,000 avait été payé alors que les prix pour les locomotives étaient descendus aussi bas qu'ils pouvaient l'être.

M. BARKER : Pour des locomotives achetées à Kingston le ministre a payé $19,000, alors qu'il n'a payé que $15,000 aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous les achetons au Canada, et nous ajoutons les droits moins $500. Voilà ce que nous faisons afin d'encourager les industries canadiennes. Nous donnons aux gens de Kingston tout le bénéfice des droits de douane.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ne devons-nous pas prendre en considération que le manufacturier a des droits à payer sur bon nombre de matériaux qui entrent dans la construction des locomotives? Serait-il juste et raisonnable, même d'après le point de vue d'un tarif modéré, de taxer le manufacturier pour les matériaux dont il a besoin, et d'impôts ensuite en franchise des produits manufacturés? Est-ce que même ceux qui ne veulent qu'un tarif très bas ne doivent pas admettre que le manufacturier a le droit de réclamer pour son industrie le même degré de protection qu'il obtiendrait dans une autre branche d'industrie manufacturière?

M. BARKER : Vous avez ajouté 33 pour cent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons ajouté les droits, moins $500. Les honorables députés de l'opposition ne devraient pas se faire du mauvais sang à ce sujet. Ils disent que nous devrions construire ces locomotives au Canada, et quand nous accédons à cette demande ils nous reprochent de trop encourager l'industrie nationale.

M. MONK : Qui dit cela?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Barker) qui a porté tant d'attention à cette question de chemin de fer, dit que nous payons trop cher à nos constructeurs de locomotives. Bien plus, dans le comité des comptes publics, l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Haggart) nous a attaqués parce que nous avions fait des avances à ces constructeurs de locomotives pour les encourager à mener à bien leur travail. Voyez le contrat pour les rails. Là aussi, nous nous sommes efforcés de faire quelque chose pour encourager l'industrie nationale, et les honorables députés de la gauche nous ont attaqués et nous ont dit que nous en faisions trop. Si nous donnons ici nos commandes ces députés nous le reprochent, et ils nous reprochent aussi d'aller aux Etats-Unis. En vérité, ce sont là gens difficiles à contenter.

M. BARKER : Nous voulons que vous achetiez au Canada, mais nous voulons aussi que ce soit à des prix raisonnables.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : N'est-il pas raisonnable de dire que le gouvernement devrait payer le même prix que celui qui serait payé par le Pacifique Canadien, le Canada Atlantique et le Grand Tronc, quand ils font venir des locomotives au Canada ? N'est-ce pas là ce qui serait juste ? Mais nous faisons mieux que cela. Nous retranchons $500 des droits de douane, et nous tombons d'accord sur ce prix.

M. BENNETT : A combien de compagnies aux Etats-Unis les devis ont-ils été envoyés?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons demandé des prix, et ces prix différaient très peu les uns des autres. Nous avons pris le plus bas pour nous servir comme de base pour traiter avec la compagnie de Kingston. Nous ne craignons pas d'enquête là-dessus, messieurs. Nous serions même heureux d'avoir cette enquête. Il n'y a rien à dire à cette transaction, et vous pouvez y faire toute la lumière que vous désirerez.

M. BENNETT : Je ne cherchais pas à jeter aucun discrédit sur le ministre. Je désire seulement savoir comment on en est arrivé au prix en question. Quant à moi, personnellement, je préférerais de beaucoup voir toutes nos locomotives construites au Canada.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas beaucoup de différence entre les locomotives obtenues aux Etats-Unis et celles que nous achetons à Kingston.

M. BENNETT : Je suppose qu'il n'est pas un honorable député qui ne préférerait de beaucoup voir construire au Canada toutes les locomotives dont nous nous servons, mais du moment qu'il y a un tarif protecteur, le gouvernement doit voir à ce que ce tarif soit suffisamment élevé pour protéger cette industrie. Je propose que le gouvernement, quand il aura des locomotives à acheter, s'adresse comme pour toute autre chose au marché, et qu'il ouvre un concours, et si le fabricant canadien ne peut pas produire à aussi bon marché qu'un autre, alors le pays sera libre de profiter du plus bas prix.

Le MINISTRE DES DOUANES : Avec les droits en plus.

M. BENNETT : Oui, même en admettant le surplus des droits de douane.

M. MONK : Tout ce que je me rappelle c'est qu'on envoya un télégramme à Kingston, à la veille d'une élection dans cette même ville, et ce télégramme a été lu en Chambre et on le trouvera dans le "Hansard". La commande était pour un certain nombre de locomotives à un prix déterminé, et il n'y a eu ni devis ni soumissions ni rien de ce genre. Tous mes vœux sont que nous devons encourager les industries du pays. Nous désirons tous cela. Mais je ne veux pas dire par là—et j'en sais quelque chose—que je crois qu'il serait préférable pour le gouvernement de construire ses propres locomotives afin d'avoir les mains libres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Donc, j'ai tout lieu d'espérer que mon honorable ami me donnera son appui pour obtenir les crédits dont j'ai besoin.

M. MONK : Eh bien, je ne le fais pas sans une certain défiance, car mon honorable ami est un ministre des Chemins de fer fort enclin à la dépense.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que nous devrions aussi avoir des usines pour les rails, afin de fabriquer nos propres rails.

M. MONK : L'honorable ministre des Finances paraît fort s'amuser à tout cela, infiniment plus que moi dans tous les cas.

M. TALBOT : Est-ce que l'honorable député de Jacques-Cartier approuve l'attitude prise par l'honorable député d'Hamilton, que nous devrions donner aux constructeurs de locomotives du Canada, soit à Kingston ou ailleurs, une prime de $4,000 pour chaque machine, et va-t-il jeter le blâme sur le ministre des Chemins de fer parce qu'il achète des locomotives aux Etats-Unis pour $15,000 quand des locomotives de la même classe pouvaient être construites au Canada pour $19,000 ?

M. MONK : Je crois que j'ai défini clairement ma position, et je ne crois pas que je puisse être plus explicite. Je suis d'avis que nous devrions encourager nos propres industries après avoir obtenu des soumissions, et que nous devrions nous y prendre autrement que nous ne l'avons fait avec la Compagnie de Kingston. Mais je préfère le système adopté par le département des Travaux publics ; quand on s'aperçoit qu'il faut encourir des dépenses considérables, soit pour des dragueurs ou des locomotives, il est préférable qu'un gouvernement soit indépendant des manufactures et qu'il entreprenne lui-même de fabriquer. Bien entendu, il ne s'agit pas ici de prétendre que nous devons aller jusqu'à fabriquer nos propres rails. D'ailleurs, c'est là sans doute une plaisanterie du ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pourquoi pas ?

M. MONK : Contentons-nous d'abord d'avoir des usines de locomotives convenables.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si je ne me trompe pas, le Pacifique Canadien désirait obtenir les locomotives en question aux prix mêmes que nous étions convenus de payer, ce qui, je crois, suffit à donner une idée de la valeur de ces machines. Le marché était que les fabricants devaient retirer tout le bénéfice des droits de douane, moins $500. Evidemment, le Pacifique Canadien ou toute autre compagnie de chemin de fer qui auraient importé les locomotives auraient eu à acquitter les droits de douane, tandis que le gouvernement pouvait les entrer en franchise, et le ministre des Chemins des fer pouvait ainsi acheter à bien meilleur compte aux Etats-Unis ; mais c'était là l'accord qui était intervenu, afin de nous fournir l'occasion d'encourager l'industrie de ce pays. Il y a aussi à prendre en considération que nos fabricants de locomotives paient au Trésor des droits assez élevés pour entrer dans le pays les matériaux bruts dont ils se servent, tandis qu'aux Etats-Unis il n'y a aucuns droits de ce genre à payer. Et il ne serait pas juste de demander au fabricant canadien, qui a à payer cette surtaxe pour sa matière brute, de concourir sur le marché avec le fabricant américain qui n'a pas de droits à acquitter pour sa matière brute. Je crois que l'honorable député admettra que cette transaction est très avantageuse. L'honorable député de Hamilton suggère à l'honorable ministre des

Chemins de fer de remplacer toutes les vieilles locomotives par de nouvelles machines du genre de celles qu'il achète actuellement. Je désirerais lui demander s'il croit qu'il serait convenable, soit pour établir des bases de comparaisons, ou afin de tenir un compte exact de capital et d'entretien, qu'une locomotive de 30 ou 40 tonnes doive être remplacée par une machine de 80 tonnes.

M. BARKER : L'habitude des compagnies de chemins de fer est de remplacer une locomotive par une autre. Elles ne poussent pas la minutie jusqu'au point de porter au compte le coût d'une de ces machines contre le coût d'une autre. Quand les affaires prennent suffisamment de développement pour rendre nécessaires de plus grandes locomotives, ces compagnies sont très heureuses d'avoir l'occasion de le faire. Si l'honorable ministre se présentait et venait nous dire qu'il irait même jusqu'à porter au compte du revenu une vieille locomotive à sa valeur d'origine, en portant au compte du capital la dépense supplémentaire encourue pour l'achat d'une nouvelle machine, personne ne trouverait probablement à redire. Ce à quoi nous nous objectons, c'est quand il prétend porter le tout au compte du capital. Je puis dire que l'habitude des compagnies de chemins de fer est aussi de porter en compte un nouveau wagon contre un vieux wagon, et je puis ajouter que la Compagnie du Grand Tronc, à sa dernière assemblée, a proposé d'en finir complètement avec le compte du capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est inconcevable qu'une compagnie qui remplace une ancienne locomotive par une nouvelle ayant trois fois son poids et coûtant le double du prix, porte en compte ces deux machines l'une contre l'autre, et je vais chercher à m'enquérir immédiatement auprès de ces deux compagnies pour m'assurer quelle peut-être leur habitude à cet égard. Je suis heureux que mon honorable ami le ministre des Douanes ait fait allusion à ce sujet, parce que cela me rappelle un fait d'une nature absolument péremptoire. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sachant que les usines de Kingston étaient à nous construire des locomotives, et ayant pu s'assurer du prix que nous avions convenu de les payer, nous a offert trois mille piastres de plus que le prix convenu, si nous lui permettions d'avoir quelques-unes de ces locomotives ; mais, bien entendu, cela nous était impossible, et nous n'avons pas pu accéder à ces demandes. Mais cela est une preuve concluante que l'on ne nous demandait pas un prix exorbitant.

M. INGRAM : La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique s'est trouvée très à court de locomotives et de wagons, et elle a fait tout ce qu'elle a pu pour en obtenir d'autres ; de sorte que l'on comprend parfaitement qu'elle était disposée à payer même un prix exorbitant, afin d'obtenir ce qu'elle voulait. L'honorable ministre ne nous a pas encore dit ce qu'il entendait faire des vieilles locomotives.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas pour habitude de perdre notre temps avec de vieilles machines qui ne valent pas la peine d'être réparées. Si l'on nous adresse une demande pour ces machines, nous les vendrons alors aussi cher que nous pourrons.

M. INGRAM : A-t-on l'intention de les vendre comme autant de vieux fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous en convertissons quelques-unes chaque année en vieux fer.

M. INGRAM : Aucun autre chemin de fer au Canada ne trouve profitable de convertir ses vieilles machines en vieux fer, pour la simple raison qu'il n'y a pas ici la main-d'œuvre à bon marché que l'on trouve pour ces sortes d'ouvrages aux Etats-Unis. Si l'honorable ministre veut absolument les vendre, telles qu'elles sont, ce serait certainement le meilleur moyen de s'en débarrasser.

Nouvelle superstructure pour le pont de Ristigouche.. .. .. $102,000
Nouvelle superstructure pour le pont de Miramichi nord-ouest 123,000

M. BARKER : Que fait-on avec les vieux ponts ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : On en envoie un à l'Ile du Prince Edouard. On en a besoin pour le jeter au-dessus d'une rivière où il n'y avait pas de pont auparavant, et afin de servir à un nouveau chemin de fer, le chemin de Hillsborough et Murray Harbour.

M. MONK : Le contrat contient-il la clause que l'ancienne superstructure doit aller avec le nouvel ouvrage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne contractons pas pour la superstructure, mais pour la substructure.

Améliorations à la Pointe Tupper.. .. ..$30,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Ceci est pour nous assurer une cour pour le fret.

M. MONK : L'honorable ministre voudrait-il nous laisser savoir combien l'on a dépensé en tout pour améliorations à la Pointe Tupper, et nous donner un état précis de tout cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Afin d'améliorer nos facilités pour le fret à la Rivière-du-Loup.. .. .. $25,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Ceci

est pour agrandir la cour et afin de poser de nouvelles voies. Les cours sont absolument trop étroites. Une partie de cela est pour du terrain. Nous n'avons pas encore ce terrain, mais l'on estime que $15,000 seront suffisants pour acheter ce terrain, le niveler, et le mettre en parfait état, et $10,000 seront suffisants pour poser les rails.

Afin de construire une annexe aux ateliers de construction de Moncton.. .. .. $15,000
Afin de construire un atelier de réparations pour wagons à marchandises à Moncton.. 25,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : C'est notre intention d'ériger un bâtiment absolument neuf de 100 par 50 pieds et ayant à peu près 50 pieds de hauteur.

M. MONK : Vous proposez-vous d'y construire des locomotives ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est bien ce que j'espère.

Pour construire une remise de locomotives, une usine de machineries, un atelier de wagons avec magasins, bureaux, etc., à la Rivière-du-Loup.. .. .. $50,000

M. BENNETT : Combien de wagons spéciaux le pays possède-t-il maintenant, comparé à l'époque où le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Vu la récente visite du duc et de la duchesse de Cornwall nous avons acheté un autre de ces wagons, et il y en a aussi un autre qui a été acreté par le surintendant du trafic à très bas prix de la Compagnie du Grand Tronc. Il en a été payé $4,000.

M. BENNETT : Quel est le ministre assez malheureux pour voyager dans un semblable wagon ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment un ministre pourrait-il être malheureux?

M. FOWLER : Est-ce l'intention du ministre de reconstruire la remise de locomotives à Sussex, pour remplacer celle qui a été incendiée il y a un an et demi?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne songeons pas à cela dans le moment. Ce n'est, du reste, rien d'urgent. Je suppose que mon honorable ami veut parler d'un endroit où l'on remise les locomotives, et non d'ateliers de réparations.

M. FOWLER : L'honorable ministre sait fort bien que ce que l'on nomme le train de Sussex fait le service de Sussex à Saint-Jean, et que la locomotive attachée à ce train est remisée à Sussex. La remise a été incendiée et n'a jamais été remplacée. Il n'y a plus là qu'une sorte de hangar qui est d'aspect tout à fait pitoyable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis heureux que mon honorable ami m'ait parlé de cela, et je vais m'occuper de la chose.

M. FOWLER : L'honorable ministre pourrait, en même temps, songer à construire une nouvelle station à Sussex. Cette station est l'une des plus importantes le long de l'Intercolonial, et elle est considérée comme l'une de celles qui donnent les plus fortes recettes.

M. BENNETT : Je n'ai pas saisi la réponse du ministre au sujet du nombre de wagons, dits " wagons du gouvernement."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas indiqué ce nombre, pour la bonne raison qu'on ne me l'a pas demandé. L'on m'a demandé combien nous avions de ces sortes de wagons de plus qu'en 1896.

M. BENNETT : J'ai aussi posé l'autre question, mais peut-être le ministre ne l'a-t-il pas entendue. Je le demande donc maintenant : combien de ces wagons y a-t-il en tout?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me serait difficile de répondre, comme cela, tout d'un coup. Il me faudrait compter ces wagons. Ce que je sais, c'est qu'il y en a quatre.

M. BENNETT : En outre du wagon du Gouverneur général?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, ce wagon est réservé exclusivement au Gouverneur général, et il en acquitte les frais de loyer.

M. MONK : Voyons maintenant pour cette dépense de $50,000 à la Rivière-du-Loup. Cette dépense est-elle affectée à l'érection d'un nouveau bâtiment?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, entièrement nouveau. Mon honorable ami ignore peut-être que la Rivière-du-Loup est non seulement la tête de ligne de toute une division, mais que c'est aussi un endroit où nous faisons nos réparations pour tout le haut de notre chemin. Nous construisons un pavillon, ou remise de locomotives. Cette construction doit être absolument neuve, parce que les locomotives sont de grandes dimensions, et que nous ne pouvons ni les remiser, ni les réparer, ni faire quoi que ce soit avec ces machines dans les anciens bâtiments. C'est aussi notre intention de construire un atelier de machineries, et de donner à ce bâtiment des dimensions assez considérables pour que nous puissions y aménager des magasins et un bureau.

M. MONK : Quel est le montant de l'adjudication ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucun contrat n'est encore donné. Nous n'avons pas encore les crédits nécessaires. Je suppose que mon honorable

ami veut me demander si ce contrat sera comme suite à des soumissions, et je lui réponds que oui.

M. FOWLER : L'honorable ministre a-t-il fait construire la station à Passekeag?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'elle soit entièrement achevée.

M. FOWLER : En a-t-on commencé la construction?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On a dû la commencer depuis quelque temps.

M. FOWLER : On aurait dû la commencer il y a deux ans. On a demandé des soumissions il y a deux ans.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas plus de deux ans, je crois.

M. FOWLER : Six mois avant les élections.

Canaux—à porter au compte du capital des Chemins de fer et Canaux—chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Embranchement de Murray Harbour et pont de Hillsborough.. .. ..$500,000

M. MONK : Il serait préférable de remettre cela à plus tard.

M. LEFURGEY : J'aimerais à faire quelques remarques à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous mettrons cela de côté, afin que l'honorable député ait une autre occasion d'adresser la parole à ce sujet.

Les résolutions sont rapportées.

Sur la proposition du ministre des Finances, la Chambre s'est ajournée mercredi, à 1 heure cinq minutes du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 30 avril 1902.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

INTERPELLATIONS.

OCTROIS AUX VOLONTAIRES.

M. SCOTT :

1. Le Conseil des ministres a-t-il reçu un mémoire ou communication de l'Assemblée législative du Nord-Ouest au sujet d'octrois de terres aux volontaires canadiens ayant fait du service actif dans le Sud-africain ?
2. Dans l'affirmative, quelle en était la nature, et quelle réponse a été faite par le Conseil ?
3. Le gouvernement a-t-il mis cette question à l'étude ? Dans l'affirmative, quelle décision a-t-il prise ?

Le PREMIER MINISTRE :

1. Oui.
2. On demandait que le gouvernement accordât un octroi en terre à chaque volontaire résidant dans les Territoires du Nord-Ouest et ayant fait du service actif dans le Sud-africain.
3. Aucune réponse n'a encore été donnée.

CANOE COVE, I.P.-E.—BRISE-LAMES.

M. LEFURGEY :

1. Quelle somme d'argent a été dépensée pour le brise-lames de Canoe Cove, I.P.-E., depuis le 29 juin jusqu'au 31 décembre 1901 ?
2. Quelle partie de cette somme a été dépensée pour la main-d'œuvre et les matériaux, respectivement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. $3,722.14.
2. Main-d'œuvre, $2,070.75 ; matériaux, $1,651.39 ; total, $3,722.14.

PENITENCIER SAINT-VINCENT DE PAUL.

M. LEONARD :

1. Le pénitencier de Saint-Vincent de Paul compte-il un médecin vétérinaire dans son personnel ?
2. Dans l'affirmative, qui est-il et quel est son salaire ?
3. Dans la négative, quel est l'emploi du Dr C. A. Descary, dont le nom apparaît dans le dernier rapport de l'auditeur général ?
4. Le dit C. A. Descary est-il le même C. A. Descary, médecin vétérinaire à Saint-Martin, Laval, et candidat libéral pendant quelque temps à la dernière élection de Laval ?

Le SOLLICITEUR-GENERAL (M. Carroll) :

1. et 2. Il n'y a pas de médecin vétérinaire parmi le personnel du pénitencier.
3. Le docteur Décary a été appelé, de temps à autre, à donner des soins professionnels, quand il en était besoin.
4. Le gouvernement n'en a pas été averti.

IMMIGRATION CHINOISE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que demain, la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire qu'après le 1er juillet 1902, la moitié des produits nets de toutes taxes payées par des immigrants chinois sera, à l'expiration de chaque année fiscale, versée à la province où elles auront été perçues.

La motion est adoptée.

TERRES FEDERALES.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 120) modifiant l'Acte des terres fédérales.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ce bill a été adopté hier à l'exception de l'article 2. Après avoir examiné

de nouveau cet article, j'ai décidé de demander à la Chambre de l'adopter dans la forme suivante :

L'article premier du présent acte ne s'appliquera à aucun contrat, convention ou engagement au sujet de la vente ou concession, contenant une déclaration formelle qu'elle est exempte de l'application du dit article.

Cela aura pour effet de permettre au gouvernement, s'il le juge à propos, dans un cas spécial, d'exempter une vente quelconque de l'application de cet article.

L'amendement est adopté.

Le bill tel qu'amendé est rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

YUKON—AMENDEMENT.

Le bill (n° 119) pour amender de nouveau l'Acte du Territoire du Yukon (ministre de l'Intérieur) est voté en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité.

Art. 1er.

M. SPROULE : Quels sont les articles de l'ancienne loi qui sont abrogés ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cet article n'est qu'une répétition de l'ancien, à l'exception qu'il accorde cinq représentants au lieu de deux.

M. SPROULE : L'honorable ministre peut-il donner approximativement la population de ce district ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : D'après le recensement, elle est d'environ 21,000.

Art. 2.

M. BORDEN (Halifax) : Quel changement cet article apporte-t-il à la loi ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Un des changements est celui-ci : au cas où une ordonnance passée par le conseil des Territoires viendrait en conflit avec une ordonnance relativement à la même question, passée par l'Exécutif, cette dernière prévaudra. Le deuxième changement a pour effet de donner au conseil le droit de contrôler et réglementer la vente et le trafic des liqueurs enivrantes dans le territoire. L'article concernant la fabrication des liqueurs enivrantes, reste le même.

Art. 3.

M. BORDEN (Halifax) : Quels changements apporte cet article ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a eu un malentendu entre le ministre de la Justice et moi relativement à certains changements à faire dans cet article. J'ai préparé les amendements, mais je désire en transmettre une copie à l'honorable chef de l'opposition avant d'en proposer l'adoption. Je propose, en conséquense, que la séance du comité soit levée, rapporte progrès et ait la permission de siéger de nouveau.

M. BERNIER.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que la séance du comité soit levée, j'aimerais à avoir quelques explications du ministre sur les pouvoirs législatifs que possède l'Exécutif fédéral dans le Territoire du Yukon. On a signalé à mon attention l'arrêté ministériel passé au sujet de ce qu'on appelle la concession Treadgold, dont la portée me paraît très étendue. Si l'Exécutif fédéral peut légiférer de cette manière pour le territoire, je ne vois pas bien où s'arrête sa juridiction ; il serait peut-être à propos de se demander si des pouvoirs aussi étendus ne devraient pas être exercés, par le parlement et non par le conseil des ministres, et amender la loi dans ce sens.

Il n'est pas nécessaire d'entrer dans les détails à propos de cette affaire particulière, pour le moment, du moins. Il est possible que j'aie certaines remarques à faire plus tard, mais je mentionne la chose, en passant, parce que le ministre est occupé en ce moment à modifier la loi. Il est possible aussi que le décret en question ne soit pas basé sur l'acte concernant le Territoire du Yukon, mais sur la loi concernant les terres fédérales.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En partie sur l'un et en partie sur l'autre.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre pourrait-il, sans trop d'inconvénients, nous dire en vertu de quelles dispositions de la loi, cette concession a été accordée ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Sur les dispositions de la loi des terres fédérales qui autorise le conseil des ministres à réglementer les opérations minières sur les terres fédérales, et sur l'art. 2 de la loi concernant le Territoire du Yukon, 62 et 63 Victoria—1899.

M. BORDEN (Halifax) : C'est cet article que nous sommes à amender ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, On voit que cet article donne des pouvoirs très étendus. A propos de l'autre remarque de l'honorable député, je ferai remarquer, qu'en votant cette loi, la Chambre a virtuellement réédité l'Acte concernant les Territoires du Nord-Ouest et a donné à l'Exécutif, à l'égard du Yukon, les mêmes pouvoirs qu'à l'égard des Territoires du Nord-Ouest avant que ces derniers eussent leur autonomie législative. Il n'y a pas de doute que les pouvoirs de l'Exécutif, en vertu de la loi actuelle, sont très étendus.

Le gouvernement a étudié la question de savoir s'il ne serait pas préférable de limiter ces pouvoirs et de les transférer à l'Exécutif du Yukon, mais nous avons cru que pour le moment, du moins, il valait mieux s'en tenir à l'article tel que nous l'amendons en ce moment, c'est-à-dire, que lorsqu'il y aura conflit entre l'Exécutif fédéral et le conseil territorial, l'ordonnance de l'Exécutif prévaudra. Il n'y a pas encore eu de conflit, que je sache, et je crois que pas

une seule question n'a été réglée par une ordonnance de l'Exécutif, excepté une. Sous l'ancien ministre de la Justice, un arrêté ministériel a été passé concernant la profession d'avocat. La raison pour laquelle je demande un délai, c'est parce qu'il y a une partie de l'ancien qu'il faudra conserver dans l'acte amendé. Notre intention n'était pas de proposer cet amendement lorsque le bill a été rédigé et cette partie de l'article a été laissée de côté. Je communiquerai une copie de l'amendement à l'honorable député avant d'en demander l'adoption.

M. BORDEN (Halifax) : Les décrets ministériels disposant de vastes intérêts dans le Yukon, n'ont pas besoin de la sanction du parlement d'après la loi. Ce que je voudrais, c'est lorsqu'il s'agit de conférer des privilèges si considérables et d'une aussi grande valeur que ceux que comportent la concession Treadgold, les pouvoirs de l'exécutif devraient être limités d'une manière ou d'une autre. Je comprends que l'Exécutif doit avoir certains pouvoirs dans les territoires non organisés, mais il n'est pas nécessaire qu'ils soient aussi étendus quand il s'agit d'accorder des concessions de cette nature. C'est ce côté de la question que je signale à l'attention de l'honorable ministre et quand le bill reviendra devant la Chambre, nous pourrons le discuter de nouveau en vue d'amender la loi en ce sens.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est une question qui se prête fort bien à la discussion et je ne crois pas que le gouvernement désire posséder d'autres pouvoirs que ceux qui sont nécessaires à l'administration des Territoires. Il lui faut dans le Territoire du Yukon, des pouvoirs qui ne seraient pas nécessaires ailleurs. Si l'honorable chef de l'opposition a quelque proposition déterminée à faire concernant les restrictions qui devraient être imposées aux pouvoirs exercés par le gouvernement, je les étudirai avec le plus grand soin.

Le bill est rapporté en troisième délibération et adopté.

SUBSIDES—CONTINGENT DU COURONNEMENT.

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

M. PORTER : M. l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre et plus particulièrement du ministre de la milice sur une question ayant trait à une interpellation que j'ai eu l'honneur de faire il y a quelque temps. Je dois dire que cette lettre m'a surpris et que la question dont elle traite a causé beaucoup de mécontentement et de désappointement dans une institution militaire importante de ce pays. Le 9 avril l'honorable député de Simcoe-est proposait que le détachement qui sera envoyé en Angleterre à l'occasion des fêtes du couronnement fût formé en entier, d'officiers et de soldats ayant fait du service actif dans le Sud-africain, avec les contingents canadiens. Dans sa réponse le ministre de la Milice s'est exprimé comme suit :

> Tout ce que je puis dire à mon honorable ami et à la Chambre, c'est que je me propose de recommander au gouvernement d'envoyer un contingent composé de 580 hommes, choisis dans les différents corps de milice du Canada ; que chaque corps soit représenté en proportion de son effectif ; que le choix soit fait parmi les miliciens enrôlés dans chaque district, et le ministère de la Milice s'efforcera de composer ce contingent de façon à ce qu'il soit autant que possible une représentation fidèle aux yeux de l'empire de notre milice canadienne. Je répète que nous prendrons soin que ceux qui ont servi noblement dans la guerre de l'Afrique du Sud aient justice.

Si l'on réfère aux règlements et ordres de la milice du Canada, on voit que l'ordre de préséance est réglé comme suit, à l'article 7, paragraphe 17 :

> Voici l'ordre de préséance parmi les différents corps de la milice du Canada—les corps de chaque arme ayant préséance selon la date de leur formation : premièrement, Messieurs les cadets du College millitaire royal..

Nous avons la promesse de l'honorable ministre que toutes les branches de la milice canadienne seraient représentées dans le contingent qui sera envoyé aux fêtes du couronnement. Nous avons aussi la preuve que les cadets du Collège militaire royal forment une branche de la milice canadienne, et ont la préséance sur toutes les autres en vertu des Ordres et Règlements de la Milice du Canada. Il y a plus que cela encore, au cours de la récente visite de Son Altesse Royale, le duc de Cornwall et York, au Collège militaire de Kingston, il s'est déclaré enchanté de ce qu'il voyait. Il a eu des mots flatteurs pour féliciter les cadets sur leurs travaux. Au mois de juin dernier, le ministre lui-même est allé visiter le collège et au cours de son inspection il a promis aux cadets qu'il ferait tous ses efforts pour que cette institution fut représentée aux fêtes du couronnement. Il a ajouté qu'il était certain que leur conduite justifierait pleinement son choix. Cette promesse de sa part ne me surprend pas, mais je suis désappointé de voir ce qui a eu lieu depuis quelques jours. Ces cadets appartiennent aux meilleures familles du Canada. Ils ont mis leurs services à la disposition du pays et au cours de leurs études ils sont soumis à de rudes travaux. Ils consacrent les plus belles années de leur vie à acquérir des connaissances qui leur permettront de rendre de grands services au pays. Le cours qu'ils suivent les entraîne aussi dans des dépenses considérables. Ceux qui sont sortis de cette institution ont fait honneur au Canada. Il y a quelques jours à peine le premier ministre a célébré la bravoure d'un cadet du Collège militaire royal. Il ne trouvait pas d'expressions assez fortes pour exprimer l'admiration que lui inspirait l'héroisme du lieute-

nant Bruce Carruthers. Bruce Carruthers a accompli un brillant fait d'armes, mais il n'est pas une exception parmi ses confrères. S'il est une branche de notre milice qui a droit aux égards du parlement et du pays ce sont bien les cadets du Collège militaire royal.

On comprend mon étonnement en recevant, dix-neuf jours après la première déclaration du ministre de la Milice, une pareille réponse à l'interpellation suivante :

Le gouvernement a-t-il l'intention d'envoyer un détachement du Collège militaire royal aux cérémonies du sacre royal ?

La réponse du ministre a été : non. Voici donc la position : Nous avons d'abord la promesse du ministre que toutes les branches de la milice canadienne seraient représentées dans le contingent qui serait envoyé à Londres : deuxièmement, nous avons l'engagement pris par le ministre, à Kingston même, de faire tous ses efforts pour que les cadets soient représentés à cette occasion, accompagnée de l'espoir que ces jeunes militaires se comporteraient d'ici là de manière à mériter cette recommandation. J'ai des lettres d'un officier supérieur, disant que pendant qu'il était en Angleterre, dernièrement, il a appris que le prince de Galles espérait voir un détachement du Collège militaire royal, aux fêtes du Couronnement. Se fiant à la promesse du ministre, ces jeunes gens se sont efforcés de se mettre en état de figurer avec honneur dans le contingent du couronnement.

Aujourd'hui le ministre déclare en pleine Chambre qu'il n'a pas l'intention d'envoyer un détachement de cette institution au couronnement. Inutile de dire que les cadets sont grandement désappointés. Je crois que le pays le sera aussi. Le ministre pourrait-il nous dire pourquoi il a ainsi changé d'idée. Se pourrait-il que les cadets, depuis que cette promesse leur a été faite, ne se fussent pas conduits de manière à se rendre dignes du choix qu'on avait fait d'eux. Si c'est là la raison, je voudrais que le ministre nous dise en quoi ils ont mérités d'être mis de côté.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suppose que l'honorable député ne fait pas partie de la députation depuis assez longtemps pour savoir que c'est l'habitude de donner avis au ministre directement concerné, de toute motion de cette nature. Si mon honorable ami s'était conformé à cette règle je serais peut-être plus en état de lui fournir les explications qu'il demande. Je dois lui dire cependant que ces plaintes n'ont pas leur raison d'être, si elles sont basées sur une promesse qui aurait été faite d'envoyer un détachement du Collège militaire royal aux fêtes du couronnement. Je ne sais pas du tout ce qu'il veut dire en parlant d'une pareille promesse faite par moi ou par le gouvernement. Il dit aussi que le duc de York et Cornwall, aujourd'hui le prince de Galles, lors de sa visite au Collège militaire royal, avait exprimé l'espoir de voir le collège représenté au couronnement du Roi. C'est la première nouvelle que j'en ai. Mais mon honorable ami peut se consoler. Il n'y a pas le moindre doute que parmi les officiers et peut-être aussi parmi les soldats qui iront au couronnement, il se trouvera des gradués du Collège militaire royal.

L'honorable député dit aussi que les cadets sont une branche de la milice active du pays. Théoriquement, il a raison, mais dans la pratique, ils ne sont pas considérés comme faisant partie de la milice active tant qu'ils n'ont pas reçu leurs brevets. Cette question a d'abord été soulevé par les parents de certains élèves, et j'en ai conféré avec le général en chef, qui m'a fortement recommandé de ne pas faire faire le voyage à ces jeunes gens. Sans entrer dans les détails, je puis dire que si les cadets allaient en Angleterre, ce ne pourrait être que comme simples soldats, et cela ne sera guère convenable. Ce sont de très jeunes gens, dons les études ne sont pas terminées. De plus si nous acceptions les cadets du Collège royal, il nous faudrait aussi accepter les cadets des autres écoles militaires. Le commandant général n'était pas d'avis que ces corps ne doivent pas être pris comme représentant de la milice canadienne, et j'ai fortement approuvé cette décision. En terminant, je n'ai qu'une chose à ajouter, et c'est que j'ai une aussi haute opinion du mérite des cadets du Collège militaire royal, et de l'importance de l'institution elle-même, que l'honorable député. Il me semble que le gouvernement, par l'attention qu'il lui a portée depuis son arrivée au pouvoir, a donné la preuve qu'il avait à cœur son avancement et sa prospérité.

Il suffit de se rappeler que cette institution, à notre arrivée, comptait une trentaine d'élèves avec une classe de gradués de 7 ou 8 par année, et qu'elle compte maintenant de 80 à 90 élevès avec une classe de gradués, de plus de trente, pour être certain que la Chambre et le public ne se laisseront pas prendre aux tentations plus ou moins détournées de l'honorable député pour créer l'impression que nous négligeons les intérêts de cette institution.

Après avoir mûrement étudié la question nous avons décidé qu'il était préférable pour ces jeunes gens de ne pas prendre part à cette démonstration. D'ailleurs, comme je l'ai dit, il y aura certainement parmi les officiers et soldats du contingent des gradués du Collège militaire royal qui se seront distingués non seulement au collège mais sur les champs de bataille du Sud-africain et dans la milice canadienne.

M. LENNOX : Parmi les remarques que vient de faire l'honorable ministre, il y en a une qui mérite d'être relevée. Il prétend que le nombre des élèves a beaucoup augmenté depuis l'avènement du gouvernemnt actuel.

Au premier abord cette comparaison peut paraître favorable au gouvernement actuel, mais il suffit de réfléchir un peu pour comprendre que les conditions qui existaient alors ne sont pas du tout celles d'aujourd'hui ; on serait même en droit de s'attendre à ce que le nombre des élèves fût beaucoup plus considérable qu'il n'est. Si on tient compte de l'esprit militaire qui a été réveillé par la lutte que soutient en ce moment l'Angleterre, du sentiment d'union qui existe dans tout l'empire, il n'est pas étonnant de voir que le nombre des élèves du Collège militaire royal soit plus grand qu'en 1896. Le sentiment général à l'heure qu'il est, c'est que le Canada, grâce à ses ressources et à ses richesses, doit être en état de pouvoir à sa propre défense et aider efficacement à celle de l'empire si l'occasion s'en présentait. Ce fait seul explique que le nombre des élèves est plus considérable aujourd'hui qu'il y a cinq ans.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cette augmentation s'est produite avant le commencement de la guerre. Les cadres étaient remplis avant qu'il fût question de la guerre sud-africaine.

M. LENNOX : J'accepte cette explication bien que l'honorable ministre ne nous donne aucun chiffre à l'appui. Il ne doit pas oublier non plus qu'avant la déclaration de guerre la défense de l'empire occupait déjà l'attention publique au Canada. C'est en 1894 qu'a commencé à se manifester cet esprit militaire dans toutes les classes de la population. En 1896, ce sentiment existait très fortement et explique la différence dans le nombre des élèves. Aujourd'hui les Canadiens comprennent qu'ils ont été assez longtemps sous l'égide de l'Angleterre et qu'il est de leur devoir d'accorder à la mère patrie une aide efficace, si l'occasion s'en présentait jamais.

INTERDICTION DU BŒUF CANADIEN.

M. BOYD : Avant que la Chambre se forme en comité, je désire la saisir d'une question importante pour une grande partie de la population et en terminant mes remarques, j'aurai l'honneur de proposer une résolution. Je veux parler du fait qu'en vertu d'une décision du bureau de la guerre, passée apparemment en 1901, le bœuf canadien est exclu des fournitures de l'armée, en Angleterre. Je dis que cela a été fait en vertu d'une décision du bureau de la guerre parce qu'aucune loi n'a été passée à cet effet, comme dans le cas de l'embargo sur nos animaux sur pied. Je vais d'abord lire une lettre datée de Liverpool, le 4 janvier 1902 :

M. D. A. Campbell, Montréal.

Cher monsieur,—Au sujet de votre demande de renseignement concernant l'exclusion du bœuf canadien des fournitures de l'armée, je vous transmets une lettre et une formule de contrat publiée par le bureau de la guerre. Vous remarquerez qu'il y est dit qu'il n'y a pas eu d'ordre spécial à cet effet... Il est impossible de dire le nombre d'animaux canadiens qui a servi à remplir ces commandes, puisqu'il n'en a pas été tenu compte, mais on peut dire que 40 pour 100 de ces animaux venaient du Nord-Ouest canadien et que l'interdiction en question a affecté sérieusement les prix du bœuf canadien.

Votre, etc.,

BAKER et WILLIAMSON.

Ces messieurs sont de grands commerçants d'animaux de Liverpool. Voici maintenant la réponse :

Bureau de la guerre, Pall-Mall, S.W.,

28 décembre 1901.

Messieurs,—J'ai reçu instruction du secrétaire du bureau de la guerre d'accuser réception de votre lettre datée du 21 courant, concernant la fourniture de la viande à l'armée et de vous transmettre une formule de soumission. Je dois ajouter qu'il n'y a pas d'ordre spécial disant qu'il ne sera employé que du bœuf élevé dans le pays. Je suis, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

W. P. PURY,

Sous-directeur des fournitures de l'armée.

J'ai ici une formule de soumission antérieure à cette date, c'est-à-dire, le premier juin dernier, demandant des soumissions pour la fourniture du bœuf du 8 décembre 1900, au 31 mai 1901. Le premier paragraphe se lit comme suit :

La viande devra être grasse, bonne, saine, savoureuse et de belle apparence. On ne prendra que des bœufs âgés de plus de deux ans et moins de huit, ou des veaux ou des vaches âgés de pas moins de deux ans et pas plus de quatre. La viande de mouton proviendra de moutons ou moutonnes. On n'acceptera pas de carcasses de moutons pesant moins de 50 livres.

C'était la formule des soumissions avant l'interdiction ; voici maintenant la formule pour la fourniture de la viande, du 1er juin 1901 au 30 novembre 1901. Ces soumissions devaient être envoyées avant le 24 avril 1901. Le paragraphe tel qu'amendé se lit comme suit :

La viande devra être grasse, bonne, saine, savoureuse et de belle apparence. On ne prendra que des bœufs élevés dans le pays, âgés de plus de deux ans et moins de huit, ou des veaux et des vaches âgés de plus de 2 ans et moins de huit ; la viande de mouton proviendra de moutons ou moutonnes. On n'acceptera pas de carcasses de moutons pesant moins de 50 livres.

Voici maintenant la formule de soumission pour la fourniture de la viande, du 1er décembre 1901 au 31 mai 1902 :

La viande devra être grasse, bonne, saine, savoureuse, et de belle apparence. On ne prendra que des bœufs élevés dans le pays, âgés de plus de deux ans et moins de huit, ou des veaux et des vaches élevés dans le pays, âgés de plus de deux ans et de moins de quatre ans ; la viande de mouton proviendra de moutons ou de moutonnes. On n'acceptera pas de carcasses de moutons pesant moins de 50 livres.

Conformément à l'article 19, relatif à la fourniture de la viande conservée et à l'article 9, relatif aux fournitures d'hôpitaux, on exigera du bœuf élevé dans le pays, pendant cinq jours par semaine et du mouton (qui pourra être gelé) pendant deux jours.

Voici maintenant un autre paragraphe qui a été ajouté à la formule des soumissions :

Article 23. Chaque quartier ou partie de bœuf fourni en vertu du présent contrat devra porter une étiquette certifiant qu'il provient d'un animal élevé dans le pays conformément à l'article 1er de la soumission. Les étiquettes seront fournies par le fournisseur et seront rédigées selon les formules suivantes :—

Le bœuf auquel cette étiquette est attachée provient d'un animal élevé dans le Royaume-Uni.

Signature du fournisseur.....
Date .....190 .

Quand cette importante industrie, a, comme je l'ai déjà dit, été privée par cette mesure du War-Office, de participer dans ce commerce, il semble étrange que notre gouvernement n'en sache rien. Il paraît qu'au 31 janvier même, le département auquel préside notre "practical farmer", ne savait encore rien de la grande injustice qui se passait à nos nationaux sous ce rapport. Je dis qu'il est étrange qu'il en soit ainsi, mais il en est ainsi tout de même. L'honorable député de Russell (M. Edwards) et l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Robinson) dont j'ai entendu les discours sur le budget, nous ont dit que tout ce que nous avions à faire était d'envoyer nos bestiaux au marché ouvert de l'Angleterre et de les y vendre. Je voudrais que ces honorables messieurs, que je vois à leurs sièges, y réfléchissent. Non seulement on a adopté une mesure de protection en mettant l'embargo sur nos bestiaux, mais on a appliqué l'exclusion complète. Pour revenir au point auquel j'ai parlé de l'honorable ministre de l'Agriculture et j'ai mentionné la date du 31 janvier, je dirai que cette question agitait les esprit des habitants du Manitoba, et qu'on en a fait le sujet d'une résolution qui a été suivie d'une pétition présentée à cette Chambre demandant si la chose était vraie et comment cela se pouvait après tout ce qui s'était passé entre le gouvernement impérial et notre propre gouvernement. Je crois, pour ma part, que si l'on avait porté la chose à l'attention du War-Office, on y aurait remédié. Le 30 janvier l'honorable ministre de l'Agriculture recevait la dépêche télégraphique suivante :

Winnipeg, 30 janvier.

Veuillez télégraphier pourquoi les autorités impériales n'acceptent pas les bestiaux canadiens des fournisseurs de l'armée, et nous dire de quelle autorité se pratique cette exclusion.

(Signé) GREFFIER DE LA CHAMBRE.

A cette dépêche l'honorable ministre a répondu :

Ottawa, 31 janvier.

Au greffier de la Chambre, Winnipeg.

Vous me demandez pourquoi on n'accepte pas les bestiaux canadiens des fournisseurs de l'armée. Je ne sais rien de pareille exclusion.

(Signé) SYDNEY FISHER.

Il semble étrange qu'une industrie agricole de cette importance soit l'objet d'une pareille interdiction sans que le ministre de l'Agriculture en sache rien. M. Wylie, grand éleveur et commerçant de Maple-Creek, m'informe que cette interdiction fait au commerce une différence d'au moins $5 par tête, parce que les entrepreneurs auxquels on expédie profitent de la situation pour dire : "Nous regrettons de ne pouvoir fournir ce bœf canadien à l'armée ; autrement nous vous en donnerions un meilleur prix". Je ne veux pas être très long. J'ai exposé brièvement les faits, et je regrette que l'honorable député de Montréal, division de Saint-Laurent (M. Bickerdike), ne soit pas ici, car je m'attendais qu'il m'appuierait en ceci.

L'honorable député (M. Bickerdike) est fort ennuyé de la chose, mais par suite du sérieux accident qui lui est arrivé il n'a pas pu assister constamment aux séances. Cependant, la dernière fois qu'il était ici, je lui dis que je me proposais de la discuter à l'occasion de la motion à l'effet de constituer la Chambre en comité des subsides, et que je parlerais de ce qui s'était passé entre nous. Je ne saurais comprendre comment le gouvernement peut se justifier d'avoir laissé passer inaperçu une chose aussi importante pour les intérêts canadiens. On m'informe que le ministre de l'Agriculture est allé en Angleterre depuis que cette exclusion a eu lieu, et comme me l'a dit M. Wylie, plusieurs des commissaires des bestiaux ont été surpris qu'il ne soit pas allé leur faire des représentations et qu'il n'ait pas exercé d'influence auprès des autorités impériales pour faire cesser cette exclusion.

Une députation s'est présentée au ministre de l'Agriculture à Aberdeen au sujet de l'interdiction du bétail canadien, et il a répondu que si la chose n'était pas établie par un acte du parlement impérial on pourrait peut-être y remédier. Eh bien, M. l'Orateur, la chose n'est pas établie par un acte du parlement impérial, et pourquoi notre gouvernement n'y a-t-il pas remédié ? En vérité, en face de l'action des autorités impériales en l'espèce, on serait porté à croire qu'elles n'apprécient guère la préférence que le Canada a jugé à propos de donner à l'Angleterre. On remarquera que l'exclusion ne porte pas sur le mouton, de sorte que l'Australie n'en souffre pas, et le Canada est à peu près la seule colonie qu'atteigne cet ordre des autorités impériales.

C'est une affaire très sérieuse et je crois que le gouvernement mérite notre censure pour n'avoir pas agi plus promptement et avec plus d'effet pour la protection de cette importante industrie. J'ai donc l'honneur de proposer, appuyé par M. Halliday :

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants :—"il appert des formules de contrats et de soumissions demandées par le gouvernement britannique pour la fourniture de bœuf aux armées impériales dans la Grande-Bretagne et l'Irlande, qu'il n'est pas permis aux entrepreneurs de fournir du bœuf canadien à cette fin ; que bien que cette exclusion existe depuis le mois de juin 1901, cette Chambre regrette que le gouvernement actuel n'ait pris aucunes mesures pour redresser ce grief en faisant, en temps op-

portun, des représentations au gouvernement britannique en vue d'assurer la protection des intérêts des fermiers et des marchands de bestiaux du Canada."

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (l'honorable Sydney Fisher) : L'honorable député a proposé ce qui équivaut à une motion de non-confiance. Je regrette qu'il ait pris cette mesure, et je crois que s'il avait songé un peu plus à la question il ne serait peut-être pas allé jusqu'à faire une pareille motion.

Il désire censurer le gouvernement et moi-même, parce que, suivant lui, nous n'avons pas profité des circonstances, particulièrement pendant que j'étais en Angleterre, au printemps dernier, pour empêcher le gouvernement impérial de prendre cette mesure. Ce dont il se plaint s'est fait, me dit-on, au mois de juin dernier, pendant même, je crois, que j'étais en Angleterre. Je dois avouer que je n'en savais rien alors et que n'ai été en mesure d'en rien savoir que quelque temps après. Il serait sans doute mieux qu'on nous envoyât les contrats du War-Office et de la Marine en bonne et due forme. Mais cela n'a pas encore été la pratique jusqu'ici. Le contrat en question s'est passé sans qu'on nous en donnât avis ni à d'autres, que je sache, et ce n'est qu'au commencement de cette année qu'il est venu à ma connaissance. Ce contrat était connu d'un certain monsieur qui est intéressé dans le commerce des bestiaux et qui, je le présume, avait obtenu ce renseignement d'amis en Angleterre intéressés dans la fourniture du bœuf à l'armée britannique. Aussitôt que ce renseignement est venu à notre connaissance, lord Strathcona a fait des représentations au War-Office en leur faisant observer que pareille exclusion était préjudiciable au commerce canadien ; qu'elle n'était pas juste et qu'il espérait qu'on prendrait des mesures pour faire disparaître cette restriction de la formule des contrats. Il est parfaitement juste de dire en toute franchise que depuis que lord Strathcona a fait cette représentation au War-Office, mon département n'a reçu aucune réponse. Si lord Strathcona eût reçu une réponse, je crois qu'il me l'aurait communiquée immédiatement ; mais il va sans dire que je ne voudrais affirmer qu'il n'ait pas reçu de réponse au cours des huit ou dix derniers jours. Quoi qu'il en soit, mon département ou le gouvernement ici n'a reçu aucune réponse à ses représentations. Je comprends parfaitement que cette mesure du War-Office peut avoir préjudicié au commerce des bestiaux canadiens en Angleterre. Je crois qu'elle fermera dans une certaine mesure à notre bétail le marché des fournisseurs de l'armée. Mais je trouve singulier que depuis l'adoption de cette formule de contrats, le War-Office a passé des contrats pour la fourniture de viandes au Sud-africain, dans lesquels on admet le bétail des colonies. Je dirai à l'honorable monsieur (M. Boyd) qu'en conséquence des représentations que mon département a faites au War-Office, on a tout dernièrement envoyé au Canada, des formules de contrats pour l'armée et pour la marine, et ces formules de contrats sont pour la fourniture des viandes par des entrepreneurs canadiens dont les noms ont été mis sur la liste des entrepreneurs en Angleterre. Le War-Office et la Marine ont dernièrement envoyé ces formules de contrats à des gens du Canada pour la fourniture des viandes canadiennes.

M. MONK : Le ministre a-t-il quelques-unes de ces formules ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en ai pas sous la main en ce moment.

M. MONK : Je suppose qu'on les présentera à la Chambre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. Elles n'ont pas été envoyées en grands nombres, mais je crois qu'on les a adressées aux personnes dont les noms ont été fournis et qui ont demandé qu'on leur donnât l'occasion de soumissionner.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre mettra-t-il devant la Chambre les représentations qu'a faites lord Strathcona et dont il a parlé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. J'ai justement le document ici. Je n'ai pas les dépêches qui ont été échangées entre mon département et le War-Office au sujet des contrats à donner à des maisons canadiennes. Mais je puis assurer la Chambre et l'honorable député que tandis que je n'ai pas fait particulièrement attention à la formule des contrats dans la Grande-Bretagne, c'est-à-dire celle des contrats des entrepreneurs britanniques, nous avons, mon département et moi, exercé toute notre influence et fait tous nos efforts pour obtenir du War-Office, et aussi de la Marine, des contrats de fournitures pour des maisons canadiennes ; et le War-Office et la Marine, se sont, chacun de son côté, montrés assez disposés à céder à ces représentations et à permettre à des entrepreneurs canadiens de faire leur part de fournitures. Cela indique que si les contrats cités cette après-midi comme ayant été passés avec les commerçants et les bouchers anglais stipulent que ceux-ci devront fournir du bœuf anglais, on n'a pas hésité du tout à accepter le bœuf canadien des entrepreneurs du Canada. Je crois aussi très sincèrement qu'à la suite des représentations qui ont déjà été faites et celles qui se font aujourd'hui à Londres, cette restriction va disparaître. J'espère qu'il en sera ainsi, non pas que je craigne que notre commerce de bétail doive en souffrir grandement en Angleterre, mais parce que je regarde, de même que tout canadien regarde, je crois, notre bétail comme tout aussi digne que le bétail anglais de fournir la viande pour l'exécution de ces contrats, et que nous nedevrions pas souffrir sur le marché anglais de plus de restrictions qu'il n'y en a contre nous aujourd'hui.

L'honorable monsieur a parlé de la question de l'embargo. A ce sujet je ne puis que dire ceci, c'est que maintes et maintes fois, non seulement à nos propres représentations, mais aussi aux représentations de certaines classes et associations en Angleterre, le ministre d'Agriculture en Angleterre a déclaré qu'il ne pouvait pas et ne voulait pas lever cet embargo. Encore tout récemment, comme, j'ose le dire, les honorables messieurs l'ont remarqué, l'Association des bouchers de Londres a encore fait des représentations, en conséquence de la rareté de la viande en Angleterre, et demandé la levée de l'embargo contre le bétail canadien ; mais elle a reçu du ministre de l'Agriculture la même réponse que celle qu'il avait fait l'année dernière aux intérêts associés d'Edimbourg. L'injustice—le mot, je crois, n'est pas trop fort—dont souffre le bétail canadien sur le marché anglais par suite de cet embargo, en est une sur laquelle tout le monde est d'accord en cette Chambre et dans le pays ; et personne plus que moi ne désirerait persuader au département de l'Agriculture en Angleterre, ou au gouvernement anglais ou au parlement anglais, de lever cet embargo ; mais la façon dont le ministre de l'Agriculture a accueilli nos représentations et la façon dont il y a répondu, m'ont convaincu que pour le présent on ne saurait espérer un changement sous ce rapport.

Tandis que je parle du ministre de l'Agriculture, je dois aussi avouer que M. Chamberlain, le secrétaire des Colonies, m'a traité de la même façon à ce sujet, quand j'étais en Angleterre l'année dernière, et m'a donné à entendre que la décision du ministre de l'Agriculture doit être regardée comme finale. Dans les circonstances, je ne crois pas qu'il y ait nécessité ni avantage pour nous à discuter la question de l'embargo. Je n'ai rien de plus à dire ; et je dois demander à la Chambre de repousser la motion que l'honorable député a mise entre vos mains, M. l'Orateur. Je ne crois pas qu'on ait démontré que mon département, ou le gouvernement, ait de quelque manière manqué à son devoir. Au contraire nous avons pris les précautions nécessaires, nous avons essayé de faire disparaître les difficultés qui se sont présentées et nous sommes en tout temps prêts à travailler de notre mieux dans l'intérêt des cultivateurs canadiens.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : M. l'Orateur, le discours que nous venons d'entendre est en grande mesure apologique. L'honorable ministre est comme le potache qui a conscience de s'être mal conduit et qui s'attend à la férule. Il a commencé par attirer l'attention de la Chambre sur ce que la présente motion est une motion de non-confiance, et il s'est plaint de cela. Eh bien, mon honorable ami n'aurait guère pu présenter sa motion sous une autre forme, à cette période de la sesion. Il a longtemps essayé de la présenter à la Chambre sous une autre forme en n'a pu réussir. D'ailleurs je ne vois pas comment l'honorable ministre aurait à se plaindre de ce que mon honorable ami propose à la Chambre d'exprimer un regret de ce que le gouvernement n'a pas plus tôt fait des efforts pour empêcher qu'on ne mît cet embargo sur le bétail canadien. Il est tout à fait évident que l'honorable ministre n'a apporté aucune attention à la chose ou bien que son département est coupable de négligence ou d'incurie. S'il avait exercé la vigilance nécessaire, il n'aurait pas ignoré pendant plus d'un an le présent état des choses. A lui plus que personne il appartenait de découvrir par tous les moyens possibles comment le cultivateur canadien pouvait tirer parti du marché de la Grande-Bretagne. L'honorable ministre a passé une grande partie de l'été dernier en Angleterre avec le commissaire de l'industrie laitière. Ils ont parcouru le pays suivis de reporters, y faisant des discours longuement reproduits, et le ministre s'y est conduit de la façon la plus généreuse envers l'Angleterre. J'ai remarqué dans le compte rendu d'un de ses discours qu'il disait au peuple anglais avec qu'elle générosité le Canada s'était conduit à son égard, comment le Canada avait réduit ses droits sur les importations anglaises, de lui-même et en toute gracieuseté, sans demander ou désirer de retour.

Il s'est montré d'une générosité extrême envers l'Angleterre, mais en même temps il négligeait totalement l'occasion qui se présentait à lui d'obtenir quelque chose en retour pour le cultivateur du Canada. C'était une générosité à laquelle le cultivateur canadien ne s'attendait guère. Mais l'état de chose dont on se plaint aujourd'hui a été porté à son attention le 1er décembre 1901, et bien qu'il eût existé depuis plus d'un an ni lui ni son département n'en savait rien. Il ne pouvait s'être tenu bien au courant de ce qui se passait sur le marché qui gouverne plus particulièrement les intérêts du cultivateur canadien. Le fait même qu'il ne savait pas ce qui s'était passé, nous donne raison d'exprimer le regret qu'il ne se soit pas montré plus attentif aux besoins de la situation et ne se soit pas occupé davantage des intérêts des cultivateurs canadiens quand, plus que tout autre, il doit avoir ces intérêts à cœur. Le 31 décembre 1901 ou le 30 janvier 1902, l'honorable monsieur télégraphiait au secrétaire de l'Agriculture du Manitoba qu'il ne savait rien de la chose. Il est un peu étrange de voir que les gens du Manitoba, de la Colombie Anglaise et des Territoires connaissent tous ce qui en est, pendant que le ministre de l'Agriculture à Ottawa, qui est supposé en rapport constant avec le peuple anglais, n'en sait rien du tout.

Cela ne démontre-t-il pas qu'il ne se rend pas suffisamment compte de la situation ? Cela ne témoigne-t-il pas une négligence dans la gestion de son département absolument incompatible avec les responsabilité de sa position ?

Il déclare que quelques contrats ont été passés dernièrement avec des Canadiens pour la fourniture de bœuf à l'armée impériale. Mais il ne nous a pas dit quelles représentations avaient été faites au Haut-commissaire pour faire lever l'embargo. Si l'honorable ministre avait été désireux de venir au secours du cultivatenr canadien comme il devrait l'être, il aurait fait comme sir Charles Tupper alors qu'il était Haut-commissaire. Il aurait profité de la première occasion,et tant par cable qu'autrement il aurait mis en jeu toutes les influences possibles afin d'obtenir l'avantage désiré par le cultivateur canadien. Sir Charles Tupper n'attendit pas que des lettres eussent été échangées entre notre département de l'Agriculture et celui d'Angleterre, mais il se servit du câble et cela très souvent. Il ne perdit pas même une heure pour essayer de faire lever l'embargo et il y réussit très vite. Mais tout ce que le ministre actuel de l'Agriculture a fait a été de communiquer quelques représentations au Haut-commissaire à Londres, et l'on ne nous dit pas si ces représentations ont été faites il y a un, deux ou trois mois, mais l'on nous informe que le ministre n'a rien de plus à nous apprendre pour le moment. En d'autres termes, il se repose sur ses lauriers, sans paraître attacher d'importance à ce que ce soit dans six mois ou non que le Haut-commissaire lui envoie une réponse. Je crois, en conséquence, que cette Chambre devrait exprimer des regrets que l'honorable ministre n'ait pas agi plus tôt, ou ne se soit pas plus rendu compte de la situation afin de favoriser les intérêts des cultivateurs canadiens.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Si l'honorable député avait rédigé sa motion dans un esprit plus large, et avec l'objet de faire disparaître le grief dont on se plaint, j'aurais été très heureux de l'appuyer. Je considère tout cela comme très urgent, et j'ai attiré là-dessus l'attention de la Chambre dès le commencement de la session, quand j'ai présenté une motion pour demander qu'on produisît la correspondance relative à l'embargo sur le bétail canadien. Je regrette que mon honorable ami ait fait sa motion dans le seul but de jeter le blâme sur le ministre de l'Agriculture, quand se ministre n'est réellement pas le coupable dans cette affaire. Nous devons rejeter tout le blâme sur le gouvernement et le parlement d'Angleterre. Si l'honorable député s'était contenté de demander à ce parlement de protester contre l'injustice criante que le gouvernement et le parlement anglais nous ont infligée par cet embargo sur le bétail canadien, j'aurais été heureux de voter en faveur de sa motion. L'honorable député nous a dit que le ministre de l'Agriculture en Angleterre, le très honorable M. Hanbury, avait déclaré l'an dernier que s'il n'avait pas été lié par une loi, il aurait pu s'occuper de cette question de l'embargo sur le bétail canadien. Evidemment, mon honorable ami ne se rappelle pas les paroles que M. Hanbury a alors prononcées. S'il veut référer au " Star " de Montréal du 26 octobre dernier, et au " Herald " de Montréal du 30 octobre dernier, il verra que ce que M. Hanbury a dit c'est que, tant qu'il serait ministre de l'Agriculture, non seulement la loi restrait telle qu'elle est, mais il ne demanderait jamais au parlement anglais de remédier à l'injustice. Donc, s'il nous faut blâmer quelqu'un, ce devrait être le gouvernement anglais. Je suis d'avis que ce parlement devrait exprimer son opinion au sujet de cette injustice, non pas en y mettant du ressentiment, mais d'une façon digne et calme, et qu'il devrait demander au gouvernement anglais d'apporter remède à la situation. Selon moi, nous devrions insister auprès du gouvernement et du parlement anglais sur la convenance et la justice d'abroger ou d'amender la loi. Mais, pour ce qui est du Canada, si quelqu'un y est à blâmer, c'est notre Haut-commissaire à Londres. Je n'affirme pas qu'il est à blâmer, mais je dis que nous payons $10,000 par année à un Haut-commissaire pour nous représenter à Londres, et que nous y maintenons tout un personnel de fonctionnaires, avec mission de se tenir en contact avec le gouvernement anglais et nous renseigner sur tout ce qui pourrait leur sembler important, c'est leur devoir d'informer immédiatement le gouvernement canadien de tout ce qui peut se passer là-bas. Assurément, le Haut-commissaire devrait pouvoir être informé, avant un ministre au Canada, de ce qui peut surgir là-bas qui soit au détriment des intérêts canadiens. Je suis d'avis que les attributions du Haut-commissaire doivent consister à nous tenir informés de tout ce qu'il pourrait apprendre d'avantageux pour nous en Angleterre, comme de tout ce qu'il pourrait surgir de désavantageux.

Mais je crains qu'il soit si occupé à plaire à M. Chamberlain, qu'il n'a guère le temps de voir aux intérêts des Canadiens. Je crains que lord Strathcona, et cela sans vouloir mettre en doute son dévouement au Canada, ne soit si occupé à fournir du bétail à l'armée anglaise qu'il n'a guère le temps de voir aux intérêts de nos éleveurs qui désirent fournir à cette armée de la viande provenant de bétail déjà abattu. Je crois qu'il n'est que juste que nous relevions l'erreur dans laquelle est tombée mon honorable ami en citant les paroles de M. Hanbury.

M. BOYD : Ce que j'ai déclaré c'est que, en discutant ce sujet en Ecosse devant une délégation de cultivateurs, M. Hanbury a dit qu'une loi avait été passée en 1896, et qu'il lui était en conséquence impossible de faire droit à nos réclamations. Ce n'est que plus tard que M. Hanbury a prononcé les paroles que mon honorable ami a citées.

M. BOURASSA : Mais si mon honorable ami désire nous renseigner exactement sur la situation en Angleterre, il ne devrait pas jeter tout le blâme sur notre ministre de

l'Agriculture, mais nous faire comprendre que non seulement le ministre anglais est lié par une loi, mais qu'il a aussi déclaré positivement qu'il ne ferait rien tant qu'il serait ministre de l'Agriculture. Pour ce qui est de notre propre ministre de l'Agriculture, je suis heureux de dire que j'étais présent en Angleterre dans le temps même où il employait tous ses efforts pour nous être utile, et je sais pertinemment qu'il n'a rien négligé pour amener le peuple anglais à changer son attitude à notre égard. Je ne dis pas cela, pour flatter le gouvernement en général ou le ministre de l'Agriculture. Je crois que la situation que je me suis faite dans cette Chambre doit faire foi que je n'ai aucune arrière-pensée de cette sorte. Lorsque je donne crédit au gouvernement pour quelque chose, c'est simplement parce que je crois que cela lui est dû, et quand je blâme le gouvernement c'est également aussi parce que je crois alors qu'il mérite d'être blâmé.

M. BOYD : Vous ne le blâmez pas très souvent.

M. BOURASSA : Il y a quelque chose qui me fait différer d'opinion avec le ministre de l'Agriculture et c'est ceci. Je n'admets pas que nous devions nous soumettre, tout simplement parce MM. Hanbury et Chamberlain ont dit qu'ils ne pouvaient rien faire. Je crois que ce parlement devrait exprimer ses vues et les soumettre au gouvernement et au parlement anglais. L'honorable député vient de reconnaître qu'on nous a fait une injustice. Il a dit que, dans le moment, il n'y avait aucune raison d'appliquer la loi d'exclusion au bétail canadien. En conséquence, je dis de mon côté qu'aucune session de ce parlement ne devrait se terminer sans que la Chambre, par un vote unanime, ait protesté contre l'injustice qu'on nous fait, et cela tant que cette injustice n'aura pas disparu. Ceux qui ont le droit de se plaindre de cette injustice, ce sont les représentants du peuple canadien, et ces représentants devraient protester. Je regrette que l'honorable député n'ait pas présenté sa motion dans un esprit aussi large, et j'espère que la session ne se terminera pas sans qu'une motion de ce genre ait été présentée, motion qui contiendrait les protestations du peuple canadien, mais sans toutefois l'intention d'en tirer un argument politique soit pour un parti ou pour un autre.

M. Wm J. ROCHE (Marquette) : Je crois que nous admettrons tous que le sujet qui a été soumis à l'attention de la Chambre par l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) est de la plus grande importance, pour le peuple canadien en son entier, mais plus particulièrement pour nos éleveurs et nos cultivateurs. La guerre de l'Afrique du Sud nous ouvre en quelque sorte un nouveau marché, et amène un surcroît de demandes pour plusieurs de nos produits agricoles, surtout pour nos foins, notre farine et nos viandes. Mais nous devons seulement considérer ce marché comme temporaire. Et vu que nous produisons bien plus de ces articles qu'il n'est nécessaire pour la consommation domestique, nous devons voir à employer tous les moyens en notre pouvoir pour faire disparaître toute restriction ou tout embargo quelconque qui pourrait nuire à ce commerce, soit que cela ait trait à l'armée dans l'Afrique du Sud ou dans le Royaume-Uni. Pour ce qui est de l'abattage de notre bétail au port d'entrée dans la Grande-Bretagne, cet embargo est en vigueur depuis déjà plusieurs années. Le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) nous a dit qu'il avait abandonné l'idée de faire lever cet embargo par la voie de représentations aux autorités anglaises, et que, pour ainsi dire, il avait cessé de diriger ses efforts en ce sens.

Mais si l'honorable ministre n'a pas agi plus promptement pour essayer de faire lever cet embargo, qu'il ne l'a fait au sujet de la clause du contrat prohibant l'usage de viandes étrangères dans les contrats de l'armée, je ne m'étonne pas qu'il désespère de faire lever l'embargo dans un avenir prochain. Quelque prétexte qu'on ait pu invoquer comme maladie, dans le temps où l'embargo a été décrété pour le bétail—et je crois qu'il y a eu, en effet, quelque cas de maladie parmi le bétail des Etats-Unis—l'on n'a pu diagnostiquer aucun cas bien caractérisé de pleuro-pneumonie parmi notre bétail canadien depuis que l'embargo a été décidé. Nous sommes donc ainsi amenés à conclure que cet embargo est destiné à être tout simplement une mesure de protection pour les éleveurs de bétail dans la Grande-Bretagne. Et il en doit être de même pour la clause des contrats relative aux fournitures de viande pour l'armée. Il doit paraître certes fort étrange, alors que le Canada a accordé un tarif préférentiel à la Grande-Bretagne en permettant à ses produits manufacturés d'entrer dans ce pays à 33⅓ pour 100 de moins que le tarif habituel, alors aussi que nos fils sont allés verser leur sang en Afrique pour la cause de l'empire et où ils ont le privilège de manger du bœuf canadien, il est certes, dis-je, fort étrange que l'on refuse le même privilege aux soldats anglais stationnés dans la Grande-Bretagne. Actuellement, notre viande de bœuf est prohibée, et pas une seule livre ne peut être fournie aux troupes impériales, par suite de cette clause dans le contrat. Il peut se faire que la métropole prenne le ministre de l'Agriculture au mot. Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) quand l'honorable ministre était en Angleterre, il a informé les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne que nous ne désirions aucune réciproque pour le tarif préférentiel que nous avions accordé à la métropole. Cette mesure non seulement ne nous accorde aucune préférence pour ce qui est de nos viandes de bœuf—je ne crois pas qu'aucune préférence de ce

genre ait été demandée—mais elle prohibe notre viande canadienne, et lui ferme complètement le marché anglais. Quelques-uns seront peut-être d'avis que nos éleveurs canadiens n'y perdent pas grand'chose. Mais nous avons entendu un honorable député, engagé dans ce commerce, nous déclarer ici aujourd'hui qu'au moins 40 pour 100 du bétail du Nord-Ouest servaient à la fourniture de la viande à l'armée, et aussi que cette clause représente tout simplement une perte d'au moins $5 par tête de bétail expédiée du Canada. Par conséquent, c'est là une perte des plus sérieuses. Mais, même s'il n'y avait aucune perte d'argent, cette condition serait aussi très regrettable au point de vue du sentiment. Notre gouvernement a permis aux questions de sentiment de jouer un grand rôle pour changer nos relations commerciales avec la métropole. Il souffle partout un vent d'impérialisme, et la tendance est à une union plus étroite entre toutes les parties de l'empire britannique. On n'a pas agi sagement en décrétant, dans le moment actuel, de nouvelles restrictions pour le bœuf canadien. Il se peut que la Grande-Bretagne y voit son affaire, mais il n'en est pas moins fort étrange pour un gouvernement libre-échangiste d'adopter une ligne de conduite non plus seulement de protection, mais, ce qui est pire, de prohibition. La leçon que les Canadiens doivent retirer de tout cela, c'est que nos hommes d'Etat devront surtout se préoccuper, avant toutes choses, des intérêts du Canada. Je partage absolument l'avis du premier ministre, qui nous a déjà dit que John Bull nous respectera d'autant plus que nous nous occuperons plus de nos propres intérêts. L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) vient maintenant nous dire qu'il ne peut appuyer cette résolution parce qu'il y voit une condamnation du gouvernement. L'honorable député est toujours prêt à prodiguer ses conseils au gouvernement, il est toujours prêt aussi à se faire le Mentor du gouvernement anglais, et même à censurer ce gouvernement en des termes très vifs ; mais tout ce beau feu s'éteint quand il s'agit de condamner son propre chef.

M. BOURASSA : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui ferai remarquer que j'ai déjà voté contre mon parti plus souvent qu'il ne l'a fait contre le sien.

M. ROCHE (Marquette) : Cela prouve que le parti auquel appartient l'honorable député est plus souvent dans son tort que mon propre parti. D'ailleurs, je ne pose pas, moi, en indépendant, ni comme chef d'un troisième ou quatrième parti. L'honorable député (M. Bourassa) déclare qu'il ne peut censurer ce gouvernement parce qu'il a exercé toute la diligence possible à ce sujet, et que toute la faute doit retomber sur le gouvernement britannique. Mais, si l'on considère que ces soumissions ont dû être données en avril de l'année dernière, et que tout une autre année s'est déjà écoulée, il paraît évident que le ministre de l'Agriculture aurait pu y mettre plus de diligence. Et quand le greffier de l'Assemblée législative du Manitoba eut attiré là-dessus, en janvier dernier, l'attention du ministre, celui-ci dut admettre qu'il ne connaissait rien de tout cela. On pourrait croire que, dans un cas de ce genre relevant de son propre département, et aussi important que celui de la fourniture des rations à l'armée, le ministre de l'Agriculture aurait dû être le premier homme à être informé de la chose, comme aussi le premier homme à agir promptement dans les circonstances. Mais les rapports démontrent, ainsi que je l'ai dit, que son ignorance de ce qui ce passait était complète, jusqu'à ce que son attention ait été attirée là-dessus en janvier dernier par le greffier de l'Assemblée législative du Manitoba. Par conséquent, nous avons le droit de censurer l'honorable ministre parce qu'il n'a pas exercé plus de diligence, et parce qu'il ne s'est pas employé à faire retrancher cette clause du contrat. Plusieurs résolutions ont été votées par la législature du Manitoba en février dernier, quelques jours avant la prorogation, demandant avec instances au gouvernement du Dominion de prier les autorités impériales de mettre, dans ces contrats, notre bétail canadien sur le même pied que celui de la Grande-Bretagne. Ces résolutions ont été votées à l'unanimité. Elles furent présentées par un député qui était lui-même un grand exportateur de bétail. Evidemment, dans le Nord-Ouest, on considère cela comme très important, et aussi comme une chose destinée à avoir des effets très funestes pour notre pays, à moins qu'on y apporte des changements. Par conséquent, je ne puis m'empêcher de voir la résolution présentée par l'honorable député de Macdonald d'un tout autre œil que l'honorable député de Labelle, et je suis d'avis que cette résolution mérite l'appui de tous les députés conservateurs et indépendants de cette Chambre.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je suis porté à adopter un moyen terme à ce sujet, parce qu'il me paraît que le gouvernement de la métropole et notre propre gouvernement sont tous deux à blâmer. Je ne crois pas que le gouvernement anglais adopte jamais une autre ligne de conduite que celle que lui a tracée M. Hanbury. Et pourquoi le ferait-il ? Il n'y a aucun doute que si le gouvernement anglais mettait notre bétail canadien sur le même pied que le bétail anglais, il s'ensuivrait certains dommages pour les éleveurs de bétail dans le Royaume-Uni ; et je doute beaucoup que nous puissions exercer une pression suffisante pour les amener, là-bas, à écarter cet obstacle à notre commerce. Là où je blâme le gouvernement de la métropole c'est que, après avoir accordé à l'Angleterre le bénéfice de clauses préférentielles, et après avoir, ainsi que l'ont fait remarquer mes honorables amis de l'ouest, fait des sacrifices considérables pour la défense du drapeau de

l'empire, l'on n'ait pas jugé à propos que tout cela nous donnait droit à plus de considérations. Mais, quant à attendre quelque résultats pratiques des représentations qu'on peut faire, j'en doute beaucoup. Le langage dont s'est servi M. Hanbury, tel que cité par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), est bien plus positif que celui dont se servent généralement les hommes d'Etat anglais, et je crois que nous devons en conclure que, pour longtemps encore, tous les efforts que nous pourrions tenter resteront infructueux.

Mais je désire tout particulièrement faire remarquer que notre propre gouvernement a ici un devoir à remplir, et que le ministre de l'Agriculture a complètement manqué de remplir ce devoir.

Je crois que, lorsque la Chambre est réunie, c'est l'une de ses prérogatives d'exprimer son opinion sur des questions de cette nature ; pendant les vacances il appartient au ministère en cause de faire les représentations voulues au cabinet anglais quant aux matières commerciales de cette importaance intéressant l'avenir de notre agriculture. Il incombe en tout temps et sous un bref délai au ministre de l'Agriculture de faire des représentations aux gouvernements des autres pays et au cabinet de Londres en particulier lorsqu'elles sont nécessaires à la sauvegarde de nos intérêts. Cette question se présente à mon esprit : Qu'a fait le ministre de l'Agriculture dans les circonstances actuelles ? Depuis trois ou quatre jours, il a reçu avis de la présentation de la présente motion, qu'a-t-il soumis à la Chambre pour établir qu'il a fait diligence ? Une motion comme celle de l'honorable député (M. Boyd) impose au ministre de l'Agriculture l'obligation de démontrer qu'il a fait diligence.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas reçu avis de la présentation d'une motion. L'honorable député m'a dit qu'il ferait quelques commentaires sur ce sujet, mais nous n'avons eu connaissance de sa motion que lorsqu'il l'a présentée cette après-midi.

M. MONK : On me dit que le ministre a été averti. Il n't pas reçu une copie de la motion, mais un avis suffisant pour le porter à déposer les rares documents en sa possession concernant cette affaire ; s'il existe d'autres documents de nature à le justfier ou à l'excuser—car, en somme, il a simplement cherché à s'excuser—pourquoi ne nous sont-ils pas communiqués ? Le ministre de l'Agriculture ne nous donne pas une dépêche, pas une lettre, pas une seule ligne pour établir qu'il a fait quelque chose à ce sujet. Voici sa propre dépêche du 31 janvier dernier ; que dit-elle ? Que le ministre ne connaît rien de cette défense. Voici la dépêche qu'il a adressée au greffier de l'Assemblée législative, à Winnipeg :

Au sujet de votre question demandant pourquoi le bétail canadien n'est pas accepté pour le ravitaillement de l'armée, je ne sache pas que cette enclusion existe.

Le 31 janvier, il n'en savait rien. Qu'a-t-il fait depuis ? Eh bien, nous avons une lettre de lord Strathcona au ministre de l'Agriculture, mais elle ne lui a pas été transmise en réponse à une lettre de sa part.

Voici la lettre que lord Strathcona adressait au ministre de l'Agriculture, le 18 février :

Cher monsieur Fisher,—Je crois que vous prendrez intérêt à la copie ci-incluse d'une lettre que j'ai adressée récemment à M. Chamberlain au sujet de la fourniture de bœuf frais aux forces militaires de Royaume-Uni. J'inclus une copie de la lettre de M. Wylie ainsi que des copies des formules de contrat qui ont donné lieu à cette correspondance.

Ce n'est pas une communication du ministre de l'Agriculture qui a éveillé l'attention de votre commissaire en Angleterre, mais une lettre, dont copie a été déposée, d'un éleveur de bétail, d'un simple particulier s'occupant du ocmmerce d'animaux. Lord Strathcona, s'étant abouché avec le ministère de la Guerre, pensa, sans en être certain, que le ministre de l'Agriculture s'intéresserait quelque peu à cette affaire et lui transmit cette correspondance. Par conséquent, tout en partageant l'opinion du représentant de Labelle qui croit que le gouvernement anglais a eu des torts, s'il faut nous en rapporter à ce que dit le député de Marquette (M. Roche), il me semble impossible de ne pas penser que le ministre de l'Agriculture n'a pas fait une seule démarche, ou, du moins, n'a pas jugé à propos de démontrer à la Chambre qu'il a fait diligence. Il nous apprend seulement qu'il ne connaissait rien de l'affaire et dépose une lettre de notre commissaire à Londres la lui signalant et lui transmettant la correspondance qu'il avait échangée, de son propre chef, avec le ministère de la Guerre. Qu'en était-il résulté ? Rien du tout. Le grief signalé par l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) existe encore et je crois qu'il subsistera. Le ministre de l'Agriculture ne niera pas que ce grief existe et qu'il nous est impossible de fournir du bœuf à l'armée anglaise. L'importation de nos bestiaux est interdite aujourd'hui comme elle l'était il y a un mois. Le ministre de l'Agrculture sait qu'il n'y a pas eu de changement. Il se peut, en ce qui a trait au ravitaillement de l'armée sur le théâtre de la guerre du Sud-africain, que les nôtres obtiennent l'entreprise de la fourniture des provisions de bouche, comme des Américains l'ont obtenue, car des soumissions ont été demandées partout. Mais le ministre veut-il déclarer sous sa propre responsabilité que la restriction dont le plaint le député de Macdonald, a été abolie et que la formule du contrat a été changée ? En faisant cette déclaration, il jetterait du jour sur la question qui nous occupe.

Dans ces circonstances, il me semble qu'il y a lieu de croire que ces choses se sont passées et qu'elles ont été portées à la connaissance du ministre, bien que cela n'eût pas dû être nécessaire. Le ministre était en Angleterre, l'an dernier, et cette affaire aurait dû frapper son attention sans lui être signalée.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria-nord) : Il planait dans les nues.

M. MONK : Je ne dis pas cela, mais je prétends que, puisqu'il était en Angleterre lorsque cette importante affaire lui a été signalée, il a négligé de faire diligence. Je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet, mais il est digne d'attirer l'attention de tous les députés de cette Chambre. Après avoir accordé, plusieurs années durant, aux marchandises anglaises un traitement privilégié sur nos marchés, traitement dont les conséquences, selon moi et selon certains députés de la gauche, ont été désastreuses sous plus d'un rapport pour nos propres industries, nous constatons, comme nous l'avons constaté plus d'une fois, que nos intérêts n'ont pas été protégés comme ils auraient dû l'être en Angleterre. Je ne prolongerai pas davantage la discussion.

M. W. ROCHE (Halifax) : Je prends la parole pour demander à la gauche quelle raison le gouvernement anglais a donnée pour frapper d'interdiction le bétail canadien. On n'a pas daigné nous fournir des éclaircissements sur ce sujet.

M. MONK : L'honorable député (M. Roche, Halifax) ne s'attend pas, je le suppose, à ce que je lui fournisse des éclaircissements sur ce point. Je crois, cependant, que le gouvernement anglais avait deux raisons ; la première, l'embargo mis sur notre bétail et la seconde probablement, le désir louable d'encourager les éleveurs de bestiaux d'Angleterre. Je ne le blâme pas.

M. ROCHE (Halifax) : Est-ce parce que les animaux canadiens étaient atteints de maladie ou pour quelque raison de cette nature ?

M. BENNETT : Je crois qu'on voulait avoir des animaux malades.

M. HUGHES (Victoria) : Je crois que la correspondance mentionnée il y a un instant par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) est une réfutation de la thèse soutenue par l'honorable représentant de Labelle (M. Bourassa), à savoir que le Haut-commissaire à Londres a, dans un certain sens, été cause du tort fait au Canada par les clauses contenues dans ces contrats ou dans les soumissions pour la fourniture de provisions de bouche à l'armée anglaise. Je ne saurais concevoir comment l'honorable député de Labelle peut mêler à cette affaire le nom du Haut-commissaire. Je l'assure que ce dernier a vigoureusement défendu les intérêts canadiens. Le Haut-commissaire, sans recevoir d'instructions du gouvernement du Canada, s'est efforcé de faire cesser l'interdiction dont était frappée l'importation de notre bétail et la correspondance qui a été déposée me prouve qu'il prend encore un soin vigilant de nos intérêts.

M. BOURASSA : L'honorable gentleman (M. Hughes, Victoria) ne sait-il pas que la lettre dont le député de Jacques-Cartier (M. Monk) vient de faire lecture porte la date du 18 novembre ? Comment se fait-il que le Haut-commissaire, qui est chargé de prendre soin de nos intérêts, n'a pas connu entre le 30 juin et le 18 novembre 1901, que le ministère de la guerre insérait dans ses contrats une clause qui était de nature à nuire au Canada ? N'est-il pas là-bas pour prendre nos intérêts ?

M. HUGHES (Victoria) : Non ; il n'est pas là-bas pour examiner les contrats de cette nature ni pour remplir de pareilles fonctions, mais uniquement pour remplir les instructions du gouvernement canadien. Il appartient au ministre de l'Agriculture du Canada et à ses fonctionnaires de veiller à la défense des intérêts canadiens. Je n'ai pris la parole que pour faire observer que, seul en Angleterre, le Haut-commissaire semble avoir pris sérieusement nos intérêts à cœur dans cette affaire.

L'amendement de M. Boyd est mis aux voix :

POUR :

Messieurs

Alcorn,	LaRivière,
Barker,	Lennox,
Bennett,	Léonard,
Birkett,	MacLaren (Perth),
Blain,	McCormick,
Borden (Halifax),	McGowan,
Boyd,	McIntosh,
Brock,	McLeod,
Bruce,	Monk,
Carscallen,	Morin,
Clarke,	Northrup,
Cochrane,	Osler,
Culbert,	Porter,
Earle,	Richardson,
Fowler,	Robinson (Elgin),
Ganong,	Roche (Marquette),
Gourley,	Rosamond,
Hackett,	Sherritt,
Haggart,	Sproule,
Halliday,	Taylor,
Henderson,	Tolton,
Hughes (Victoria),	Vrooman,
Ingram,	Ward,
Kemp,	Wilmot,
Kidd,	Wilson.—51.
Lancaster,	

CONTRE :

Messieurs

Argers,	Legris,
Bazinet,	Lemieux,
Béland,	Lewis,
Bernier,	Lovell,
Blair,	Loy,
Bourassa,	Macdonald,

Bourbonnais,	Mackie,
Bureau,	MacKinnon,
Calvert,	MacLaren (Hunt'n),
Campbell,	McCarthy,
Carbonneau,	McColl,
Carroll,	McCreary,
Champagne,	McEwen,
Christie,	McGugan,
Copp,	McIsaac,
Costigan,	McLennan,
Cowan,	Madore,
Delisle,	Malouin,
Demers (Lévis),	Marcil (Bagot),
Douglas,	Marcil (Bonaventure),
Dugas,	Martineau,
Dyment,	Matheson,
Edwards,	Meigs,
Emmerson,	Morrison,
Ethier,	Mulock,
Farquharson,	Oliver,
Fielding,	Paterson,
Fisher,	Power,
Fitzpatrick,	Préfontaine,
Flint,	Puttee,
Fortier,	Reid (Ristigouche),
Gauvreau,	Riley,
Geoffrion,	Roche (Halifax),
German,	Ross (Ontario),
Gibson,	Ross (Victoria, N.-E.),
Girard,	Scott,
Gould,	Sifton,
Guthrie,	Smith (Vancouver),
Harwood,	Stephens,
Heyd,	Stewart,
Holmes,	Sutherland (Essex),
Hughes (King, I.P.-E.),	Sutherland (Oxford),
Johnston (Cap-Breton),	Talbot,
Kendall,	Tarte,
Lang,	Thompson,
Laurier (sir Wilfrid),	Tolmie,
Laurier (L'Assom'n),	Turcot,
Lavergne,	Turgeon,
LeBlanc,	Wade.—98.

PAIRES :

Ministériels.	Oppositionnistes.
Hyman,	Gilmour,
Logan,	Lefurgey,
Cartwright,	Tupper,
Johnston (Lambton),	Simmons,
Fraser,	Bell,
Horsey,	Pringle,
Harty,	Reid (Grenville),
Charlton,	Tisdale,
Bickerdike,	Cargill,
Parmelee,	Pope,
Archambault,	Avery,
Beith,	Kendrey,
Belcourt,	Kaulbach,
Borden (King, N.-E.),	Maclean,
Brown,	Ball,
Bruneau,	Roddick,
Davis,	Casgrain,
Erb,	Calvin,
Gallery,	Seagram,
McCool,	Clancy,
Murray,	Lavell,
Proulx,	Robinson (Northumberland),
Russell,	Broder,
Schell,	Smith (Wentworth),
Tobin,	Clare,
Tucker,	Hale,
Wright,	Johnston (Cardwell),

L'amendement est repoussé.

Mr. HUGHES (Victoria).

EMBARGO SUR LE BETAIL CANADIEN.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Je donne avis que je proposerai la motion suivante, lorsque la Chambre se formera de nouveau en comité des subsides :

Que cette Chambre proteste contre le maintien des dispositions de la loi concernant les épizoties adoptée par la Grande-Bretagne, en tant qu'elle s'appliquent au bétail canadien et espère que le premier ministre profitera du congrès qu'on se propose de tenir à Londres pour insister auprès du cabinet anglais sur la nécessité de modifier cette loi de manière à ce que ses dispositions ne s'appliquent plus au bétail canadien.

SENTENCE ARBITRALE DANS L'AFFAIRE DES PECHERIES—DECLARATION DU PREMIER MINISTRE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton) : Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je voudrais, M. l'Orateur, signaler à la Chambre et au gouvernement l'exposé budgétaire prononcé le 10 du mois courant par le premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard. Dans ce discours, il a parlé de certaines négociations maintenant pendantes entre le gouvernement de cette province et le cabinet fédéral, relativement aux réclamations de la province au sujet de ce qu'on est convenu d'appeler la sentence arbitrale dans l'affaire des pêcheries. Je me propose de lire un extrait du discours du premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard traitant de cette matière. Parlant du prélèvement des impôts dans la province, il a dit :

Nous nous proposions d'établir un mode de taxation qui aurait virtuellement bouleversé tout le système actuel ; mais, lors de la préparation du budget de l'exercice, nous avons constaté que le découvert serait si minime qu'il serait absurde de modifier le présent mode de prélèvement des impôts afin d'y faire face. En outre, je crois qu'avant l'expiration de l'année 1902, nous recevrons d'Ottawa une somme d'argent qui nous permettra d'administrer les affaire de la province sans taxes additionnelles. Nous avons cru qu'il serait absurde de subir les ennuis et de faire les dépenses qui découleraient de l'imposition de nouvelles taxes, lorsque nous espérons, à la suite des nouvelles reçues d'Ottawa, que sous un bref délai nos réclamations concernant la part qui nous revient dans la somme accordée par les arbitres, seront reconnues et payées. Je sais qu'on a fait miroiter cette espérance devant les yeux des électeurs de la province depuis un grand nombre d'années. C'est vrai, mais chaque chose vient en son temps. Nous connaissons tous l'histoire de la veuve importune.

Puis, le premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard parle de certaines réclamations faites autrefois avec succès par la province auprès du gouvernement fédéral. Je n'en parlerai pas, car ce sont choses du passé. Le premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard ajoute :

Ainsi, notre persévérance a été récompensée et elle le sera également dans l'affaire des pêche-

ries. Le gouvernement américain a versé $4,000,000 d'argent difficilement gagné entre les mains du gouvernement anglais qui les a remis aux autorités canadiennes ; c'était de l'argent gagné à la sueur de leurs fronts par les hardis pêcheurs de l'île. En vertu des conventions passées lors de notre entrée dans la Confédération et d'après les dépositions entendues devant la commission d'Halifax, nous avons droit à notre quote-part de cette somme. C'est ce que nous avons prétendu pendant des années et il me fait plaisir de dire que notre espoir est sur le point de se réaliser. MM. Farquharson et Mackinnon, qui représentent les collèges électoraux de Queen, est et ouest, dans la Chambre des communes, ont plaidé notre cause et les nouvelles que j'ai reçues, non seulement de M. Mackinnon, mais aussi du ministère des Pêcheries à Ottawa, indiquent que le cabinet fédéral consent à soumettre à la décision de la cour Suprême du Canada la question de savoir si nous avons droit à cette somme. Quant à ce qui peut en résulter, n'importe quel avocat au courant de la question et ayant pris connaissance du statut et des dépositions prises devant la commission avouera que nous avons droit à ces $4,000,000 aussi bien que Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse ; si nous y avons droit depuis 1878, nous avons également droit à l'intérêt que le gouvernement fédéral a encaissé depuis cette époque jusqu'à maintenant. Il a perçu l'intérêt sur le million qui nous appartenait, soit $20,000 par année et a remboursé à la province la somme de $13,000, en primes aux pêcheries. Nous aurons droit de recevoir, en sus de notre million de dollars, au moins $30,000 d'intérêts annuels et, M. l'Orateur, j'ai d'autant plus confiance que notre réclamation sera reconnue que la grande province de Québec, le pivot de la Confédération, a pris l'initiative et réclame aujourd'hui sa part de la somme allouée par les arbitres.

Dans le discours du trône, à l'ouverture de la session, on nous a dit que le gouvernement fédéral avait entamé des négociations avec la Compagnie du Pacifique au sujet d'un conflit entre cette compagnie et la population du Nord-Ouest et que le gouvernement avait consenti à soumettre la question à la cour Suprême. On a jugé que cette affaire était assez importante pour en parler dans le discours du trône ; cependant, bien que des négociations importantes où près de $7,000,000 sont en jeu—$4,000,000 de capital et environ $2,800,000 d'intérêts— bien que ces négociations soient pendantes entre certaines provinces, on n'en a pas touché un mot au gouvernement et pourtant, remarquez-le bien, elles sont si avancées que les membres de cette Chambre qui sont en rapport avec le gouvernement de la province ont pu informer le premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard que cette réclamation est sur le point d'être soumise aux tribunaux. Bien plus, le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard paraît avoir échangé des notes officielles à ce sujet avec le ministre de la Marine, et tout cela s'est passé, sans que la Chambre en ait eu vent. Je crois que de longs commentaires seraient inutiles. Il me semble étrange que, quinze jours avant la prorogation, aucun des ministres n'ait encore soufflé mot de cette question. Je ne saurais croire que cette déclaration, du premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard soit complètement dénuée de fondement. Il est si certain de ce qu'il avance qu'il diffère le prélèvement de nouvelles taxes, parce qu'il croit qu'au cours de l'année et avant une autre session, cette somme d'argent sera payée et que de nouvelles taxes seront inutiles, la province étant en mesure d'éteindre ses dettes grâce à cette remise de fonds de la part du gouvernement fédéral.

Je n'entreprendrai pas d'examiner si les provinces ont droit à une partie de la somme allouée par la sentence arbitrale. On verra, je crois, que la population du Canada n'entend pas admettre que cette somme ne fait pas partie de l'actif du pays tout entier. Quoi qu'il en soit, ma prétention est celle-ci : Que ces négociations n'auraient pas dû avoir lieu, hors la connaissance de cette Chambre. Je crois que nous avons, du moins, droit à ces égards. Non seulement on laisse espérer à la province de l'Ile du Prince-Edouard qu'elle touchera cette somme d'argent, mais il est probable que Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse se bercent d'un espoir semblable. Je suppose que ce sont là les veuves importunes dont parle le premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard. Nous avons donc quatre veuves qui importunent le gouvernement pour en obtenir ces $4,000,000 de capital et un quart de million de dollars d'intérêts. Je donnerais peut-être un bon conseil au premier ministre en lui disant de prendre garde aux veuves. Quoi qu'il en soit, s'il est en pourparlers avec elles, il devrait nous le faire savoir. J'espère que le premier ministre pourra nous donner l'assurance que l'attente du premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard est mal fondée, en dépit de ses déclarations positives.

Le PREMIER MINISTRE (l'honorable sir Wilfrid Laurier) : Je ne trouve pas à redire aux sentiments exprimés par mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) et, vu le discours prononcé par le premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard, il est peut-être à propos de calmer les craintes qu'entretient l'honorable député de me voir succomber aux séductions des différentes veuves dont il a parlé.

J'espère que notre vertu sera à la hauteur des circonstances et qu'il n'aura rien à craindre sous ce rapport. Comme mon honorable ami le sait, il y a eu bien des commérages pendant plusieurs années dans les provinces maritimes et même dans la province de Québec. On disait que la somme allouée par la sentence arbitrale dans l'affaire du traité de Washington (elle était de $4,500,000 et non de $4,000,000) devrait être distribuée entre les provinces. L'honorable député sait que depuis un grand nombre d'années—cela remonte presque à l'époque où nous reçumes la somme allouée par les arbitres—nous avons distribué l'intérêt sur cette somme, ou à peu près, sous forme de primes aux pêcheurs, et que ceux-ci aient

reçu cet intérêt de nous ou des gouvernements des provinces dans lesquelles ils vivent, je ne vois pas quelle différence cela peut faire.

Mais il est une autre question qui a donné lieu à un échange de nombreuses communications et qui a provoqué des récriminations de la part des provinces maritimes et même de toutes les provinces intéressées dans ce qui concerne les pêcheries—la question de l'avant-grève. Il y a trois ans le comité judiciaire du Conseil privé rendit un jugement qui, malheureusement, n'a pas éclairci plusieurs points obscurs relatifs à propriété de l'avant-grève. Différents gouvernements nous ont écrit à ce sujet et nous sommes convenus de tenir une conférence pour en arriver à un règlement. Je sais que quelques gouvernements ont aussi produit des réclamations au sujet de la distribution de l'argent qui nous a été payé en vertu de la sentence arbitrale, mais il n'y a encore rien de décidé à ce sujet. Cette dernière question n'a pas encore été mise à l'étude. D'ailleurs, toute la correspondance sera bientôt déposée et mon honorable ami saura au juste ce qui a été fait.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre veut-il me dire si certains mémoires et certaines résolutions des chambres de commerce, qui ont été demandés par l'honorable député de Toronto, sont déposés?

Le PREMIER MINISTRE : Ils le seront dans quelques jours ; nous sommes à les préparer.

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

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, $500,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit sera affecté à la continuation des travaux commencés cette année.

M. HAGGART : Quelle somme faudra-t-il pour finir ce pont et cet embranchement et qu'a-t-on dépensé jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Du 30 juin au 31 décembre, il a été dépensé $215,210 pour le pont et le chemin de fer. L'embranchement, y compris le matériel roulant, coûtera dans les environs de $2,620,000. Le pont lui-même coûtera $1,100,000.

M. INGRAM : Quelle est la longueur de ce pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Entre trois quarts de mille et un mille, je crois.

M. INGRAM : Combien de piles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Treize ou quatorze.

Sir WILFRID LAURIER.

M. HAGGART : Que coûtera le matériel roulant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $200,000.

M. HACKETT : Le gouvernement provincial contribue-t-il à la construction de ce pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. HACKETT : Ne déduit-on pas $10,000 tous les ans du subside payé à la province ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, nous avons un arrangement avec l'Ile du Prince-Edouard.

M. CLARKE : Quelle est la longueur de cet embranchement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Si la voie est prolongée jusqu'à Murray-Harbour avec un chemin de ceinture, comme il en est question, la longueur totale sera de 55 milles environ. Si le chemin arrête à Murray-River, ce qui n'est pas décidé encore, il sera plus court.

M. TAYLOR : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. CLARKE : Pourquoi ce pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le chemin de fer part de la voie principale à Charlottetown, traverse la rivière Hillsboro' et se rend à Murray-Harbour.

M. LEFURGEY : Loin de m'opposer à cette dépense de $10,650 pour les améliorations le long du chemin de l'Ile du Prince-Edouard, je crois que ce crédit aurait pu être plus considérable. J'ai reçu des lettres de différentes parties de l'Ile, demandant une foule de travaux pour lesquels je ne vois aucun crédit. La population de Kinkora, qui est assez forte, demande un hangar à marchandises depuis des années et n'a pas encore pu l'obtenir. Au mois de février dernier, une grande assemblée eut lieu à Kinkora et la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité :

Proposé par le révérend J. J. Macdonald, appuyé par M. John P. Smith :

Attendu que jusqu'à présent, Kinkora n'a pas eu une gare suffisante pour les besoins du trafic, et attendu qu'une fromagerie a été construite récemment et qu'une fabrique d'instruments aratoires y est en opération, que plusieurs négociants y font un commerce d'importation et d'exportation considérable et que le trafic du chemin a presque triplé depuis trois ans ;

Et attendu qu'il se fait plus d'affaires à Kinkora qu'en beaucoup d'autres localités sur la voie principale qui ont des gares spacieuses ;

Et attendu que, selon toute apparence, le commerce d'importation et d'exportation de l'endroit augmentera considérablement d'ici à quelques années ;

Et attendu que les dépenses nécessaires pour nous donner une gare convenable seraient plus que compensées par l'augmentation du trafic ;

Et attendu que beaucoup d'inconvénients et de pertes sont résultés du manque d'une gare convenable et de communications télégraphiques avec les centres commerçants.

Il est en conséquence résolu que dans l'intérêt du chemin et dans celui de la localité, cette assemblée recommande instamment la construction immédiate par le gouvernement d'une gare convenable à Kinkora ;

Il est, de plus, résolu qu'une pétition demandant ces améliorations et le crédit nécessaire à cette fin soit signée dans la localité et envoyée au gouvernement sans retard pour qu'il y soit fait droit pendant la présente session du parlement fédéral.

Ces résolutions furent adoptées lors d'une assemblée nombreuse et une pétition fut transmise au gouvernement lui demandant de faire les améliorations requises.

Pendant la dernière saison, deux marchands de Kinkora ont payé à eux seuls $500 comme prix de transport de leurs marchandises, ce qui, il va sans dire, ne représente qu'une faible partie du commerce d'importation et d'exportation qui se fait dans la localité. Le convoi part de Cap-Traverse vers six heures du matin et les exportateurs doivent se trouver sur les lieux vers sept heures, la veille, afin d'expédier leurs marchandises, et comme les exportations ont surtout lieu pendant l'été et que le convoi doit attendre l'arrivée du train, souvent les retards sont interminables. Assez souvent le train n'arrive à Kinkora qu'à deux heures du matin et les gens doivent passer la nuit blanche pour recevoir leurs marchandises et les postillons, la malle. Comme les trains n'arrivent pas toujours à l'heure fixée, les gens attendent parfois des heures le convoi qui doit partir ou celui qui doit arriver. Il n'y a qu'un train par jour pour les voyageurs et les marchandises. De plus, le prix du transport de cette dernière se paie à Emerald et souvent elle est retenue jusqu'à ce que le marchand puisse se rendre à Emerald et payer ce qu'il doit. Il se fait beaucoup d'affaires dans cette section. Le rapport démontre que le trafic y a triplé dans l'espace de trois ans. Les affaires du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard depuis trois ans ont augmenté d'environ $50,000 comparativement aux années précédentes—elles ont suivi le progrès général du commerce du pays entier—et il y a lieu de donner à la population du voisinage des facilités de chemin de fer à cet endroit. Je dois ajouter que les habitants de Kensington, village qui a fait beaucoup de progrès depuis quelques années, ont besoin d'une halle aux marchandises plus vaste. Il se fait dans l'endroit, un fort commerce d'exportation de beurre et de fromage et le surintendant de la compagnie a besoin de plus d'espace et désire que la cour avoisinant la gare soit mise en bon état de réparation. Plusieurs autres gares le long de la voie ferrée ont besoin d'être agrandies. Je connais personnellement l'état de choses qui règne à Kinkora et à Kensington et je sais que le besoin de réparation et d'améliorations s'y fait grandement sentir. Il me semble que le ministre pourrait fort bien donner un peu plus de $10,650 pour améliorer le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, surtout si l'on considère que ces dépenses sont imputées sur le capital. Je le prie d'examiner cette demande et de ne pas laisser s'écouler une autre saison sans donner à Kinkora et Kensington, les hangars à marchandises et les gares dont ces localités ont un besoin pressant. Le tout ne coûterait pas plus que $3,000 ou $4,000 et augmenterait, je n'en doute pas, le trafic de la voie ferrée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avoue volontiers qu'il y a beaucoup de vrai dans ce que l'honorable député a dit de la nécessité de faire, au plus tôt, des amélioration le long de la voie. Il n'y a pas très longtemps que j'ai visité l'Ile moi-même et l'ai parcouru d'une extrémité à l'autre en chemin de fer et je reconnais qu'il y a une foule de choses à faire pour accommoder le public. Bon nombre de membres du parlement, entre autres les députés de Queen-est (M. Mackinnon), de Queen-ouest (M. Farquharson) et de King (M. Hughes) ont insisté auprès de moi sur l'importance de faire ces améliorations sans délai. Ils m'ont fait voir la nécessité d'avoir des gares pour la vente des billets à Alberta, Fredericton et Kinkora, et je me ferai un plaisir de m'occuper au plus tôt de leurs demandes.

M. LEFURGEY : Je prierai le ministre de s'occuper principalement de donner au plus tôt une gare à Kinkora, car la population de l'endroit en demande une depuis des années. L'honorable représentant de King est au courant de la question aussi bien que moi, car nous en avons parlé ensemble à plusieurs reprises. J'en ai également parlé au surintendant du chemin de fer qui s'est fortement prononcé en faveur de cette amélioration.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 101) institulé : Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nepigon.—(M. Campbell).

EGLISE CATHOLIQUE RUSSO-GRECQUE.

La Chambre passe à l'ordre du jour.:

Deuxième lecture du bill (n° 140) pour constituer en corporation l'évêque de l'é-

glise catholique russo-grecque orthodoxe pour l'Amérique et les Iles Aléoutiennes et chacune des paroisses et missions de la dite église dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.—(M. Oliver).

M. LARIVIERE : Je demande à l'honorable député de laisser ce bill en suspens jusqu'à vendredi.

M. OLIVER : L'honorable député peut-il donner les raisons qu'il a pour demander cela ?

M. LEMIEUX : Le bill n'est pas encore publié en français ?

M. OLIVER : L'honorable député se trompe, le bill est imprimé en français.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Oliver) propose-t-il la deuxième lecture ?

M. OLIVER : A moins que l'honorable député (M. LaRivière) n'ait de bonnes raisons pour demander un délai. Ce bill a déjà été retardé plusieurs fois. Si mon honorable ami a de bonnes raisons à donner, je me ferai un plaisir de lui être agréable, mais un simple désir n'est pas suffisant.

M. LARIVIERE : J'ai des raisons qui me sont personnelles et j'espère que l'honorable député n'insistera pas. Mon intention n'est pas de combattre le bill, à moins de très bonnes raisons. S'il veut consentir à remettre la question à vendredi, je lui donnerai alors ces raisons.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous souhaitons tous que la session touche à sa fin. Ce bill n'en est qu'à sa deuxième lecture et il faudra le renvoyer devant le comité. Ne serait-il pas préférable, pour l'honorable député de Provencher, de le discuter devant le comité ? Avec un nouveau délai, si la discussion est un peu longue, il sera peut-être difficile de le faire adopter.

M. LARIVIERE: L'honorable ministre semble oublier qu'en adoptant le bill en deuxième délibération, nous sanctionnons le principe du bill.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Oliver) propose-t-il la deuxième lecture ?

M. OLIVER : Je désire être agréable à mon honorable ami et s'il dit que c'est une affaire personnelle et qu'il a de bonnes raisons, je consentirai à un délai, s'il veut bien

M. l'ORATEUR : En suspens.

En suspens.

SUBSIDES.

Ministère des Postes—Service extérieur—Traitements et gratifications, $1,302,580.

M. SPROULE : Il y a une augmentation dans ce crédit. Le directeur général des Postes peut-il en donner l'explication ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a eu beaucoup de changements.

M. SPROULE : Les facteurs ont demandé une augmentation de salaire et j'ai vu, dans une circulaire qu'ils ont publiée, que le directeur général des Postes leur avait donné quelque chose comme une promesse que leurs salaires seraient augmentés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suppose que l'honorable député veut parler des facteurs. Ce qui sera fait pour eux est indiqué dans le bill qui sera soumis en deuxième délibération prochainement. L'honorable député parle d'une promesse que j'aurais faite. J'ai simplement promis de prendre la question en considération et c'est ce qui a eu lieu.

M. CLARKE : Par le bill dont parle l'honorable ministre, les facteurs pourront atteindre un salaire de $600 en quatre ans et au lieu de neuf ans comme auparavant, mais je comprends que ceux qui ont été nommés antérieurement à 1896 sont complètement oubliés dans ce bill.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il vaudrait peut-être mieux discuter le bill lorsqu'il sera soumis en deuxième délibération. Je le proposerai demain si l'honorable député le désire.

M. CLARKE : Dans le crédit demandé, le ministre a-t-il pourvu à la nomination d'un plus grand nombre de facteurs à Toronto et dans l'affirmative, en quoi consistera l'augmentation ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a rien dans ce crédit pour augmenter le nombre des facteurs à Toronto, lorsqu'il se fait actuellement des changements dans le service de cette ville et qu'il serait prématuré d'augmenter le personnel en ce moment. Actuellement, ce sont les employés du bureau qui vont recueillir les lettres dans les différentes parties de la ville, et à l'avenir ce service sera donné à l'entreprise. Ceux qui font aujourd'hui ce travail, pourront être employés comme facteurs. Nous sommes aussi à construire une succursale dans l'ouest, au coin des rues Queen et Abel et j'espère qu'elle sera terminée au mois de juillet. Quand cela sera fait, le travail sera simplifié et fait avec plus de rapidité. Actuellement, les colis postaux destinés à la partie ouest de la ville en arrivant à Toronto doivent être transportés de la gare du chemin de fer au bureau de poste pour être distribués.

Par la méthode que nous comptons d'adopter, les matières postales seront transportées de la gare à la succursale et les circuits des facteurs seront beaucoup plus courts ; ils partiront de cet endroit au lieu de partir du bureau de poste principal comme à présent. Cela devra avoir un résultat efficace. Mais tant que le nouveau plan ne sera pas en pleine opération, il n'est pas

possible de dire, d'une manière certaine, si le nombre des facteurs devra être augmenté.

M. CLARKE : Les automobiles dont on se sert actuellement seront-ils transférés à ceux qui auront l'entreprise ou resteront-ils entre les mains du ministère ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le système est encore à l'essai et dans l'ensemble il n'a pas donné satisfaction. Un des grands automobiles fonctionne assez bien. Je ne veux rien dire de désagréable pour la ville de Toronto, mais je crois que les automobiles donneraient plus de satisfaction si nous pouvions nous en servir dans de meilleures conditions. Nous espérons toujours qu'un changement se produira et nous persistons dans notre tentative.

M. SPROULE : Ces machines ont-elles été achetées par le ministère des postes ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comme tout ce qui appartient à l'Etat, elles ont été achetées par le ministère des Travaux publics. Le prix en est porté au compte des Travaux publics comme pour les édifices.

M. SPROULE : Voilà encore une dépense qui devrait être mise au débit des recettes du bureau de poste et qui ne s'y trouve pas.

M. McCREARY : Avant que ce crédit soit voté, j'aimerais à demander au Directeur général des Postes quand il se propose de visiter l'ouest ? Beaucoup de ministres nous ont honoré de leur présence, mais nous n'avons pas encore eu l'honneur de souhaiter la bienvenue au Directeur général des Postes à Winnipeg, ni dans les autres villes de l'ouest. La Chambre sera peut-être surprise d'apprendre que Winnipeg est aujourd'hui la troisième ville du Canada sous le rapport des recettes postales. L'an dernier, ces recettes ont été de $116,000 et on s'attend à ce que cette année elles atteignent de $250,000 à $300,000. Dans une année ou deux, nous ne serons pas loin en arrière de Toronto. Le bureau de poste de Winnipeg devrait être agrandi. L'étage inférieur est beaucoup trop petit et au commencement de la session j'ai fait savoir à un ou deux ministres que le gouvernement pouvait acheter une certaine propriété à raison de $750 ou $850 du pied. Ce prix les fait rire, et, cependant, cette même propriété a été vendue depuis à $850 du pied à une compagnie américaine qui a l'intention de construire un édifice et d'en retirer des bénéfices. Le gouvernement n'a pas été très habile dans cette affaire. Winnipeg fait de grands progrès, les affaires augmentent au bureau de poste, elles augmenteront encore davantage et nous voudrions voir le ministre se rendre compte des progrès que nous faisons. A l'heure qu'il est, Winnipeg n'a rien autre chose qu'un bureau de poste de campagne. J'ai vu de mes yeux de douze et quinze personnes attendre devant le guichet principal pendant une heure pour avoir leurs lettres. Ces choses là ne devraient pas exister dans une ville moderne.

Et pour la distribution, pourquoi Winnipeg n'aurait-il pas des arrangements comme ceux que l'on veut prendre à Toronto ? Pourquoi les sacs ne partiraient-ils pas de la gare dans un tramway électrique pour être ensuite distribués dans la ville au moyen d'automobiles ? La Chambre ignore peut-être que Winnipeg, qui était une ville boueuse il y a quelques années à peine, pave en asphalte dix milles de rues par année aux frais de la municipalité et que ses rues sont la propriété de la ville ? Ces travaux ne sont pas donnés à l'entreprise, mais se font à la journée. Winnipeg est une des villes les plus modernes du Canada. Pourquoi le Directeur général des Postes ne nous ferait-il pas une petite visite, pour voir s'il ne pourrait pas nous donner un peu plus de confort. Une lettre qui arrive à Winnipeg ne parvient pas à son destinaaire, qui est souvent un homme d'affaires, avant cinq ou six heures après son arrivée. Cela ne serait pas toléré dans une ville de l'est. Je renouvelle ma cordiale invitation au Directeur général des Postes, et j'espère qu'il viendra prochainement nous faire profiter de sa longue expérience.

M. MONK : J'aimerais beaucoup que le directeur général des Postes ne se bornât pas à visiter l'ouest. J'aimerais le voir faire aussi un petit voyage dans l'est.

M. MORIN : Moi je veux qu'il reste chez lui.

M. MONK : Si le Directeur général des Postes venait à Montréal il constaterait que, ayant égard à notre population, nous avons probablement le plus pitoyable bureau de poste au Canada.

M. LEMIEUX : Très bien, très bien.

M. MONK : S'il est vrai, comme le prétend l'honorable député (M. McCreary), que Winnipeg n'a pas un bureau de poste convenable, on admettra que Montréal, vu sa population, est encore plus mal partagé, et il me semble que cette ville contribue assez aux revenus pour avoir droit à certains égards.

Tous ceux qui connaissent Montréal savent que les bureaux du gouvernement fédéral dans cette ville sont tout à fait insuffisants.

M. LEMIEUX : Très bien, très bien.

M. MONK : Le gouvernement paie des loyers très éleyés pour être mal logé. Depuis plusieurs années, je m'efforce de faire comprendre au gouvernement qu'il réaliserait des économies considérables s'il donnait à Montréal un bureau de poste en rapport avec sa population et s'il avait des édifices suffisants pour y installer les bureaux des différents services publics pour lesquels il paie actuellement des loyers qui représentent plus que le capital nécessaire pour construire des édifices convenables.

M. FARQUHARSON : Puisqu'on a dirigé l'attention du Directeur général des Postes vers l'est, j'en profite pour l'inviter à pousser une pointe jusqu'à Charlottetown, la capitale de la province de l'Ile du Prince-Edouard, dont le bureau de poste est tout à fait insuffisant pour les besoins de la population. Ce bureau de poste est très petit et très sombre. Le ministre m'a informé qu'il avait envoyé un ingénieur sur les lieux, j'espère que nous en aurons des nouvelles avant longtemps. J'espère aussi qu'il demandera au parlement un crédit suffisant pour les améliorations qu'il y aura à faire. A tout prendre, cependant, je considère que nous avons été bien traités et que le ministre a droit à nos remerciements pour ce qui a été fait. Je suis même porté à croire que nous avons trop de bureaux de poste dans l'Ile du Prince-Edouard. Chez nous il est assez difficile de se procurer un bon directeur de bureau de poste vu le chiffre peu élevé de la rétribution. Je ne sais pas si le bill pourvoit à l'augmentation des émoluments. S'ils ne sont pas augmentés, il pourrait fort bien arriver, avant longtemps, que beaucoup de directeurs de bureaux de poste renonceraient à la position. Le gouvernement serait obligé d'employer des gens incompétents, ou situés dans des endroits incommodes pour le public. A Charlottetown, nous n'avons pas de livraison à domicile. nous n'insistons pas pour en avoir, mais nous devrions avoir en retour au moins un bon bureau de poste.

J'ai aussi un mot à dire au sujet des postillons. J'ai constaté que quelques-uns d'entre eux transportent la malle pour une bagatelle. Puisque ce service est donné par soumission, les postillons ne peuvent s'en prendre qu'à eux, mais la Chambre peut être certaine qu'il n'y a pas de gaspillage sous ce rapport dans l'Ile du Prince-Edouard.

J'aimerais aussi à dire un mot des fonctionnaires en général et surtout de ceux des bureaux de poste. J'ai dit l'autre soir et je répète que je considère comme injuste cette grande disproportion entre les émoluments de certains fonctionnaires chargés de remplir les mêmes fonctions. Je connais d'excellents employés qui travaillent au côté d'autres employés qui ne valent pas mieux qu'eux dans certains cas et qui reçoivent que $350 ou $450 par année, pendant que les traitements de leurs voisins sont de $800, $1,000 ou $1,200, uniquement parce qu'ils ne sont pas entrés en fonction en même temps ou dans les mêmes conditions, bien qu'ils fassent le même travail. Il y a certainement dans ce système des lacunes auquelles il faudrait remédier. Les règlements qui existent actuellement sont défavorables aux derniers venus, mais pourquoi un bon serviteur du public serait-il victime d'un mauvais règlement ? Si on veut rendre justice, on devrait modifier ces règlements. Bien souvent on ne peut pas espérer avoir un bon employé pour $300 ou $400 par année.

Il y a dans le bureau de poste de Charlottetown un jeune employé très compétent, et qui terminera sa sixième année de service au mois de juillet prochain. Son salaire est de $510, je crois, et il y en a d'autres qui retirent $1,200. Il est plus capable que quelques-uns d'entre eux. Ce n'est pas un reproche que j'adresse aux autres qui sont aussi d'excellents employés. Ces remarques ne sont pas une blâme pour le gouvernement ni pour le directeur général des Postes, et j'espère qu'elles seront prises en bonne part et que les injustices qui existent disparaîtront. Je demande justice pour tout le monde. Je ne veux pas qu'un fonctionnaire soit trop payé ni insuffisamment rénuméré. Je veux que tous soient payés à raison de l'ouvrage qu'ils font. Ayez de bons fonctionnaires, payez-les convenablement et voyez à ce qu'ils fassent leur devoir. Que le directeur général des Postes suive ces conseils et le peuple l'en félicitera. La loi actuelle devrait être modifiée pour permettre au gouvernement de rendre justice égale à tous.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose :

Que l'item soit modifié en ajoutant après le mot " allocations " les mots : " y compris J. W. Baine, inspecteur des postes de première classe, de Montréal, à $2,000, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil.

L'amendement est adopté.

M. CLARKE : Qui est M. Baine ? Est-ce un nouvel employé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Baine est un ancien membre du parlement nommé par le gouvernement conservateur. C'est un fonctionnaire très capable et qui mérite cette augmentation.

M. SPROULE : C'est un employé de plus ajouté au nombre pour lequel il est pourvu dans le crédit.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, le crédit était complet, mais l'addition de ces mots est nécessaire pour se conformer aux exigences de l'auditeur général.

M. SPROULE : Le ministre dit que les automobiles ne donnent pas satisfaction, mais il ne dit pas ce qu'ils coûtent ni combien il en a acheté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous les employons depuis trois ans. Je crois me rappeler qu'il y en a six à quatre roues pour recueillir la malle et qu'ils on coûté $600 chacun. Il y a aussi deux automobiles à quatre roues pour transporter les colis légers entre le bureau de poste et les succursales. Nous avons aussi une machine pouvant porter une tonne et demi, qui opère entre le bureau de poste et la gare Union. Il va s'en dire que je ne parle que de mémoire, car toutes ces opérations relèvent du ministère des Travaux publics. Je crois que le sous-directeur des postes à To-

ronto m'a dit que ces derniers véhicules coûtaient dans les environs de $1,500 chacun.

M. SPROULE : En vertu de quel principe cette dépense est-elle mise au compte du ministère des Travaux publics ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les différents services s'enchevêtrent les uns dans les autres. Chaque ministère n'a pas sa comptabilité distincte. Le département des Postes, par exemple, rend beaucoup de services pour lesquels on ne lui donne pas crédit et d'un autre côté, certaines dépenses sont portées au compte d'un autre ministère. L'énorme quantité de matières postales que nous transportons en franchise nous occasionne beaucoup de dépenses. Pendant les vacances, les différents ministères expédient d'immenses quantités de matières postales et les gouvernements provinciaux jouissent aussi de la franchise postale jusqu'à un certain point. Les caisses économiques des bureaux de poste qui relèvent du ministère des Finances, occasionnent aussi de fortes dépenses. Nous ne retirons aucun revenu de cette source et plus les caisses économiques font d'affaires, plus il en coûte au ministère des Postes.

M. SPROULE : Quelle différence le Directeur général des Postes fait-il entre le transport de la malle pour lequel il paie dans tout le pays, et ce service d'automobiles qu'il porte au compte du ministère des Travaux publics ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suppose que la théorie est celle-ci : le ministère des Postes est censé ne rien posséder et les édifices et tout ce qui s'y trouve appartient au ministère des Travaux publics. La théorie de l'honorable député (M. Sproule) est peut-être la meilleure, et s'il y avait une comptabilité rigoureuse tous les articles dont se sert le ministère des Postes devraient être mis à son débit et tous les services qu'il rend aux autres ministères devraient être portés à son crédit. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas ce qui a été fait par le passé.

J'ignore si l'opinion publique serait disposée à mettre fin au privilège de la franchise postale et aux autres abus car je considère que ce sont des abus jusqu'à un certain point.

L'honorable député de Jacques-Cartier a parlé du bureau de poste de Montréal. L'honorable député de Selkirk, du bureau de poste de Winnipeg et l'honorable député de Charlottetown de celui de sa propre ville. Tous sont d'accord à dire que ces édifices sont insuffisants et je suis porté à croire que leurs réclamations sont bien fondées. Dans un sens, c'est une satisfaction de constater que les affaires sont tellement augmentées sous le nouveau régime que les bureaux d'autrefois ne suffisent plus aux besoins du jour.

Je suis convaincu que dès que les conditions financières le permettront, le ministre des Travaux publics se fera un devoir de nous donner des édifices capables de satisfaire les exigences du public. Tous ces bureaux de poste existaient avant notre arrivée au pouvoir. Nous ne les avons pas raptissés, mais nous avons augmenté le volume des affaires qui s'y faisaient.

Mon honorable ami (M. Farquharson) a parlé de l'inégalité des traitements et a cité un cas à Charlottetown, où un employé reçoit $500 et un autre $1,200 par année. Mon honorable ami ne peut pas prendre comme règle les quelques inégalités qui peuvent exister dans le service public. C'est peut-être difficile à expliquer pourquoi un homme qui a fait le même travail qu'un autre est payé beaucoup plus cher que cet autre ; mais avec la loi actuelle, il arrive souvent qu'un fonctionnaire est promu de la troisième classe à la deuxième et de la deuxième à la première, grâce, uniquement, à la durée de ses services, sans égard, bien souvent, à ses capacités ni aux fonctions qu'il remplit. Ces anomalies se rencontrent dans toutes les administrations publiques. Quand je suis arrivé au ministère des Postes, j'ai trouvé un fonctionnaire qui ne faisait rien autre chose que tirer des copies de lettres au moyen d'une presse et qui recevait un traitement de $1,400 pour ce joli travail. C'était un abus, sans doute, mais si je l'avais remplacé par un jeune homme à $300 par année, l'année suivante le nouvel employé se serait plaint qu'il faisait le même travail que son prédécesseur qui avait $1,400. Ces abus ne doivent pas nous servir de base. Ils semblent être inséparables de toute administration publique, que cela soit sans reproche pour personne ni aucun gouvernement.

Il arrive aussi qu'un fonctionnaire vieillit dans le service sans être mis à la retraite, bien que son utilité ait plus ou moins cessé, et dans ce cas on lui confie un travail plus facile. C'est une faiblesse bien pardonnable, inhérente à la nature humaine, de se montrer clément pour les vieillards et les infirmes ; mais, quoi qu'il en soit, à en juger par le débat qui a eu lieu récemment, je crois que la Chambre ne sera pas exposée à sanctionner pour le moment une augmentation de traitement pour le personnel du bureau de poste de Charlottetown. L'honorable député de Hastings-ouest a fait remarquer aussi, je crois, que les traitements payés à des fonctionnaires dans le bureau de Charlottetown étaient beaucoup plus élevés que dans les autres bureaux du Canada.

M. McCREARY : Avant que ce crédit soit voté, je voudrais avoir la promesse du ministre qu'il donnera à Winnipeg un service électrique entre la gare et le bureau de poste, comme celui qui existe à Ottawa, une ville qui contribue moins que Winnipeg au revenu postal. J'espère aussi qu'il nous donnera des automobiles pour recueillir la malle dans les différents quartiers de la ville.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami sait bien que je

ne puis faire aucune promesse entrainant une dépense de deniers publics sans le consentement du conseil des ministres, mais je m'engage à étudier très sérieusement la question et c'est tout ce qu'il peut raisonnablement exiger de moi. Je verrai aussi s'il est possible d'établir un service électrique entre la gare et le bureau de poste, et s'il m'est démontré que ce mode sera supérieur au mode actuel, et s'il est possible de faire des arrangements raisonnables, je m'engage à l'adopter. Nous sommes toujours disposés à faire des améliorations quand il est possible de s'entendre sur le prix. Quand à mettre des automobiles à Winnipeg, je ne veux rien promettre. C'est un procédé qui est actuellement à l'essai. Il n'a été en usage que pendant un seul hiver et jusqu'à présent, les résultats ne sont pas satisfaisants.

M. SPROULE : On rapporte qu'ils sont la plupart du temps en réparation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois, qu'en effet, c'est ce qui arrive le plus souvent.

M. KEMP : Je pense qu'il est temps de venir à la rescousse du directeur général des Postes. Plusieurs honorables députés l'ont prié de venir visiter Winnipeg, Montréal et Charlottetown, afin qu'il puisse voir par lui-même l'état pitoyable des bureaux de poste dans ces villes. A Toronto, nous jouissons de la distinction et même je pourrais dire privilège de compter le directeur général des Posts au nombre de nos concitoyens et je dois me ranger à l'avis de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) quand il affirme que Montréal, eu égard à sa population, est la ville la plus mal partagée du Canada. J'irai même jusqu'à dire que nous avons à Toronto le plus triste bureau de poste de tout le Dominion, en proportion de son chiffre d'affaires. Peut-être que lorsqu'il ne s'y faisait que la moitié des affaires que nous avons maintenant, le bureau aurait pu passer comme absolument satisfaisant ; mais à présent, c'est absolument le contraire. Le directeur général nous a affirmé, ce soir, ainsi qu'il l'a déjà fait à plusieurs occasions précédentes, que c'était l'intention du gouvernement de construire des succursales—une au coin des rues Queen et Abel et peut-être aussi quelques autres à d'autres endroits. Mais il serait infiniment à désirer, tant pour le pays que pour la ville, que nous ayons un beau bureau de poste, et j'espère que le gouvernement n'essaiera pas à rejeter sur d'autres la responsabilité qui lui incombe d'élever un bureau de poste qui lui fasse honneur dans la ville de Toronto, ville qui, je le crois, donne plus de revenus au département des Postes que toute autre ville du Dominion. Si l'on adopte ce système d'avoir de ces sortes de succursales, je suppose que les malles auront à être assorties à la gare Union.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sur le train.

M. MULOCK.

M. KEMP : Je ne suis pas assez familiarisé avec le système pour pouvoir en discuter tous les aspects, mais j'espère que nous ne subirons pas un échec à Toronto et que nous en arriverons à réaliser notre ambition, qui est celle d'avoir un superbe édifice comme bureau de poste, et tel que le Dominion aura toute raison d'en être fier.

M. RICHARDSON : Le directeur général des Postes peut-il dire si le directeur du bureau de Poste à Holstein, dans Grey-sud, a été destitué et dans l'affirmative, pourquoi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis le dire dans le moment, mais je me renseignerai et je communiquerai la réponse à mon honorable ami demain.

M. BLAIN : On me permettra quelques remarques sur les traitements insignifiants que reçoivent les directeurs de bureaux de poste dans la province d'Ontario. Les plaintes à ce sujet sont générales parmi les directeurs de bureaux de poste et les cultivateurs dans toute la partie ouest de la province. Le directeur général des Postes sait comme moi que les conditions ne sont plus les mêmes qu'autrefois parmi la classe agricole. A l'heure qu'il est, les cultivateurs approvisionnent les grandes villes de produits laitiers, tels que le beurre, le lait, la crême et il leur faut un meilleur service postal que celui dont ils avaient besoin quand ils ne cultivaient que du grain. Réellement, les directeurs de bureaux de poste dans les campagnes ne sont pas suffisamment rétribués. Dans beaucoup de paroisses de mon propre comté, celui qui tient le bureau de poste est obligé d'y mettre du sien pour donner satisfaction au public. C'est bien joli de se vanter, de faire de grosses recettes et je suis content pour le ministre de voir qu'il est en état de s'en glorifier ; c'est bien joli aussi de la part des députés des villes de réclamer de plus vastes édifices. Je ne me plains pas de cela, mais je dis qu'il n'y a pas dans toutes les administrations publiques du Canada une classe de fonctionnaires plus mal rétribués que les directeurs des bureaux de poste dans les campagnes. Le premier ministre n'a jamais eu de plus belle occasion que celle-ci de se rendre au désir des populations rurales, puisque les revenus du Canada excèdent considérablement les dépenses. Je suis certain de me faire l'écho des députés des deux partis en disant que l'on ferait bien de profiter de la prospérité actuelle pour rétribuer raisonnablement les directeurs des bureaux de poste des campagnes.

M. HENDERSON : J'ai écouté attentivement l'honorable député de Selkirk quand il réclamait un bureau de poste plus spacieux pour la ville de Winnipeg. J'ai été surpris de l'entendre demander au ministre de faire une pareille dépense, quand il sait que le grand désir du directeur général des Postes est que son département se suffise à lui-mê-

me et quand nous savons tous que notre ami du Nord-Ouest est toujours prêt à favoriser le libre-échange et à priver le pays des recettes de douanes dont nous aurions besoin pour donner aux services publics toute l'efficacité désirable. Ceux qui ne veulent pas contribuer aux revenus ne devraient pas se montrer exigeants quand il s'agit de faire des dépenses.

Pendant que j'y suis, j'aimerais à savoir du directeur général des Postes quel sorte de cautionnement il exige des directeurs de bureaux de poste. J'ai cru comprendre que le directeur général des Postes avait adopté un système par lequel tous les directeurs de bureaux de poste et les autres fonctionnaires de son département se rendaient solidairement responsables au lieu de prendre une assurance dans une compagnie ou de donner un cautionnement personnel. Je considère que c'est une excellente chose, on me dit que ce système augmente des deux tiers la garantie que donnaient autrefois les compagnies d'assurances et je suis sous l'impression qu'on pourrait l'améliorer encore de manière à couvrir toutes les pertes qui pourraient survenir dans le département des postes.

J'aimerais à voir le directeur général des Postes perfectionner ce mode d'assurance de manière à diminuer la contribution de ceux qui sont déjà insuffisamment rétribués. Je crois que ce système est en opération depuis une couple d'années et mon impression est qu'il devrait être plus généralement appliqué.

Une autre chose demande certaines explications. On me dit qu'une lettre déposée à Toronto-Junction, où il y a un bureau de poste séparé, est transmise à Toronto pour un cent, mais qu'il faut payer deux cents pour envoyer une lettre de Toronto à Toronto-Junction. Cela me paraît être une anomalie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'anomalie dont parle l'honorable député existait dans un certain nombre de villages aux alentours de Toronto et à Toronto même, mais j'y ai mis fin du moment que j'en ai été informé, il y a deux ou trois ans.

M. HENDERSON: Si ce taux peut s'appliquer aux villages avoisnants Toronto, dans un rayon de cinq ou six milles, je ne vois pas pourquoi on ne l'étendrait pas à trente-cinq milles de manière à comprendre le village que j'habite. Je vois avec plaisir que l'intention du ministre est de mettre tout le monde sur le même pied. Pourrait-il nous donner quelques explications sur ce qu'il entend faire au sujet des cautionnements ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quand je suis arrivé au ministère des Postes, chaque employé était obligé de donner un cautionnement. Ces cautionnements étaient bons pour un an et c'était tout un travail de les faire renouveler à leur expiration. J'ai fait adopter par le parlement un mode de cotisation entre les employés eux-mêmes, mais je ne l'ai pas expliqué à tout le service. Petit à petit, cependant, il est devenu plus général et à partir du 30 juin prochain, nous n'accepterons plus de cautionnements des compagnies d'assurances. Pour les directeurs de bureaux de poste dont le revenu est de $200 ou moins, ils sont libres de donner un cautionnement ou de contribuer au fonds de cotisation, et dans ce dernier cas, ils paient 40 cents par cent piastres, ou 60 cents pour $200. Virtuellement, tout le service est actuellement astreint à ce mode de garantie à l'exception des directeurs dont les bureaux donnent $200 ou moins, et même ceux-là sont libres de contribuer au fonds de cotisation.

M. HENDERSON : Ceci revient à dire que le gouvernement rend ces fonctionnaires solidaires les uns aux autres sans exiger de cautionnements d'aucune compagnie d'assurance ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A l'expiration de l'exercice courant, la majorité des fonctionnaires seront munis de polices d'assurance prises dans le fonds de cotisation. Quelques-uns des principaux fonctionnaires, qui sont tenus de donner un cautionnement plus élevé, participent au fonds de cotisation et fournissent aussi un cautionnement dans une compagnie d'assurance.

M. CLARKE : Si je comprends bien, le directeur général des Postes a déjà déclaré, en réponse à la demande qu'on lui faisait s'il avait pris des dispositions pour l'emploi d'un plus grand nombre de facteurs, qu'il va demander des soumissions pour les levées de lettres dans les boîtes, et que ceux qui ont actuellement charge de cela seront dorénavant employés comme facteurs. Il y aura probablement huit ou dix employés qui seront ainsi disponibles, mais, autant que je puis voir, ce nombre est encore très insuffisant. Si l'honorable député prend la peine de se rendre compte du fonctionnement intérieur du bureau de poste de Toronto, il s'apercevra qu'on y est là astreint à un véritable travail de galériens, qui ne saurait se comparer à nul autre au Canada.

L'honorable député de Selkirk dit que les marchands de Winnipeg ont à attendre plusieurs heures, allant de deux à cinq heures, après l'arrivée du courrier au bureau de poste avant que les lettres puissent être distribuées par les facteurs. Eh bien, à Toronto, les marchands ont pris l'habitude d'envoyer leurs messagers se tenir aux postes de service du bureau de poste pour avoir leurs lettres, plutôt que d'attendre la distribution régulière par les facteurs chargés d'un poids presque surhumain.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Que pensez-vous que doive être le poids dont on puisse charger un facteur?

M. CLARKE : Cela dépend du degré de résistance du facteur, et j'ignore ce que cela peut représenter, mais les facteurs sont certainement trop chargés, surtout pour la première distribution. En fait, ils ne peuvent plus maintenant faire leur tournée aussi vite qu'autrefois. Les marchands sont forcés d'envoyer des messagers spéciaux chercher leurs lettres, plutôt que d'attendre la distribution du facteur. Souvent, les lettres de la première livraison ne leur parviennent pas avant neuf ou dix heures. C'est une mauvaise économie que de ne pas avoir le personnel suffisant pour faire l'ouvrage. Il me semble que si l'honorable ministre avait du temps de reste, il devrait s'enquérir de la situation, du moins pour ce qui a trait à la distribution des lettres à Toronto.

Je ne veux pas ennuyer l'honorable ministre, mais j'aimerais à savoir ce qu'il est advenu des succursales du bureau de poste. Ces succursales paraissent être complètement disparues, et il nous faudrait des yeux de lynx pour pouvoir les découvrir. Nous en avions plusieurs autrefois, et je crois que les gérants recevaient des appointements de $500 à $600 par année, mais ceux-ci ont été remerciés de leurs services, et ils ont été remplacés par d'autres employés recevant de $100 à $200 par année. Et au lieu d'être, comme autrefois, dans des endroits facilement accessibles, ces succursales ont été transportées là où elles sont souvent fort difficiles à trouver. Pourquoi a-t-on fait ces changements? A-t-on voulu épargner de l'argent pour les salaires ? S'est-on plaint de l'incompétence des employés de ces succursales? Ne s'acquittaient-ils pas de leurs devoirs à la satisfaction générale? Ou a-t-on voulu seulement, en congédiant ces employés, économiser quelque deux ou trois cents dollars dans chaque cas? Comme le sait fort bien le directeur général des Postes, le public en général n'a pas vu d'un bon œil la disparition de ces succursales à Toronto. Plusieurs députés, tant de la gauche que de la droite, se sont même plaints amèrement des changements qui avaient été opérés pour ces succursales.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pour ce qui est de la dernière demande, c'est-à-dire ce que sont devenues les succursales, je répondrai qu'il a été révélé que ces succursales étaient non seulement un rouage inutile, mais étaient réellement un obstacle à l'efficacité du service. Bien que le système de collection et de livraison par des messagers spéciaux fût en usage dans la ville, on n'en avait pas moins établi vingt ou trente de ces succursales où l'on pouvait aller déposer ses lettres, qui étaient ensuite rassemblées par le gérant de la succursale, timbrées, et liées par paquets puis envoyées au bureau de poste, où les paquets étaient défaits et les lettres timbrées une seconde fois. Cela représentait une dépense de temps absolument inutile. L'expérience nous a démontré que plus il y a d'employés pour manier les lettres, moins il y a de garantie pour le public. L'une des règles fondamentales de tout bon service postal est d'obtenir que les lettres passent entre le moins de mains possible. On a trouvé qu'il était dans l'intérêt du public, et plus expéditif, de ne pas faire passer les lettres entre les mains des gérants des succursales, et bien plutôt d'aller les chercher dans les différentes boîtes ordinaires et de les porter ensuite immédiatement au bureau central. En effectuant ce changement, les lettres ont dû cesser de passer par les succursales, et ce qu'il reste à faire est relativement insignifiant. Ces bureaux auxiliaires ne devraient pas être appelés des succursales, parce que c'est là un mot qui peut induire en erreur. On y vend des timbres-poste—qui peuvent se trouver en des centaines d'autres places dans la ville—on y reçoit les lettres enregistrées, et l'on y émet des mandats postaux et mandats d'argent. C'est à peu près là à quoi se borne le travail de ces soi-disant succursales.

M. CLARKE : J'ai essayé de suivre de près le directeur général des Postes. Si je comprends bien, les lettres sont jetées dans les boîtes installées au dehors de ces succursales, au lieu d'être déposées dans ces succursales mêmes. Mais il reste à rassembler ces lettres comme autrefois, et il y a autant de préposés à cette besogne qu'autrefois. J'en conclus que toute la différence dans le travail exécuté par les gérants de ces succursales, est que maintenant ils n'ont plus à timbrer les lettres et à les envoyer au bureau central.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'était là les neuf dixièmes du travail. Le public déposait ses lettres, et les gérants devaient agir comme de vrais maîtres de poste et préparer tout un courrier pour le bureau central. C'était là quelque chose d'absolument inutile. Il y a un grand nombre de boîtes à lettres à Toronto, et les lettres qui y sont jetées sont tout simplement portées par les collecteurs au bureau central, où elles sont timbrées, et cela termine l'opération.

M. CLARKE : Toutes ces succursales étaient munies de boîtes à lettres. Ceux qui entraient acheter des timbres remettaient leurs lettres aux gérants ou les jetaient dans les boîtes. Maintenant, à ce que je puis comprendre, ils doivent sortir de la succursale pour jeter leurs lettres dans les boîtes au dehors.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les boîtes ordinaires des rues. Mon honorable ami sait fort bien que quand les lettres étaient déposées, comme autrefois dans les succursales, ces lettres étaient pour ainsi dire aux soins des gérants et elles étaient maniées par eux. Ce n'est plus ce qui a lieu maintenant, ces gérants ne touchent plus aux lettres. Celles-ci se rendent directement des boîtes au bureau de poste, en passant par les sacs des collecteurs.

Les gérants des bureaux auxiliaires n'ont plus rien à y voir, et leurs services pour cela ne sont plus utilisés.

M. CLARKE : Fait-on plus de levées maintenant dans les boîtes au dehors des bureaux auxiliaires, en comparaison du nombre des levées de boîtes avant qu'on se fût dispensé du maniement de lettres en question ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis pas dire s'il y a augmentation dans le nombre des levées. Les détails pratiques relatifs au fonctionnement du bureau de poste de Toronto relèvent du personnel de ce même bureau, et mon honorable ami ne doit pas s'attendre à ce que je puisse lui dire combien il y a chaque jour de levées de ces boîtes à lettres. Je crois qu'il y a de fréquentes levées—probablement plus fréquentes qu'autrefois. Mon honorable ami ne paraît pas me croire, mais je suis sûr, cependant, qu'il ne me contredira pas.

M. CLARKE : Comme le directeur général des Postes avait déclaré ne rien savoir de tout cela, j'ai cru que peut-être——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis sûr qu'il n'y a pas eu de diminution dans le nombre des levées.

M. TAYLOR : Dans le crédit que le directeur général des Postes nous a demandé de voter, y a-t-il des dispositions prises pour la réouverture du bureau de poste de Marble Rock, bureau déjà établi il y a une trentaine d'année ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Où cela se trouve-t-il ?

M. TAYLOR : A sept milles de Gananoque. Une requête a été présentée il n'y a pas très longtemps, signée par plus d'une centaine de personnes qui ont déjà reçu ou désireraient recevoir leur courrier en cet endroit.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais prendre note de cela, et je pourrai répondre dès demain à ce sujet à mon honorable ami.

M. TAYLOR : Parfaitement. Je désire aussi attirer l'attention du directeur général des Postes sur ce que je considère être un abus du service postal, le bureau de poste faisant pour ainsi dire office de messageries. De grands magasins à départements se procurent, par exemple, des listes d'électeurs dans les diverses municipalités de la province, et ils envoient des catalogues aux personnes figurant sur ces listes. En réponse à une lettre, ils enverront un choix complet d'échantillons de tissus ou autres articles, pour l'envoi desquels ils ne paient que quelques cents. Le public fait son choix, envoie l'argent et reçoit les marchandises par la poste. Tout cela nuit beaucoup au marchand de campagne, et équivaut, je le répète, à un service de messageries par la poste. Une bonne partie de chaque courrier est maintenant composée de tissus quelconques ou autres articles. Les sacs de malle devraient être exclusivement réservés au courrier proprement dit, et l'on ne devrait pas les faire servir à un commerce de gros ou détail de nouveautés.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce sujet mérite considération. Mais peut-être mon honorable ami s'apercevrait-il qu'il n'a pas le public avec lui s'il voulait restreindre les sacs de malle exclusivement au service de la correspondance. Ce n'est pas là la pratique en usage ni aux Etats-Unis ni en Angleterre. J'ignore quand l'on a inaugurée le système des colis postaux au Canada, mais cela date déjà de plusieurs années, et l'on n'y a apporté aucun changement depuis que ce gouvernement est arrivé au pouvoir. L'abus dont se plaint mon honorable ami existe depuis déjà longtemps. Je ne me rappelle pas qu'il ait déjà soumis ce sujet à notre attention. Je doute beaucoup que le public nous approuverait si nous refusions d'admettre les petits paquets à la poste. Ce serait là un grand changement apporté à nos habitudes. Il ne faut pas oublier qu'on peut envoyer un petit paquet par la poste pour un couple de cents, tandis qu'une compagnie de messageries demanderait 25 cents pour le même envoi.

M. MORIN : A propos de la question des salaires soumise il n'y a qu'un instant par l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Farquharson), je désirerais suggérer au directeur général des Postes une nouvelle échelle de salaires pour le transport de la malle. Actuellement, et dans plusieurs districts de la campagne, la malle est transportée à cheval ou en voiture, et je crois qu'il ne serait que juste que l'honorable ministre paie tant par mille au lieu d'un prix fixe, comme la chose se pratique dans le moment. Quelquefois, des soumissions sont demandées pour ce transport en voiture, et d'autres fois l'on se passe de cette formalité. Quand il n'y a pas de soumissions, il reste entendu que ce sont les amis du gouvernement qui sont les privilégiés, ces amis finissent toujours par trouver moyen d'arriver bon premiers. Je me rappelle que le directeur général des Postes a déjà déclaré dans cette Chambre, il y a cinq ans, que dorénavant l'on demanderait des soumissions pour le transport de la malle ; il affirma alors qu'il était résolu à cela, mais il n'a pas tenu sa promesse. Il s'en tient encore au système d'accorder ce service aux amis du gouvernement. Je connais un de ceux-là qui a une distance de 26 milles à parcourir pour transporter le courrier, et cela lui prend toute la journée, par des routes détestables, pour faire le voyage aller et retour, et cet homme ne reçoit que $270 par année. Il ne reçoit pour ainsi dire, pour transporter le courrier, que tout juste de quoi ne pas mourir de faim. Je dis qu'il faut lui donner un peu plus, car il a droit lui aussi à sa part de

vie. Dans un autre endroit, le postillon a 6 milles à parcourir. Il part le matin vers 9 heures et ne revient qu'à 5 heures de l'après-midi. Il a cheval et voiture et ne reçoit que $90 par année. Comment un homme peut-il vivre à ce prix, tout en gardant cheval et voiture ? Dans un autre endroit, encore, le postillon a 13 milles à parcourir, ou 26 milles pour l'aller et retour. Il part le matin vers 7 heures et ne revient que le soir vers 8 ou 9 heures, par de très mauvais chemins. Le directeur général des Postes devrait établir une échelle fixe de tant par mille, absolument comme les chemins de fer demandent tant par livre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crains que ce système ne nous donne pas satisfaction. La loi stipule que nous devons demander des soumissions, et les accorder au plus bas soumissionnaire. Quand il y a une soumission de faite, je ne puis pourtant pas augmenter le prix. Si je le faisais, je crois que mon honorable ami ne tarderait pas à me le reprocher. Pour ce qui est du système de tant par mille, il ne faut pas oublier que plusieurs postillons ont pour habitude de transporter, outre le courrier, des colis et des voyageurs. Mais peut-être y a-t-il d'autres districts qui n'offrent pas les mêmes avantages.

M. MORIN : Tout cela est parfait, mais je conseillerais à l'honorable ministre de continuer à faire comme il a déjà fait. La loi dit expressément telle chose, ce qui ne l'empêche pas d'agir autrement, de sorte qu'il pourrait fort bien en agir de même pour ce qui a trait au transport de la malle.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à demander au directeur général des Postes si la succursale de la rue Morris a été fermée, et si oui, pour quel motif ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai reçu un avis que cette succursale avait été supprimée en tant que succursale, mais qu'on la rouvrirait bientôt comme bureau auxiliaire.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle différence peut-il y avoir entre une succursale et un bureau auxiliaire ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sous l'ancien système, une succursale pouvait, ou aurait pu constituer un bureau de poste indépendant. Les lettres y étaient déposées et passaient entre les mains du gérant, et si les gens du voisinage le préféraient, ils pouvaient y recevoir leurs lettres. Nous avons discontinué le système des succursales généralement par tout le pays, et nous mettons en pratique le système de distribution gratuite.

M. BORDEN (Halifax) : Le public pourra-t-il, à ces bureaux auxiliaires, obtenir les mêmes facilités que dans un bureau de poste? Par exemple, peut-il obtenir des mandats d'argent?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, l'on peut y acheter des timbres-poste, des mandats postaux et mandats d'argent, déposer des lettres chargées et en prendre les reçus, et même y faire des dépôts de caisses d'épargne.

M. BORDEN (Halifax) : Quand croit-on que le bureau dont je parle sera ouvert?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Incessamment. Vous pouvez y compter.

M. CLARKE : Le directeur général des Postes peut-il me dire quels salaires ont été payés aux gérants de succursales avant le 31 décembre dernier, et quels sont les salaires qui sont payés maintenant?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas eu à m'occuper de fixer les salaires avant le 1er janvier. Jusque-là des sommes quelque peu arbitraires avaient été payées, qui ne dépendaient d'aucune règle. Je suppose que le critérium était le plus ou moins d'influence dont les maîtres de poste pouvaient disposer. Quant au système actuellement en usage, une échelle générale des salaires a été adoptée, et on en a aussi imprimé le tarif. En outre, on a fourni aux gérants des succursales une copie des conditions qui leur permettraient de continuer leur service comme gérants de bureaux auxiliaires. Dans la plupart des cas, ils ont accepté cette dernière alternative.

M. CLARKE : Quels salaires a-t-on payés aux gérants ? Quel est le salaire le plus minime qui a été payé du temps de l'ancien système?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comme je l'ai dit, il n'y avait aucune règle fixe, et l'on payait diverses sommes. L'honorable député verra dans le rapport du directeur général des Postes que, dans la ville de Toronto, l'on a payé des sommes variant de $200 jusqu'à $800 et $900. Ces gérants sont maintenant payés d'après une échelle régulière applicable à tous.

M. CLARKE : Pourrions-nous obtenir cette information maintenant du directeur général des Postes? Pourrait-il nous dire quelles sommes il paie maintenant?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a, pour les gérants de bureaux auxiliaires, une allocation minimum de $60, consentie en manière de gratuité. Ils reçoivent aussi 1 pour 100 sur la vente des timbres-poste, et on leur alloue une commission sur les ventes des mandats postaux et mandats d'argent. Enfin, ils perçoivent un quart par cent sur les dépôts.

M. CLARKE : Le salaire, ou gratuité, est de $60 par année?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le gérant reçoit une gratuité variant entre $60 et $100. Le maximum est $100, et cette somme le dédommage pleinement de la

peine qu'il se donne. Il reçoit aussi une commission sur certaines affaires.

M. CLARKE : La personne ayant charge du bureau auxiliaire doit-elle payer le loyer du local, se tenir là en permanence, s'occuper des mandats d'argent, des lettres chargées, et des dépôts, le tout pour cette gratification? Attend-on de cette personne qu'elle fournira un local convenable et qu'elle paiera loyer, tout cela pour une gratification de $100 et une commission pouvant représenter de $50 à $100?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous n'employons personne, comme gérant de bureau auxiliaire, qui n'occupe pas déjà son local pour un commerce quelconque. En règle générale, ces bureaux sont sous les soins de pharmaciens ou de libraires-papetiers. Cela n'entraîne à aucune dépense supplémentaire, ni pour le personnel, ni pour l'agrandissement du local. Relativement parlant, les affaires de ce bureau auxiliaire sont insignifiantes, et cela n'entraîne à aucunes dépenses supplémentaires.

M. PUTTEE : A Winnipeg, nous avons depuis deux ans quelques-uns de ces bureaux auxiliaires. Je me rappelle que quand la chambre de commerce de Winnipeg et moi-même demandâmes au directeur général des Postes de nous gratifier, comme à Toronto, de ces bureaux auxiliaires, on nous fit observer que le département avait trouvé de sérieux inconvénients au fonctionnement de ces bureaux. On n'en établit pas moins cinq ou six de ces bureaux dont le public s'est montré très reconnaissant. Pour ce qui est de nous, et à mesure que la ville s'agrandira, nous demanderons encore d'autres de ces bureaux. Ceux qui ont charge de ces bureaux ne retirent que fort peu de chose pour la peine qu'ils se donnent. Ils l'admettent volontiers. Je doute même que cela paie les dépenses, ce qui n'empêche que ces bureaux sont toujours installés chez des marchands, qu'il y a beaucoup de concurrence pour en obtenir un, et que l'on y tient à tel point qu'il est souvent même difficile de changer l'emplacement de ces bureaux. Je suis d'avis que ce système de bureaux auxiliaires est le meilleur que l'on puisse avoir. J'aimerais à demander au directeur général des Postes si, dans les villes où les facteurs font la distribution des lettres, il y a une base quelconque pour proportionner le nombre des facteurs d'après le chiffre de la population. Y a-t-il quelque rapport approximatif entre la population d'une ville et le nombre de facteurs qui lui est accordé?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, le nombre des facteurs est augmenté de temps à autre en rapport avec la demande locale. Les officiers d'un bureau de poste, dans une ville, nous informent qu'ils ont besoin d'aide, et c'est là-dessus que nous nous basons pour les augmentations du personnel. On ne saurait se baser, pour cela, sur le volume même des affaires, parce que le service est souvent plus difficile dans une ville que dans une autre. Par exemple, une ville s'agrandira plus rapidement qu'une autre, et dans telle autre le service peut devenir plus difficile qu'ailleurs. Voyez, par exemple, la ville de Québec. Par conséquesnt, le volume des affaires, bien qu'il ait son importance, n'est pas le facteur déterminant.

M. PUTTEE : Relativement à la réclamation de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), qu'il n'y avait pas assez de facteurs à Toronto, ce qui est probablement exact, je désire déclarer que j'ai consulté la liste du service civil et que j'y ai trouvé que Toronto a 140 facteurs, tandis que Winnipeg, si je m'en rapporte à cette même liste civile, n'en a que dix-huit. Notre population, au dernier recensement—et la population actuelle est encore plus considérable—était de plus de 44,000, ce qui nous donnait un facteur par 2,400 habitants. En établissant la même proportion, Toronto aurait une population de 300,000. Quelle que soit la situation à Toronto, nous nous trouvons dans les conditions soumises à la considération de l'honorable directeur général des Postes par l'honorable député de Selkirk (M. McCreary), c'est-à-dire que nous ne pouvons pas obtenir dans l'ouest que les différentes branches du service public puissent prendre autant de développement que n'en prennent les affaires et la population. J'ai fait beaucoup d'efforts, et le directeur de la poste à Winnipeg s'est donné aussi beaucoup de peine pour convaincre le département des Postes que le besoin se faisait sentir d'augmenter régulièrement le chiffre du personnel des postes à Winnipeg. Il y a deux ans, quand on a attiré l'attention des autorités là-dessus, ce besoin n'était pas aussi pressant que maintenant. On ne pouvait alors s'imagnier que le travail que l'on fait aujourd'hui aurait pu être fait sans augmentation du personnel et avec la même installation. Je suis porté à croire que le volume des affaires a augmenté d'au moins 50 pour 100, et pourtant nous n'avons encore que nos dix-huit facteurs pour la distribution du courrier. En fait, sur ce nombre, il y en a même qui ne sont que temporaires, ainsi que la chose se pratique, je crois, à Toronto. Mais ile ne faut pas oublier que notre ville couvre une immense étendue, et que les facteurs y ont un service difficile, ce qui n'empêche pas que nous avons toujours ce même nombre insuffisant de facteurs.

M. KEMP: M. le président, je n'ai pas compris si le système que le directeur général des Postes veut adopter pour Toronto d'avoir des bureaux de poste de district était un système qui serait généralement adopté dans les villes où les affaires se sont accrues considérablement. Se propose-t-on d'avoir à Montréal ce même système que l'on veut établir à Toronto ? Par exemple, l'installation d'un bureau de poste dans la partie ouest, au coin des rues Queen et Abel, par

suite de l'insuffisance du bureau de poste actuel. Maintenant, avant que l'honorable ministre réponde à cette question, j'aimerais à lui en poser une autre. Il a déclaré que son intention était de faire assortir, sur les trains, les lettres à destination de ce bureau de poste de la partie ouest. Veut-il diviser la ville en districts numérotés 1, 2 et 3, ou A, B et C, et est-il possible d'avoir sur les trains de chemin de fer, venant de toutes les directions, le personnel nécessaire pour le service des malles à destination de ce bureau de district ? Est-ce là une décision applicable partout, ou doit-elle être seulement restreinte à Toronto ? Se propose-t-on d'étendre ces facilités à d'autres endroits, et d'établir d'autres bureaux de poste de district ? La politique de l'honorable ministre sera-t-elle d'avoir dorénavant plus qu'un, ou deux ou trois bureaux de poste dans les grands centres ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pour ce qui est de Toronto, on s'est aperçu que le bureau de poste actuel n'est pas central. C'est trop loin, dans la partie est. Mon honorable ami (M. Kemp) connaît bien l'endroit. On s'est aperçu que l'on perdait beaucoup de temps à transporter les malles à partir de la gare jusqu'à la partie est de la ville où se trouve le bureau de poste ; je veux parler des malles à destination de la partie ouest. Il s'ensuit qu'il y a aussi beaucoup de retards dans le service de ces malles de la partie ouest, en les faisant passer par le bureau de poste. En isolant ce bureau de poste de Toronto de la route qu'il faut suivre, les malles entrant dans la ville par chemin de fer arriveront à la station C, dans la partie ouest, bien plus rapidement, et nous serons aussi bien mieux en mesure de fermer un peu plus tard les malles quittant ce district de l'ouest.

C'est cette situation particulière qui a rendu nécessaire l'installation de ce nouveau bureau. On a aussi l'intention d'en établir un dans la partie nord, et peut-être un ou deux autres dans la division de l'est, mais nous ne pouvons pas tout faire à la fois. Ce bureau de l'ouest sera aménagé et prêt, je crois, à fonctionner vers le milieu de juillet, et j'ai l'espoir que l'année prochaine le parlement m'accordera les crédits nécessaires pour établir un autre bureau à Toronto à l'endroit où l'on en aura le plus besoin. Pour ce qui est de Montréal, et simultanément avec les arrangements pris pour l'installation à Toronto du bureau en question, l'on a décidé d'inaugurer le même système à Montréal en ayant dans cette ville un bureau de poste du même genre. C'est le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) qui a charge de la chose, et je crois qu'il est déjà entré en négociations pour le choix d'un emplacement convenable. J'ignore s'il y aura des crédits pour cela dans l'état budgétaire, mais nous le saurons quand cet état nous sera soumis. Mais Montréal a autant besoin que Toronto d'un bureau de poste de ce genre, et j'espère que cela viendra bientôt. L'honorable député m'a demandé de quelle manière se faisait le triage du courrier. Les malles les plus considérables arrivent de l'est par les trains du matin, et afin de pouvoir arriver à livrer ce courrier aux facteurs pour la première distribution du matin, des employés vont à la rencontre de ce train en partant dès la veille par le train de nuit, et ils assortissent les lettres pour les facteurs. Cela nous permet de tout envoyer dès la première distribution, au lieu d'attendre à la seconde comme autrefois. Cette mesure n'a pas encore été jugée nécessaire pour les trains de l'ouest, mais on y arrivera si cela est nécessaire.

M. KEMP : Je ne crois pas que ce soit l'habitude, aux Etats-Unis, d'avoir autant de bureaux de poste dans des villes guère plus grande que Montréal et Toronto. Je suppose, cependant, que le directeur général des Postes a dû bien mûrir la décision à laquelle il en est arrivé, et je n'ai plus qu'à m'incliner, mais je suis porté à croire que le meilleur système n'en devrait pas moins être d'avoir un seul bureau de poste central. Si le bureau de Toronto n'occupe pas maintenant le centre de la ville, selon comme la population a augmenté dans ces dernières années, ne vaudrait-il pas mieux vendre cette propriété et construire un grand bureau de poste, dont le pays aurait tout lieu d'être fier, aussi au centre de la ville que possible, plutôt que d'avoir ces sortes de petits bureaux distribués un peu partout ?

Le directeur général des Postes a-t-il aussi pris en considération qu'il nous arrive par la malle, pour une taxe très minime, des masses de réclames et d'annonces de tout genre des Etats-Unis, sous lesquelles nos pauvres facteurs sont littéralement écrasés? Ces sortes de matières postales sont-elles transportées ici à plus bas prix que pour la taxe que nous demanderions au Canada?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La taxe postale des journaux, aux Etats-Unis, est 100 pour 100 plus élevée qu'au Canada.

M. KEMP : Je ne parle pas des journaux, mais de grandes cartes imprimées sur un côté et portant sur l'autre l'adresse du destinataire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ces cartes circulent probablement aux Etats-Unis comme cartes postales, qui sont ici taxées au même taux qu'aux Etats-Unis, et d'après les règlements de l'Union Postale internationale, les matières postales mises à la poste aux Etats-Unis à destination du Canada doivent être délivrées au taux en vigueur dans le pays d'origine.

M. KEMP : Quelle ligne de conduite le gouvernement entend-il tenir relativement aux bureaux-succursales?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ces bureaux sont établis suivant que

la nécessité s'en fait sentir. Les facteurs de districts se réunissent à ces bureaux, et ils épargnent ainsi tout le temps qu'ils auraient perdu à courir au bureau central puis à revenir à leur poste. Je crois que mon honorable ami admettra que nous agissons ici fort sagement.

M. BELL : Des expériences ont été tentées aux Etats-Unis, pour la distribution gratuite dans les districts ruraux. L'honorable ministre a-t-il mis ce sujet à l'étude pour le Canada?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai envoyé aux Etats-Unis M. Ross, assistant-maître de poste de Toronto, pour étudier ce système, et il a été d'avis que ce système n'était pas applicable au Canada, où les distances sont considérables et les établissements clairsemés. Je ne crois pas que le public du Canada penserait même un seul moment à encourir ces dépenses. De plus, les avis diffèrent beaucoup aux Etats-Unis, quant aux avantages que retirent de ce système les districts ruraux eux-mêmes, bon nombre arguant que les populations des campagnes utilisent la malle pour faire leurs achats dans les grandes villes avoisinantes, au détriment des marchands de campagne. Dans beaucoup de districts des Etats-Unis, ce système est loin d'être populaire.

M. MONK : Je crains d'être forcé de retirer l'invitation que j'ai faite au directeur général des Postes de venir à Montréal, parce que je vois qu'à Toronto, où il demeure, les mêmes abus existent qu'à Montréal ; mais à Winnipeg, où l'honorable ministre n'est pas allé, les conditions paraissent être plus favorables. Peut-être la vie est-elle plus chère à Winnipeg, mais dans tous les cas les facteurs y sont relativement mieux payés.

M. PUTTEE : Nous ne sommes pas satisfaits.

M. MONK : Cela démontre à quel point il est difficile de donner satisfaction à l'ouest. L'insuffisance des salaires payés aux facteurs de Montréal et Toronto est un véritable grief.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : C'est la même chose un peu partout.

M. MONK : Cela ne doit sûrement pas être, du moins, là où l'honorable député demeure, car la vie est là à fort bon marché.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je demeure à Halifax.

M. MONK : Je vois qu'à Winnipeg la majorité des facteurs reçoivent une salaire de $720 par année. Les salaires des facteurs de Montréal sont bien trop insuffisants. Il n'y a pas de sens commun là-dedans. Ces facteurs sont presque aussi mal partagés que nos juges. A Montréal, je le répète, les distributions ne se font pas de façon satisfaisante, parce que les facteurs sont mal organisés, et ne sont pas payés comme ils devraient l'être. Ces distributions ne sont certainement pas ce qu'elles devraient être dans une grande ville. Je suis allé dans certaines villes, où vous pouvez jeter une lettre dans une boîte, et savoir à une heure près quand cette lettre arriverait à destination. C'est loin d'être le cas à Montréal. Les facteurs à Montréal, ainsi que vous pouvez le constater, reçoivent $365, $390, $358, $367, $382, $308.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Personne ne reçoit que $308.

M. MONK : C'est même dans les comptes publics.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas pour services d'une année entière ?

M. MONK : Oui. En fait, pour être exact, le montant est de $308.71 pour services d'une année. Le nom de cet employé est Pacific, et l'honorable ministre admettra volontiers qu'il faut que cet homme soit doué en effet d'un tempéramment extraordinairement pacifique pour pouvoir subsister avec cette pitance.

M. McEWEN : Avez-vous cité les chiffres les plus élevés ?

M. MONK : Non. Certains facteurs reçoivent $600; pourquoi ? Celui qui n'a que $308 est-il moins actif que les autres ? Je dis que les salaires sont insuffisants et que tout le système est défectueux. C'est un véritable grief, à Montréal, parmi un grand nombre de personnes. Je ne dis pas que le directeur général des Postes devrait venir résider à Montréal, parce que le fait résider à Toronto ne paraît pas avoir amélioré la situation. Mais il devrait nous envoyer quelqu'un qui pourrait nous apporter quelque soulagement.

M. BLAIN : Avant que l'article soit adopté, j'aimerais que le ministre nous fasse quelque déclaration relativement aux salaires payés aux maîtres de poste de la campagne, et qu'il nous dise si le gouvernement est prêt à soumettre à cette Chambre une proposition quelconque afin que ces maîtres de poste soient mieux rétribués à l'avenir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les salaires payés aux maîtres de poste de la campagne sont calculés d'après une échelle qui a été adoptée par mes prédécesseurs. Cette échelle de salaires a été maintenue durant dix-huit ans, du consentement du pays, et, je le suppose aussi, de celui des honorables députés qui forment aujourd'hui partie de l'opposition. Et ceux-ci n'ont pas encore exposé à cette Chambre les raisons qu'ils pourraient alléguer pour demander une modification de ces salaires.

M. WILSON : Il faut marcher avec son temps.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je puis dire qu'il y a un bon nombre de petits bureaux de poste, dont tout le revenu et même plus va aux gérants de ces bureaux. On trouve des bureaux de poste par tout le pays, et même souvent trop près les uns des autres, ainsi que l'honorable député de Queen's, I.P.-E., l'a déclaré il y a quelque temps. Mon honorable ami de Peel (M. Blain) voudrait-il proposer qu'une personne qui a la garde d'un bureau de poste dont tout le revenu est de $10 à $15 par année, doive recevoir plus que $15? Dans plusieurs cas, le maître de poste est le principal bénéficiaire parce qu'on lui apporte le courrier chez lui, alors que sans cela il aurait à faire un mille ou deux pour se rendre à un bureau de poste. Si le public persiste à vouloir avoir ses bureaux de poste aussi rapprochés les uns des autres, il faut s'en tenir aux petits salaires. En réalité, ce sont là des rémunérations purement nominales, ces bureaux ne faisaient eux-mêmes que des affaires insignifiantes.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudrait-il nous dire combien reçoit, en moyenne, un maître de poste de campagne dans la partie ouest d'Ontario?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela dépend du revenu du bureau de poste. Jusqu'à $800, le maître de poste reçoit 40 pour 100 des recettes brutes. Il reçoit aussi de petites commissions sur les mandats d'argent, les mandats postaux et les dépôts de caisse d'épargne ; mais tout cela ne représente que fort peu de chose. Quand le revenu dépasse $800, et jusqu'à $10,000, le maître de poste reçoit 25 pour 100 sur l'excédent ; et s'il y a plus de $10,000, il reçoit 15 pour 100 sur l'excédent.

M. BLAIN : N'est-ce pas un fait qu'il y a beaucoup de maîtres de poste de campagne qui ne reçoivent que des rémunérations allant de $10 à $25 par année ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On a ouvert des centaines, peut-être des milliers de petits bureaux de poste, pour la commodité de peut-être une demi-douzaine de personnes, le maître de poste étant celui qui en bénéficiait le plus. Ces bureaux de poste ne sont que nominalement des bureaux de poste, la moyenne des lettres qui y passent étant d'à peu près une lettre par jour, et les maîtres de poste reçoivent un salaire nominal. Vous ne pourriez pas offrir moins de $100 par année à un maître de poste, ce qui, pour mille maîtres de poste feraient $100,000 par année, lorsque tout le revenu des bureaux ne s'élèvera peut-être pas à plus de $10,000. Je ne crois pas que le pays soit justifiable de tenir ouverts des bureaux de poste dans ces conditions.

M. BLAIN : Je suis certain que la décision de l'honorable directeur général des Postes ne plaira pas aux agriculteurs de l'Ontario. Le ministre a beau dire qu'il s'est trouvé en présence d'un certain état de choses lorsqu'il a pris charge de son département, il ne peut pas nier avoir fait des changements dont quelques-uns ont été approuvés par le peuple, mais dont beaucoup ne sont que dans l'intérêt des villes. Qui bénéficie le plus de la réduction du port des lettres de 3 à 2 cents. Ne sont-ce pas les banques, les grandes sociétés de prêt, les marchands et les manufacturiers du pays. Ce sont eux qui reçoivent le plus de bénéfices de cette réduction. S'il est vrai que dans quelques parties d'Ontario, il y a trop de bureaux de poste, comme je le crois moi-même, c'est là une question qui regarde le ministre lui-même et dont il doit s'occuper. S'il y en a trop, il en devrait réduire le nombre et payer aux autres maîtres de poste des salaires convenables. L'exploitation agricole se fait aujourd'hui d'une toute autre manière qu'il y a vingt ans dans la province d'Ontario. Aujourd'hui le cultivateur expédie son beurre et ses autres produits au commerçant des grandes villes avec lesquels il entretient une correspondance quotidienne. Il lui faut aller à la poste tous les jours et le ministre devrait s'occuper sérieusement à donner un meilleur service postal aux districts ruraux, et que les cultivateurs ne soient pas obligés de payer spécialement les maîtres de poste de la campagne, ainsi qu'ils le font présentement dans plusieurs parties d'Ontario. Il n'y a aucun doute que l'honorable ministre a déjà étudié cette question, mais ce dont je me plains c'est l'insuffisance du service postal qu'il donne aujourd'hui aux cultivateurs de la province d'Ontario.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami se plaint que nous donnons plus aux villes qu'aux campagnes, mais qu'il attende quelques minutes, et il entendra une tout autre note de la part des représentants des villes. Il propose que nous réduisions le nombre des bureaux de poste et augmentions le traitement de ceux qui restent. L'honorable député désire-t-il que je diminue le nombre des bureaux de poste dans le comté de Peel ? Les cultivateurs de ce comté préféreraient-ils avoir une plus longue distance à parcourir pour aller chercher leur courrier et payer des traitements plus élevés aux maîtres de poste. Il peut se faire que dans le comté que représente l'honorable député, les cultivateurs soient si philanthropes qu'il consentiront à ce que les bureaux de poste soient tenus pour le bénéfice des maîtres de poste. Ailleurs, cependant, on croit que les bureaux de poste sont pour l'avantage général du public. L'honorable député n'est certainement pas sérieux lorsqu'il propose de diminuer le nombre des bureaux de poste. Mais il peut dormir tranquille quant au comté de Peel, car je ne me propose pas de fermer un seul bureau de poste dans le comté de Peel ou ailleurs, et je puis dire à l'honorable député qu'il ne trouvera personne disposé à fermer un seul bureau de poste sur mille dans tout le Canada, quelque inutiles que puis-

sent être ces bureaux de poste. Une fois qu'un bureau de poste a été établi et que les gens s'y sont accoutumés, ils insistent pour qu'on le tienne ouvert. Non seulement j'ai été obligé d'ouvrir de nouveaux bureaux de poste, mais j'ai dû tenir ouverts les bureaux de poste que l'ancien gouvernement avait déjà établis dans des endroits où ils n'étaient peut-être pas strictement nécessaires. Nous ne recevons pas de plaintes sérieuses qui justifieraient de porter le nombre des bureaux de poste à un chiffre dépassant celui d'il y a cinq ans. Je connais aussi bien que mon honorable ami quel est le commerce que font nos cultivateurs de l'Ontario, et je crois qu'ils sont en faveur de multiplier les petits bureaux de poste. Lorsqu'un cultivateur, pour son propre avantage ou pour celui de ses voisins, permet que l'on se serve de sa maison située sur la lisière du chemin comme bureau de poste il ne s'attend pas, règle générale, à recevoir une forte rémunération, bien qu'il ne le refusera pas si elle lui est offerte.

M. BLAIN : L'honorable ministre me permettra de lui rappeler qu'il s'est déjà occupé du comté de Peel en décapitant quelques-uns de ses maîtres de poste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas fermé les bureaux.

M. BLAIN : Non, mais l'honorable ministre a enlevé les bureaux à des maîtres de poste contre lesquels il n'y avait jamais eu de plainte. Il n'a pas besoin de craindre de dire alors qu'il s'occupera encore du comté de Peel, et nul doute que c'est ce qu'il va faire dans le cours ordinaire des choses. Je suis bien certain que l'honorable ministre n'a pas voulu mal citer mes paroles. Je n'ai pas dit que l'on devrait diminuer le nombre des bureaux de poste dans l'Ontario.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est ce que vous avez demandé.

M. BLAIN : Je demande pardon à mon honorable ami. J'ai simplement dit que l'honorable ministre devrait étudier la question, et que s'il trouvait qu'il y a trop de bureaux de poste d'en réduire le nombre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis parfaitement convaincu qu'il y a trop de bureaux de poste et je sais aussi que si je prenais le comté de l'honorable député en particulier j'en trouverais trop là aussi. Voudrait-il que je fermasse les bureaux de poste que je penserais être de trop.

M. BLAIN : L'honorable ministre pourrait commencer par son propre comté. L'autre jour je faisais une promenade dans son comté et la personne qui m'accompagnait m'indiquait plusieurs endroits où l'honorable ministre avait ouvert des bureaux de poste, pour des raisons singulières, et avec lesquelles je n'ennuierai pas la Chambre pour le présent. L'honorable ministre se trompe lorsqu'il dit que je ne suis pas sérieux et je lui rappellerai que plusieurs de ses propres amis dans le comté de Peel m'ont écrit pour se plaindre de ce que le ministre portait une attention toute spéciale aux grands établissements manufacturiers et financiers, mais ne donnait pas aux cultivateurs de l'Ontario le service postal qu'ils devraient avoir. Que l'honorable ministre fasse le choix du comté de Peel, s'il le désire, et nous accorderons toute l'aide possible dans les arrangements qu'il voudra entreprendre pour donner au comté un meilleur service postal. Mais je voudrais qu'il arrangeât les choses de façon qu'un maître de poste qui travaille pendant les douze mois de l'année ne reçoive pas que $10 ou $14 pour ses services.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député se plaint que la diminution du port des lettres favorise certaines classes, telles que les banques, les manufactures, et n'est d'aucun avantage aux cultivateurs.

M. BLAIN : Je n'ai rien dit de tel.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Alors de quoi se plaint l'honorable député? S'il croit que ce sont les grandes villes qui retirent tout le bénéfice de la réduction du port des lettres, il se trompe. Nous ne retirons des villes qu'un tiers du revenu postal ; les deux autres tiers viennent des campagnes, de sorte que les campagnes partagent pour les deux-tiers dans les avantages de la diminution de prix. Tous ceux qui envoient une lettre, qu'ils soient cultivateurs ou millionnaires sont sur le même pied. Si mon honorable ami représentait un comté où les cultivateurs n'écrivent pas il pourrait prétendre que la réduction ne leur est d'aucun avantage, mais comme les cultivateurs des autres parties du pays, ceux de Peel écrivent des lettres, se servent de la malle, et retirent leur part des avantages offerts aux autres citoyens du Canada.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je crois que les intérêts du comté de Peel ont été suffisamment discutés entre l'honorable représentant de ce comté et le directeur général des Postes et que nous devrions consacrer maintenant quelques minutes aux autres comtés. Par tout le pays on se plaint que les maîtres de poste reçoivent une bien petite remunération. Avant la Confédération, les maîtres de poste dans la Nouvelle-Ecosse où j'ai eu le mandat de mon comté pendant huit ans, étaient mieux payés qu'aujourd'hui. Ils étaient payés suivant les services qu'ils rendaient, mais aujourd'hui ils reçoivent une certaine commission. Je ne crois pas qu'il y ait un seul député qui désire diminuer le nombre des bureaux de poste dans son comté ; au contraire, dans plusieurs cas ils voudraient l'augmenter. Mais jusqu'à présent j'ai constaté que toutes nos raisons ne font aucune impression sur l'honorable directeur général des Postes. Il est très aimable pour les députés lorsqu'il est dans la Chambre, mais très rigide lors-

que nous lui demandons une faveur particulière pour notre comté. De fait, il n'y a pas d'élasticité chez lui. J'espère cependant qu'après ce débat il sera un peu plus pliant et que nous pourrons avoir entre Baddeck et Englishtown un courrier quotidien, que je demande depuis longtemps.

M. ROBINSON (Elgin) : J'espère que l'honorable directeur général des Postes n'écoutera pas ceux qui ont prêché en faveur de la diminution du nombre des bureaux de poste. Ce serait peut-être chose possible dans quelques comtés où les gens n'écrivent ni ne lisent, mais j'espère qu'il ne diminuera pas le nombre des bureaux dans mon comté, où la plupart des cultivateurs reçoivent un journal quotidien, et ce serait une grande injustice à leur faire que de leur enlever la facilité de l'avoir. Quant au soutien du département des Postes, je crois que les cultivateurs paient leur part. Ce sont eux qui font vivre les marchands, les banques et autres qui bénéficient du port à bon marché. Maintenant, quant à la centralisation des bureaux de poste dans les grandes villes, je sais que Saint-Martin le Grand dans le vieux Londres, est le premier des bureaux de poste et le seul grand bureau de poste dans cette ville de plus de quatre millions d'habitants, mais je n'ai jamais entendu parler que l'on voulait changer ce bureau de poste de place parce que la ville s'était étendue vers l'ouest. Il me semble que ce serait un acte de folie aujourd'hui que de démolir les bureaux de poste de Toronto et de Montréal parce qu'ils ne sont pas dans le centre actuel de ces deux villes. Je ne crois pas qu'il serait sage de la part du gouvernement de dépenser d'autre argent pour construire d'autres bureaux de poste, lorsque les bureaux actuels suffisent, même s'ils ne sont pas au centre de la ville. Je crois que ce serait très avantageux pour le public si dans les villes de dix à vingt mille habitants on faisait la livraison gratuite des lettres à domicile. Un temps considérable est souvent perdu à courir deux ou trois fois par jour au bureau de poste qui est quelquefois à des milles de distance, et il est temps que dans ces grandes villes la matière postale soit portée à domicile deux ou trois fois par jour. Je suis heureux de la diminution du port des lettres, mais il y a un point qui mérite considération. Je me trouvais un de ces jours dans un petit bureau de poste non loin de chez nous, et je voyais le maître de poste jeter des circulaires dans presque chaque boîte. Il m'en passa une. C'était des circulaires envoyées des Etats-Unis en une grosse liasse, chacune d'elles portant un timbre d'un cent. Notre gouvernement ne retire de là aucun revenu. Je demandai au maître de poste s'il avait envoyé à cette maison américaine les noms des habitants des environs, et il me répondit que la maison devait s'être procurée une copie de la liste des électeurs. De cette façon nous transportons gratuitement dans notre service de malle une grande quantité d'annonces de médecines brevetées venant de l'étranger, et je crois qu'il serait temps d'apporter un changement. Le directeur général des Postes parle bien fort de plans d'il y a dix-huit ans, et il nous parle aussi de ce qu'il a trouvé lorsqu'il est arrivé à la tête du département. Mais la prospérité est arrivée depuis ce temps-là, et nous sommes obligés de payer plus cher pour tout ce que nous achetons, et je ne vois pas pourquoi le directeur général des Postes ne ferait pas profiter les villages de cette prospérité. Les maîtres de poste dans les cités et villes sont bien payés en faisant peu de besogne. Ce serait une bonne chose si nous pouvions avoir dans les districts ruraux un peu de cet argent qui coule dans les villes.

M. HENDERSON : Je n'ai pas du tout compris que l'honorable député de Peel demandait une diminution des bureaux de poste dans son comté, comme l'a prétendu le directeur général des Postes. J'ai compris que ses remarques avaient une portée plus générale, s'appliquaient peut-être à toute la province. Il peut y avoir quelques comtés qui ont trop de bureaux de poste, comme d'autres peuvent n'en pas avoir assez. Par exemple York-nord, circonscription représenté par l'honorable directeur général des Postes, a obtenu récemment plusieurs nouveaux bureaux de poste. Mais si l'on égalisait les choses peut-être que Peel n'aurait qu'un bureau de poste contre York-nord deux. Je crois que les remarques de l'honorable député de Peel avaient une portée générale.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suppose que l'intention était de les faire mettre en pratique partout ailleurs qu'à Peel.

M. HENDERSON : Leur application devait être générale. Quant à mon propre comté le directeur général des Postes a été très généreux. Il n'a fermé qu'un bureau de poste depuis qu'il a la direction du département, et je puis lui dire qu'il s'est trompé lorsqu'il a fermé ce bureau de poste, pour la simple raison qu'il se trouvait sur la route d'un postillon qui passait là tous les jours, et pouvait sans se déranger servir ce bureau de poste. La seule différence c'est qu'il aurait fallu payer $10, je suppose, au maître de poste pour qu'il tienne le bureau ouvert. Je suis un de ceux qui sont en faveur de l'extension du service postal dans les districts ruraux, et il y a longtemps que je demande cela. Je crois que la réduction du port des lettres bénéficie plus aux grandes villes qu'aux campagnes et que les cultivateurs surtout ont à payer le déficit dans le revenu postal, car je n'espère pas voir jamais le département des Postes payer ses dépenses, et je le dis ouvertement au directeur général des Postes. Je lui dis même que ce serait une erreur de sa part que d'essayer à atteindre ce résultat. Il n'y a pas de raison pour que le département des Postes paie plus

ses dépenses que le chemin de fer Intercolonial qui a coûté $13,000,000 de plus en cinq ans qu'il n'a rapporté. Il n'y a pas de raison non plus pour que le département des Postes paie plus ses dépenses que le département des Travaux publics. Qui songerait à tirer un profit des canaux du Saint-Laurent? Nous n'espérons même pas qu'ils donneront assez de revenus pour payer l'intérêt de ce qu'ils ont coûté, et pourquoi voudrions-nous que le service des postes qui est dans l'intérêt de tout homme, femme et enfant dans le pays, se soutienne seul? Pourquoi ne pas étendre davantage le service postal de façon à ce qu'il soit mis à la portée de tout le monde, et quand même cela coûterait plus d'argent, que le déficit soit payé par tout le pays en général, ainsi que cela se fait pour les autres département. Je crois que le pays approuverait ce système, même s'il devait augmenter le déficit du département des Postes.

Je vois par les rapports qu'en 1891 le nombre de bureaux de poste était de 8,061, et en 1896 de 9,103, soit une augmentation moyenne de 208 bureaux de poste par année. L'honorable ministre faisait des comparaisons entre son administration des postes et celle de ses prédécesseurs, mais je veux faire remarquer que ses prédécesseurs ont ouvert 208 bureaux de poste par année pendant cinq ans avant de descendre du pouvoir. Mais qu'a fait l'honorable ministre depuis qu'il a la direction des postes. Il a essayé de faire ce que pas un de ses prédécesseurs depuis la Confédération n'a pu faire. Le département des Postes a toujours été en déficit, et je n'espère pas que cela change d'ici à quelques années du moins. Dans ses efforts pour joindre les deux bouts, il a commencé par diminuer le nombre des bureaux de poste à ouvrir, et dans quelques cas il en a fermé nonobstant le grand développement du pays, spécialement dans le nouvel Ontario où il faudrait tant de bureaux nouveaux. L'honorable ministre, à son arrivée à la tête du département en 1896, a trouvé 9,103 bureaux en existence, et le premier juillet 1901, il n'en a que 9,834 ou une augmentation annuelle de 146, au lieu de 208 sous son prédécesseur. Je dis ouvertement à l'honorable ministre s'il entreprend de joindre les deux bouts simplement en rognant sur le service je ne crois pas qu'il soit approuvé par le pays. Ce que le peuple demande, c'est un meilleur service, un service plus étendu, même si cela doit coûter plus d'argent. Les revenus du département des Postes ont augmenté de $630,000 entre 1891 et 1896 sous le régime du port des lettres à trois cents. De 1896 à 1901, le revenu a augmenté de $625,000. L'augmentation pendant ces cinq dernières années a donc été de $5,000 de moins. Ce résultat peut être le fait de la réduction dans le port des lettres. Pour ma part je dis que le déficit du département des Postes doit être payé à même les revenus généraux du pays. Le revenu des douanes soldera ce déficit et les cultivateurs y contribueront comme les autres, bien qu'ils ne retirent pas les mêmes avantages que les grands centres de population de la réduction du port des lettres. Je dis donc que l'on devrait leur donner un meilleur service postal. Là où il y a deux courriers par semaine, il devrait y en avoir trois ; là où il y en a trois on devrait faire le service quotidien. Il faut aussi plus de bureaux de poste dans les endroits où les modifications dans l'exploitation agricole ont fait de l'ancien producteur de grain un producteur de comestibles variés, qu'il lui faut envoyer tous les jours sur les marchés des grandes villes, ce qui l'oblige à se tenir en communication continuelle avec ses clients ; il lui faut aussi le journal quotidien qui lui donne les cours du marché. L'année dernière, vu que l'honorable ministre avait fermé un bureau de poste dans mon comté, j'aurais bien voulu lui en faire ouvrir un dans une autre partie du comté où les cultivateurs font le commerce de menus fruits, et demandaient en conséquence d'avoir un meilleur service postal. J'espère que l'honorable ministre reviendra sur sa décision, et fera quelque chose pour les districts ruraux généralement, afin de les compenser pour ce qu'ils contribuent pour payer le coût du service dans les centres commerciaux. Je serais le dernier à me plaindre si le déficit du département des Postes était causé par une augmentation dans le nombre des bureaux de poste. L'honorable député de Leeds a mentionné un autre point. Je veux demander au ministre s'il a jamais calculé s'il y avait profit ou perte à transporter de petits colis pour les grands établissements de nouveautés. Prenons pour exemple un colis pesant quatre livres au taux d'un cent par quatre onces, le port serait de 16 cents, mais si le transport de ce colis à Vancouver, par exemple, coûte 16 cents——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La taxe sur les marchandises en général est d'un cent l'once. Mais il y en a beaucoup d'autres que l'on transporte au prix que mentionne l'honorable député.

M. HENDERSON : Je voulais demander au ministre s'il avait jamais calculé si le département des Postes ne payait pas plus au chemin de fer pour transporter ces colis qu'il ne recevait en timbres ? Je crois que le département y perd de l'argent et si c'est vrai, ce ne serait pas causer de tort à qui que ce soit en doublant le port sur ces articles.

M. McLENNAN : J'espère que l'honorable ministre n'appliquera pas la proposition de l'honorable député de Peel au comté d'Inverness. Ce comté est un grand comté agricole, et je crains que les habitants de ce comté ne soient pas aussi désintéressés que ceux du comté de Peel que l'on prétend disposés à faire une course de deux ou trois milles pour mettre une lettre à la poste afin que l'un d'entre eux puisse recevoir un traitement raisonnable pour tenir le bureau de Poste. Je veux aussi rappeler à l'honorable directeur général des Postes que le comté

d'Inverness a des droits particuliers à son attention ; et je veux lui dire qu'à l'exemple de mon honorable ami de Victoria, je me propose de faire le siège de son département avant que la session soit terminée, pour avoir plus de bureaux de poste dans mon comté. En réponse à une question que je lui ai posée à la session dernière il m'a fait la réponse très satisfaisante qu'il avait fait une économie de $5,000 dans le service postal du comté d'Inverness depuis 1896. En face de ce résultat satisfaisant, j'espère que l'honorable ministre donnera au comté un meilleur service postal.

M. TAYLOR : Je constate qu'outre le salaire on accorde à un certain nombre de maîtres de poste quelque chose pour loyer. Quel doit être le revenu du bureau de poste pour avoir droit à ce loyer ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Huit cents dollars.

M. TAYLOR : On n'accorde pas de loyer, si le revenu du bureau de poste n'atteint pas $800.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est la règle. Je ne sais pas qu'il y ait d'exceptions.

M. TAYLOR : Cela s'applique-t-il aux succursales dans les villes ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ces succursales ne sont pas exactement des bureaux de poste.

M. TAYLOR : L'honorable ministre nous dit que le département accorde un loyer aux bureaux de poste dont les revenus atteignent $800. Je crois que cette règle n'est pas strictement observée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas m'en être départi. S'il y a des exceptions, elles ont dû être faites avant mon arrivée à la tête du département. Si mon honorable ami veut me citer un cas particulier, je prendrai des renseignements.

M. TAYLOR : Le ministre a déclaré, il y a quelques minutes, que le revenu des postes dans les grandes villes ne s'élevait qu'à un tiers du revenu dans tout le pays, et que les deux autres tiers venaient des villages et districts ruraux. L'honorable député de Peel prétend que la réduction du port des lettres ne donne pas de bénéfice au cultivateur. C'est aussi ce que je prétends, et l'honorable ministre nous corrobore lorsqu'il dit que les villes ne fournissent qu'un tiers du revenu des postes et les villages et campagnes les deux tiers. Il serait juste, je crois, de subdiviser ces deux tiers et de dire que les bourgs et villages fournissent un tiers et les campagnes l'autre tiers. Si le service des postes payait ses frais, alors les municipalités rurales et les villages recevraient le même bénéfice que les banques, les marchands et les manufactures des grandes villes, mais lorsqu'il y a un déficit d'un demi-million ou un million, chiffre auquel il s'élèvera probablement cette année, qui le paiera ? Les villes, les villages et les campagnes fournissent chacun un tiers du revenu des postes, mais les cultivateurs paient les trois quarts de la taxe, et conséquemment les trois quarts du déficit dans l'administration des postes. Quand bien même ils bénéficieraient d'une légère diminution dans le port de leurs lettres, qu'ils en écrivent en plus ou moins grand nombre, ils paient plus en proportion pour couvrir le déficit des postes que les manufacturiers et marchands du pays.

M. HUGHES (Victoria) : Je veux faire remarquer au comité que la petite circonscription électorale que représente l'honorable directeur général des Postes a dans ses limites trente-neuf bureaux de poste, tandis que le grand comté de Peel représenté par mon honorable ami (M. Blain) n'en a que trente-huit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et cependant il veut les fermer.

M. BLAIN : Du tout !

M. HUGHES : Il veut fermer des bureaux de poste inutiles comme ceux de York-nord.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La division d'York-nord est une division ayant été tellement remaniée pour des fins politiques et est composée de parties de plusieurs comtés si inaccessibles qu'il faut un plus grand nombre de bureaux de poste.

M. HUGHES : Je doute fort que cette circonscription électorale ait été autant remaniée qu'il le dit, car il s'y est toujours fait élire. Je constate que dans le comté d'Inverness il y a 155 bureaux de poste. Est-ce là un comté qui a été remanié ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelle est la longueur du comté ?

M. McLENNAN : Il a 140 milles de long et 50 de large.

M. HUGHES : C'est un petit comté. J'ai l'honneur de représenter un comté beaucoup plus grand sous tous les rapports, et cependant nous n'avons qu'un tiers de ce nombre de bureaux de poste et une population beaucoup plus portée à la lecture. Mais je me suis levé pour demander des explications à l'honorable ministre au sujet d'une affaire dont je lui ai déjà parlé, il y a quelques jours. C'est le déplacement d'un bureau de poste d'un centre populeux à une extrémité du canton.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quel est le nom ?

M. HUGHES (Victoria) : Head-Lake.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les documents ont été soumis à l'inspecteur, mais nous n'avons pas encore reçu son rapport.

M. HENDERSON : L'honorable ministre a-t-il calculé si l'expédition des colis par la poste à des distances éloignées donne un profit ou une perte. Ces colis contiennent généralement des marchandises, et je ne crois pas que ce serait imposer aucun fardeau au pays que de faire payer un tarif double si le département transporte ces colis à perte.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : A l'heure qu'il est, on est à recueillir sur ce point des données statistiques dans toutes les parties du Dominion. Le pesage se terminera dans le cours de juin, mais la question est présentement à l'étude. Le tarif concernant les messageries postales est loin de donner satisfaction. Dans certains cas, les droits de poste sont déterminés par le parlement, dans d'autres, par le directeur général des Postes, de sorte que sous ce rapport, le présent état de choses est peu satisfaisant.

M. BORDEN : Je voudrais, avant l'adoption de ce crédit, prier l'honorable directeur général des Postes de me fournir quelques renseignements au sujet de deux directeurs de poste de mon comté : M. David Mitchell, de Jeddore, et M. Robert Kaulbach, de Middle-Musquodoboit. Pourrait-il me dire si ces messieurs ont été destitués et, dans l'affirmative, pour quelle raison?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je renseignerai mon honorable ami demain.

M. CLARKE : Je voudrais demander au directeur général des Postes si le présent crédit pourvoit à l'augmentation statutaire des commis de troisième classe et des facteurs qui ne reçoivent pas encore le maximum des appointements de leur classe respective.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette partie des dépenses sera comprise dans les prévisions supplémentaires.

M. CLARKE : Ce crédit n'y pourvoit-il pas?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il pourvoit peut-être à quelques légères augmentations, mais le rapport n'ayant pas encore été complété au moment où nous avons préparé ces estimations, nous n'avons pas pu inclure les augmentations dans les prévisions principales que nous avons soumises à l'exécutif. Toutefois, ce crédit comprend les augmentations accordées à tous ceux dont les appointements sont de moins de $800.

M. AVERY : Le directeur général des Postes se propose-t-il d'élever les appointements —par trop maigres, vraiment—des directeurs de poste des districts ruraux?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami (M. Avery) a manqué un débat au plus haut point intéressant et instructif portant sur ce sujet. Il y a déjà quelque temps que le comité est saisi de la question et, jusqu'à présent, il n'a pas encore été décidé de rien faire dans ce sens.

M. BORDEN : Ces gens se plaignent de ce que le nouveau tarif postal a accru la somme de travail qu'ils ont à faire et qu'on a diminué leurs appointements.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a pas eu de diminution.

M. BORDEN : Les directeurs de poste de mon comté m'ont appris le contraire ; ils prétendent qu'on les paie jusqu'à un certain point par commission.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lors de la réduction des droits de poste, j'ai ordonné que les appointements, quels qu'ils fussent, restassent les mêmes.

M. BORDEN : Ce n'est pas ce que comprennent les personnes qui m'ont entretenu de cette affaire, parce qu'elles m'assurent que leurs appointements ont diminué tandis que leur besogne a augmenté. J'appelle particulièrement l'attention du directeur général des Postes sur le fait qu'il y a à Halifax un facteur dont les appointements sont de $336.77 par année ; un autre, de $375 ; un autre, de $373 ; un autre, de $331.96 ; un autre, enfin, de $375. Ces appointements, dont on voit le chiffre dans les comptes publics, constituent-ils tout ce que ces facteurs reçoivent pour leur travail de toute l'année? Quels sont les appointements d'un facteur à son entrée au service?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En vertu de la loi, le facteur a droit, pour sa première année de service, à un salaire minimum de $360. Il est d'usage de prendre les facteurs parmi les personnes qui ont passé l'examen requis ; lorsqu'il n'est pas possible de se conformer à cet usage, il nous est loisible de nommer des facteurs temporaires.

M. BORDEN : Quel est le chiffre de l'augmentation annuelle?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est actuellement de $30, et lorsqu'un homme entre au service aux appointements de $360 par année, il lui faut huit ans pour atteindre le mixiumum ; mais, sous l'empire du projet de loi dont j'ai saisi le parlement, le nouveau facteur devra subir six mois d'épreuve pendant lesquels il recevra $1.25 par jour, soit $390 par an. A vra $1.25 par jour, soit $390 par an. A dans son emploi, s'il en est digne, et il recevra $1.50 par jour, soit $460 par an ; deux ans après on lui donnera $1.75 par jour, ou environ $450 par année, et à la fin de la quatrième année, on lui accordera $2 par jour.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : A l'appui des observations que vient de faire l'honorable leader de l'opposition, je puis affirmer presque positivement que les appointements des directeurs de poste étaient plus élevés

il y a quelques années qu'ils ne sont aujourd'hui. Pourquoi a-t-on réduit les appointements, c'est ce que je ne puis comprendre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela est absolument erroné.

M. JOHNSTON : Il me fait plaisir d'entendre cela, mais je crois néanmoins pouvoir démontrer le bien fondé de mon assertion, et lorsque j'établirai ma preuve, je demanderai au directeur général des Postes de m'expliquer les causes de cette diminution.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il arrive parfois, cela va sans dire, que diverses raisons nous déterminent à diminuer certains appointements. Si mon honorable ami peut me signaler un seul cas où l'abaissement des droits de poste ait occasionné la diminution des appointements du directeur de poste, je m'engage au nom du ministère à rembourser le chiffre d'une telle diminution. Lors de la discussion du bill à l'effet de réduire les droits de poste, j'ai déclaré que, le revenu dût-il diminuer, le gouvernement n'entendait pas abaisser le chiffre des appointements. Je n'ai eu connaissance que d'un seul cas où une réduction se soit produite contrairement à cette règle, et je dois dire que nous avons remboursé le montant de cette réduction.

M. HENDERSON : Je me rappelle parfaitement ce que le directeur général des Postes a dit au sujet des directeurs de poste des districts ruraux, mais je tiens à lui faire observer qu'on ne s'est pas toujours conformé à la règle qu'il vient de mentionner. Je pourrais, à ce propos, lui citer comme exemple le bureau de poste du village d'Acton où j'habite. La population de ce village s'étant augmentée de près de 300 âmes depuis 1891, il n'est pas possible de supposer que les recettes de ce bureau de poste ont pu diminuer ; les environs du village sont également bien peuplés, et nos industries manufacturières sont aussi importantes qu'il y a dix ans. Or, bien que, dans mon opinion, les recettes de ce bureau de poste n'aient pas diminué, on a réduit le chiffre des appointements du directeur de la poste.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais m'informer de cela.

M. HENDERSON : Merci. Lorsque le directeur général des Postes se sera informé de cela et aura découvert que j'ai raison, je me permettrai de lui citer le nom d'un autre directeur de poste qui se trouve dans le même cas, parce que je crois que l'honorable ministre est disposé à rendre justice à cette classe d'employés.

M. CLARKE : Donne-t-on aujourd'hui la même commission qu'autrefois ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. JOHNSTON (Cap-Breton).

M. MARCIL (Bonaventure) : On l'a dit avec raison, le pays ne doit pas s'attendre à ce que le ministère des Postes donne des bénéfices. De toutes les branches de l'administration, c'est celle qui touche le peuple de plus près. Ceux d'entre nous qui représentent des divisions lointaines, que de grandes distances séparent des centres populeux—je dirai, en passant, que mon propre comté mesure 180 milles de longueur—savent jusqu'à quel point leurs commettants apprécient les services de la poste, et ils ont assurément raison de remercier le directeur général des Postes des améliorations qu'il a apportées dans son administration. Dans un sens, le ministère des Postes est un agent d'éducation parce qu'il contribue à la propagation de la littérature et à la circulation des journaux au sein de la population. Bien que les journaux ne soient pas toujours rédigés au gré de chacun, on est toujours heureux de jeter un coup d'œil sur un journal lorsqu'on est éloigné des centres de la population. Bien que sous la direction de son chef actuel, le ministère des Postes ait donné la plus grande satisfaction, j'aimerais que l'honorable ministre mit à l'étude la question de savoir s'il ne serait pas possible de réduire les droits de poste qui pèsent sur la circulation des journaux qui succombent presque sous le poids des droits de poste qui les accablent; je voudrais donc que le directeur général des Postes mit la question à l'étude pendant les vacances et s'efforçât, si la chose est possible, d'abaisser les droits de poste qui frappent les journaux. C'est le journal, chacun le sait, qui constitue l'unique moyen, pour ainsi dire, que les gens éloignés des grands centres ont à leur disposition pour se tenir en communication avec le reste du monde ; le journal est un puissant agent d'éducation : il faut en favoriser la circulation par tous les moyens possibles, et pour atteindre ce but, le ministère des Postes est en mesure de faire plus que n'importe quelle autre branche de l'administration.

M. LEMIEUX : Je voudrais dire un mot au sujet du service de la malle entre les îles de la Madeleine et la terre ferme. Là-bas, personne ne l'ignore, les communications sont interrompues depuis le commencement de décembre jusque vers le 15 avril. Par exception, la navigation s'est ouverte cette année le 7 avril. Tous les ans, mes électeurs me prient de leur obtenir pour le commencement d'avril un service supplémentaire de la malle entre Pictou et les îles de la Madeleine dont la population se chiffre à 5,000 ou 6,000 âmes. On voudrait donc que le directeur général des Postes fît transporter la malle à bord d'un steamer de l'Etat, parce que les marchands et les fabricants de conserves alimentaires désirent ardemment commencer leurs opérations aussitôt que possible. Cette année, après la lui avoir soumis, le directeur général des Postes m'a promis d'étudier la question de la manière la plus sérieuse ; j'espère donc que

l'an prochain un steamer transportera la malle aux îles de la Madeleine dès les premiers jours d'avril.

Je profiterai du moment où l'honorable ministre des Travaux publics est à son siège pour faire observer qu'un câble sous-marin unit les îles de la Madeleine à la terre ferme, à Meat-Cove, Cap-Breton. C'est le seul moyen de communication qui soit à la disposition des gens des îles de la Madeleine durant l'hiver, et l'on a suggéré que pendant la saison où la navigation est close, le gouvernement devrait fixer à 10 cents le droit de poste en plus, le coût des dépêches de 25 mots expédiées à Meat-Cove ou à Sydney-nord, où les correspondances seraient mises à la poste. Ce câble ne rapporte pas de bénéfices et n'est pas censé en produire ; on ne s'en sert que pour les fins de l'administration et l'expédition des dépêches coûte généralement fort cher. Je crois donc que l'honorable ministre des Travaux publics, lui qui aime tant le progrès, ferait bien de penser à mes pauvres électeurs qui, pendant les mois d'hiver, sont sans communication avec leurs parents qui habitent sur la terre ferme, et de leur accorder, pour les fins postales, la faveur d'un service télégraphique à prix réduit.

M. TAYLOR : En réponse à une question que je lui ai posée il y a quelques instants, le directeur général des Postes m'a dit qu'on n'accorde d'allocation que dans le cas où la recette du bureau de poste est de $800. En jetant un regard sur la partie de son rapport qui concerne la province d'Ontario, il verra qu'à Emsdale les recettes du bureau de poste ne sont que de $456, et que le directeur reçoit $295 d'appointements, plus une allocation de $40 pour combustible et loyer. Puis, au bureau suivant, à celui d'Enterprise, les recettes sont de $475 ; le directeur touche $210 d'appointements et nulle allocation pour combustible ou loyer, de sorte qu'il y a lieu de penser que le premier de ces bureaux est dirigé par un ami politique de l'honorable ministre. Voyons ce qui se passe dans mon propre comté : au bureau de poste de Newboro, la recette se chiffre à $654, les appointements sont de $330, et on y accorde une allocation de $30 pour expédition, ainsi qu'une autre, de $40, pour combustible et loyer. Dans aucun de ces cas la recette n'atteint le chiffre de $800. Je vois que le même état de choses prévaut partout, à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, aussi bien que dans Ontario.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je dois dire à l'honorable député que je n'ai jamais permis qu'on s'écartât de la règle établie, et si mon honorable ami le désire, je vais donner des ordres au ministère à l'effet de faire appliquer la règle sans exception. Nombre de ces cas existaient à mon arrivée au ministère, et je les ai laissé subsister ; mais comme ces faveurs avaient été accordées par nos prédécesseurs, il n'y a pas lieu de croire que les libéraux en avaient été accablés. Mon honorable ami sait ce qui se passe à Newboro ; moi, je n'en sais rien, mais je vais me renseigner et faire appliquer la règle d'une manière générale, si tel est le désir de l'honorable député.

M. TAYLOR : Je puis affirmer que l'honorable ministre ne l'appliquera pas dans le cas du directeur de la poste à Newboro, parce que ce monsieur y est secrétaire de l'Association de réforme.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Depuis combien de temps dirige-t-il ce bureau de poste-là ?

M. TAYLOR : Voici vingt ans que je représente le comté ; il était directeur de la poste lorsque je fus élu pour la première fois, et il l'est encore.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette allocation a été accordée avant mon arrivée au ministère des Postes.

M. TAYLOR : Bien qu'il m'eût ardemment combattu à chaque élection, sous le régime conservateur, et que j'eusse pu le faire destituer pour s'être immiscé à la politique, je n'en ai rien fait, parce qu'il jouissait de son droit. Mais l'honorable ministre a destitué un grand nombre de directeurs de poste de mon comté.

M. BENNETT: Puis-je demander au directeur général des Postes si M. LeSueur est encore à l'emploi du ministère ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On a demandé sa mise à la retraite, et le conseil a été saisi de cette demande, il y a quelque temps.

M. BENNETT : Quel est l'âge de M. LeSueur, et quelle est la cause de sa mise à la retraite ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est âgé de 60 ans et se retire pour cause de santé. Il y a deux ou trois ans qu'il a demandé sa mise à la retraite, et je l'ai prié de rester, s'il le pouvait, encore une couple d'années au service de l'Etat. Il a réitéré sa demande et j'y ai accédé l'automne dernier. Il m'a dit, je crois, que sa santé était chancelante, qu'il souffrait d'une maladie du cœur et qu'il avait besoin de repos. J'ai fait droit à sa demande et demandé sa mise à la retraite.

M. BENNETT : M. LeSueur est-il encore à l'emploi du ministère ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'est pas sous le harnais : on a recommandé sa mise à la retraite.

M. BENNETT : Quel sera le chiffre de son allocation de retraite et celui des appointements de son successeur ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ayant plus de quarante années de service, il a droit à 70 pour 100 de ses appointements. Il va sans dire que tant qu'il

ne sera pas mis à la retraite on ne le remplacera pas ; mais son successeur sera M. William Smith, dont on a recommandé la nomination, et dont les appointements seront de $1,800, c'est-à-dire ceux d'un commis de première classe. Ayant été nommé en 1856, M. LeSueur a donc 46 années de service.

M. BENNETT : M. Smith est-il un vieil employé du bureau, et à quelle classe appartient-il ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est un commis de première classe dont la nomination remonte à 1878 ; mais on me dit qu'il ne fait partie du service intérieur d'Ottawa que depuis 1883 ou 1884.

M. BENNETT : Je présume qu'il a toutes les qualités requises ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce sont ses aptitudes qui m'ont déterminé à le recommander.

M. BENNETT : Ne s'agit-il pas du monsieur qui s'est acquis de la notoriété en préparant la publication d'un volume généralement désigné sous le titre de " lettres privées de sir Adolphe Caron ? "

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai jamais entendu parler d'un tel livre.

M. BENNETT : Le directeur général des Postes manque singulièrement de mémoire. Il ne doit pourtant pas avoir oublié qu'il a déjà annoncé à son de trompe la publication d'un livre bleu composé de lettres personnelles que sir Adolphe Caron avait oubliées au ministère lorsqu'il en est sorti, et au nombre desquelles il y en avait d'une nature très privée. Puis-je demander au ministre s'il sait maintenant de quel livre je veux parler ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai jamais entendu parler d'un livre portant le titre que l'honorable député a mentionné. Je me rappelle qu'on a publié un livre officiel sous forme de supplément au rapport du directeur général des Postes et que ce livre contenait des renseignements auxquels le public avait droit. Comme d'autres commis, M. Smith nous a aidé à la préparation de ce livre.

M. BENNETT : On a dit que c'est M. Smith qui a été le principal compilateur de cette publication. En quelle année ce monsieur est-il arrivé à Ottawa ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En 1883, me dit-on.

M. BENNETT : Etait-il le plus ancien commis du bureau, ou s'en trouvait-il de plus anciens que lui à qui on aurait pu offrir la place ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai recommandé M. Smith à cause de ses aptitudes particulières. Dans mon opinion et dans celle du sous-ministre, personne plus que lui n'est apte à remplir les devoirs de cette charge. Il est en ce moment à Terre-Neuve où, depuis quelques mois, il s'occupe de mettre le service postal de ce pays-là sur un pied satisfaisant. Lorsqu'il aura accompli cette tâche et que l'exécutif aura ratifié sa nomination, il prendra la place de M. LeSueur.

M. COCHRANE : Il prépare peut-être un autre livre là-bas.

M. KENDALL : Je tiens à appuyer les observations de mon honorable ami de Gaspé (M. Lemieux). Je connais quelque peu les îles de la Madeleine, ayant vécu un certain temps au milieu de leur population à laquelle je porte le plus vif intérêt. Il y a plus de 140 ans que ces îles sont habitées, et leur population actuelle est d'environ 6,000 âmes. Durant quatre mois de l'année, ces gens sont sans communication avec la terre ferme. Le gouvernement possède bien une ligne télégraphique qui se rend jusqu'aux îles, mais l'expédition des dépêches coûte fort cher. Il me semble donc qu'il ne serait que juste que le gouvernement accordât aux habitants des îles la faveur d'expédier leurs dépêches à bien meilleur marché qu'à présent. Le gouvernement étant tenu d'employer constamment un personnel complet, il n'en coûterait pas beaucoup plus de transmettre les dépêches à prix réduit.

M. LEMIEUX : Cela produirait un revenu.

M. KENDALL : Il n'y a pas de doute que le revenu s'augmenterait d'autant. J'ai une autre observation à faire : on pourrait donner beaucoup plus d'efficacité au service par steamer qui se fait actuellement entre Pictou et les îles de la Madeleine si, pendant un certain temps de l'année, et plus particulièrement à la fin de mars et d'avril, le steamer partait de Sydney-nord au lieu de faire voile de l'Ile du Prince-Edouard. J'appuie en tous points les observations de mon honorable ami de Gaspé. Si les membres du cabinet pouvaient seulement se rendre aux îles et voir dans quelles conditions les gens y vivent, ils pourraient se faire une idée des misères qu'on y endure, et ils n'hésiteraient pas, j'en suis persuadé, à leur accorder la faveur d'un meilleur service.

M. TAYLOR : Je demanderai à l'honorable ministre si la loi n'exige pas qu'une personne qui veut se mettre à sa retraite couche sa demande par écrit et l'accompagne de l'attestation de deux médecins portant que la dite personne n'est plus capable de remplir son devoir. M. LeSueur a-t-il fait sa demande par écrit et l'a-t-il accompagnée de l'attestation des médecins, tel que prévu par la loi ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il a adressé sa demande par écrit ; mais lorsqu'un fonctionnaire dépasse soixante ans, il lui est loisible de prendre sa retraite pour n'importe quelle raison, et il n'est pas besoin d'attestation médicale.

M. MARCIL (Bonaventure) : Je voudrais prier l'honorable ministre de se rappeler que durant quatre mois de l'année la population des Iles de la Madeleine ne reçoit ni lettres ni journaux. Pendant tout ce temps elle est privée des avantages du superbe service postal dont nous jouissons. Il y a bien un service télégraphique, mais il est pour ainsi dire impossible de s'en servir tant l'expédition des dépêches coûte cher. La population des îles de la Madeleine est contrainte à endurer de grandes privations: elle n'a pas de voies ferrées, elle est privée des avantages dont jouissent les citoyens de toutes les autres parties du Canada, et ce n'est vraiment pas faire montre de trop d'exigence que de demander qu'on leur accorde le privilège de se servir du câble au meilleur marché possible. Si le ministre des Travaux publics veut bien étudier cette question, il ne tardera pas à reconnaître que mon honorable ami de Gaspé ne demande que ce qui est juste et qu'on devrait accorder ; et en accédant à sa demande, on parviendrait peut-être à augmenter la recette de cette ligne télégraphique qui ne se chiffre aujourd'hui qu'à quelques centaines de dollars. On se sert rarement du câble parce que la transmission des dépêches coûte trop cher, mais le gouvernement n'en est pas moins tenu de maintenir un personnel complet de télégraphistes, et autant vaudrait transmettre les dépêches à meilleur marché pour venir en aide à ces gens. Que le minisre veuille bien se rappeler que durant quatre mois de l'année la population des îles ne reçoit pas un journal, pas même une seule lettre, qu'elle ne peut pas faire usage du câble sous-marin de l'Etat, d'une longueur de soixante milles, parce que la transmission des dépêches coûte trop cher—elle coûte plusieurs cents par mot—il verra combien il est juste de faire droit à cette demande et de mettre les pauvres pêcheurs en mesure de se servir de cet unique moyen de communication avec le reste du monde. A l'heure actuelle, il n'y a que les commerçants qui peuvent communiquer par voie télégraphique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas la première fois que mon honorable ami de Gaspé signale à mon attention la situation particulièrement difficile des habitants des îles de la Madeleine. L'embarras provient de ce que notre réseau télégraphique n'est pas complet. Nous avons bien un câble sous-marin, mais nous n'avons pas de ligne sur la terre ferme. Nous ne possédons qu'un tronçon de câble sans communication avec l'extérieur si ce n'est en correspondant avec la compagnie de télégraphie "Western Union" ou avec d'autres compagnies de télégrauhe. Je suis en ce moment à étudier et, pourrais-je ajouter, à discuter avec mes collègues un plan portant sur le parachèvement de notre réseau télégraphique. Il nous en coûterait relativement bien peu pour devenir maîtres de la situation. Nous pourrions lier notre ligne aux câbles de Canso et à notre ligne de la rive nord que nous venons de compléter jusqu'à Belle-Isle, et dont le point terminal est la Baie Saint-Paul, comté de Charlevoix. Il faudrait bien peu d'argent pour prolonger le réseau jusqu'à Québec, dans le cas où nous ne pourrions pas conclure d'arrangement favorable avec la compagnie de télégraphie " Great-North-Western ". Je suis fort content qu'on ait appelé l'attention de la Chambre sur la situation difficile où se trouve la population des îles de la Madeleine.

Avant de reprendre mon siège, je demanderai qu'on me fasse connaître le nom de ce directeur de la poste, secrétaire de l'Association libérale du comté que représente mon honorable ami (M. Taylor) ; et quand je connaîtrai le nom de ce personnage, je demanderai qu'on le destitue pour n'avoir pas réussi à assurer la défaite de l'honorable député de Leeds.

M. HUGHES (Victoria) : Je me permettrai de faire observer au directeur général des Postes, qu'il y a dans la partie septentrionale du Nord-Ouest canadien nombre de gens qui ne reçoivent leur courrier qu'une seule fois par an, et nombre d'autres, deux fois. Voici comment ils s'y prennent pour se tenir au courant des événements : ils prennent leurs journaux quotidiens, les disposent en ordre et en lisent un numéro par jour. Les gens qui habitent cette région lointaine sont fort intelligents, forment une excellente classe de la population, et je demande qu'on prenne leur cas en considération.

Lorsque l'honorable ministre des Travaux publics aura parachevé la pose des câbles et la construction des lignes télégraphiques dont il a parlé, ces moyens de communication resteront-ils sous sa direction ou passeront-ils sous celle du directeur général des Postes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas de doute que cette grave question va fixer l'attention de tous les esprits forts positifs du pays.

M. BORDEN (Halifax) : Voici comment, selon toute probabilité, on va arranger cela : le ministre des Travaux publics aura la direction des câbles sous-marins et des lignes télégraphiques, tandis que le directeur général des Postes aura celle du système Marconi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le système Marconi a du bon, mais jusqu'à présent, on ne l'a pas encore établi d'une manière assez satisfaisante pour qu'on pût parfaitement se comprendre d'un côté à l'autre de la Chambre.

M. TAYLOR : Je tiens à dire au directeur général des Postes que le directeur du bureau de poste de Newboro, dont j'ai parlé, est M. Lewis ; il est aussi secrétaire de l'Association de réforme. Antérieurement à l'avant dernière élection, on a interjeté appel dans le but de faire rayer certains noms de

la liste des électeurs. J'ai comparu pour la défense des parties contre qui on en appelait, et j'ai soulevé devant le juge le point qu'il fallait donner avis par lettre recommandée et j'ai exigé la production des certificats d'enregistrement. Cité comme témoin, le directeur du bureau de poste jura que les lettres avaient été recommandées et, sommé de dire où étaient les certificats, il répondit qu'ils étaient au bureau de poste. Le juge lui demanda de les apporter. Il alla les chercher et revint après une demi-heure avec ces certificats qui formaient un paquet. Je lui demandai : " Avez-vous changé la date qui paraissait sur le timbre de votre bureau de poste, et avez-vous écrit et timbré les certificats ? " Il fut forcé d'avouer qu'il l'avait fait. Tel est le directeur du bureau de poste de Newboro.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas responsable de ses actes.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable ministre va-t-il le destituer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je voudrais avoir certains renseignements à ce sujet.

M. TAYLOR : Le juge Macdonald, de Brockville, fournira à l'honorable ministre tous les renseignements que celui-ci voudra bien lui demander.

M. AVERY : J'ai compris que l'honorable ministre se proposait de destituer ce fonctionnaire, parce qu'il n'avait pas réussi à faire battre l'honorable député de Leeds (M. Taylor).

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je me mêlais des affaires qui se rapportent à la province d'Ontario, on s'empresserait de crier à la domination française.

M. CLARKE : On a parlé de mise à la retraite. M. David Matheson, un des principaux employés du département de l'épargne a-t-il été mis à la retraite ? Dans l'affirmative, quel âge avait-il alors et combien doit-il recevoir ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a au moins deux ou trois ans que M. Matheson a été mis à la retraite. C'est un vieux fonctionnaire du département. Il s'est usé au service. Comme dans le cas de M. LeSueur, je me suis tout d'abord opposé à sa démission, mais je lui ai donné, je crois, un congé d'absence de six mois, dans l'espoir qu'il se rétablirait. Au retour, il a repris l'exercice de ses fonctions, mais les exigences accablantes de cet important bureau l'épuisaient et abrégeaient ses jours. Il vint me trouver et me pria de le mettre à la retraite pour qu'il fût en état de se reposer. Je ne sais pas son âge, mais je crois qu'il avait plus de soixante ans. Il y avait des années qu'il était au ministère ; je crois qu'il y était entré du temps de sir Oliver Mowat, avant le Confédération.

M. BENNETT : Je trouve dans le rapport que M. Matheson est né en 1840.

M. HUGHES (Victoria) : C'était un excellent fonctionnaire et il n'avait qu'un défaut, celui d'être libéral.

M. CLARKE : Le ministre a-t-il une liste des fonctionnaires du bureau de poste de Toronto qu'il se propose de retraiter, le 1er juillet ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. BENNETT : Le transport de la malle entre le bureau de poste et la gare du chemin de fer, à Barrie, ce dont on a parlé, a-t-il été donné par voie de concurrence publique ou est-il confié à des fonctionnaires nommés dans ce but ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce service a été donné à l'entreprise.

M. BENNETT : Au lieu de se faire, comme autrefois, à l'entreprise, ce service, me dit-on, est confié à un fonctionnaire spécial. Mon informateur est une personne digne de foi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député est mal renseigné.

M. BENNETT : Le ministre a-t-il accordé, cette année, l'augmentation statutaire aux fonctionnaires employés dans les principaux bureaux du ministère, à Ottawa ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai inscrit au budget du ministère des augmentations de salaires pour tous les employés dont le traitement annuel est inférieur à $800. Quant aux fonctionnaires dont les appointements dépassent $800, on en trouvera la liste au budget supplémentaire.

M. BENNETT : Alors, tout fonctionnaire touchant un traitement inférieur à $800 recevra de l'avancement ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Rien que les employés méritants.

M. BENNETT : De l'avis du ministre, y a-t-il beaucoup de ces fonctionnaires méritants ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est là une question qui n'est pas laissée à ma discrétion. A la clôture de l'exercice financier, les hauts fonctionnaires dressent leurs rapports et de là dépend l'augmentation.

M. BENNETT : Combien y a-t-il de commis au ministère qui bénéficient de ce régime ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tous les commis du ministère sont soumis à ce régime, c'est-à-dire que l'augmentation de leurs appointements est subordonnée à la recommandation des hauts fonctionnaires.

Le personnel est de 2,000 commis environ, et nombre d'entre eux on atteint le maximum. Quant à ceux qui ne l'ont pas encore atteint, leurs titres à l'augmentation seront pris en considération.

M. BLAIN : Est-ce que, maintenant, toutes les entreprises de transport postal sont adjugées par voie de soumission ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pas toujours, mais d'ordinaire et en règle générale, c'est ce qui se fait. Il y a des exceptions à la règle, pour les entreprises à faible distance ; mais, je le répète, dans la mesure où la chose est possible, nous nous efforçons d'appliquer la règle.

M. BLAIN : Les directeurs de la poste ruraux qui touchent de faibles émoluments fournissent sans doute au ministère les garanties voulues ; or, quel genre de cautions fournissent-ils ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le chiffre le moins élevé de ces garanties est de $200. Voilà la caution que fournissait tout directeur de la poste rentrant dans la catégorie désignée par l'honorable député.

M. TAYLOR : M. Matheson a-t-il transmis sa demande par écrit ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. TAYLOR : A-t-il fourni un certificat de médecin ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

Service postal, $2,344,700.

M. BORDEN (Halifax) : Relativement aux colis postaux, le ministre voudrait-il bien nous dire quelles conventions il a faites avec les compagnies de chemin de fer pour la transmission des colis d'une partie du Canada à l'autre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les prix payés aux compagnies de chemins de fer se détermine tantôt par mille de voie ferrée parcouru, tantôt par mille de train, et le prix varie suivant qu'il s'agit de services de wagons-poste ou de wagons à marchandises, ainsi que d'après la fréquence du service. Lorsqu'il n'y a qu'une faible quantité de matières transmissibles, le prix subit une réduction. Le prix varie d'un à huit cents le mille par mille de wagons-poste. Je ne saurais dire quel est le chiffre minimum du prix payé par mille de voie ferrée ; mais, entre Ottawa et Smith's Falls, nous payons environ $320 l'an, par mille de chemin de fer. Sur le Grand Tronc, nous payons quelquefois $160 par mille.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre pourrait-il nous dire comment le chiffre des recettes perçus du transport des colis soutient la comparaison avec celui de la somme payée aux compagnies de chemins de fer ou autres entrepreneurs de transports ordinaires ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous entendez, sans doute, le chiffre brut des recettes perçues par le ministère du transport de la totalité des colis.

M. BORDEN (Halifax) : Je veux savoir si ce genre d'exploitation est lucratif ; sinon, quel est le chiffre des pertes ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comme je l'ai dit il y a quelque temps, nous sommes en train de faire déterminer le poids de ces marchandises par tout le pays, et ce travail ne sera terminé qu'au mois de juin. Il s'agit de constater le poids précis des colis postaux transportés. Ce poids servira de base à notre calcul. Nous nous assurons du poids précis de toutes les matières transmissibles, lettres, journaux et autres articles. Cette donnée nous mettra en lieu d'établir si le transport des colis postaux se fait à perte ou à profit.

M. KEMP : Relativement aux $320 par mille que vous payez annuellement pour le transport des colis postaux entre Ottawa et Smith's Falls, je ferai observer que c'est précisément le même prix qu'entre Ottawa et Vancouver. Depuis quelques années, cette exploitation a pris des développements rapides, au point que le ministère des Postes, affirme-t-on, concurrence les autres entrepreneurs de transports. Est-ce qu'il n'y a pas lieu d'espérer que, dans un pays comme le Canada, si long et si étroit, on modifiera ce système?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député a-t-il quelque réforme à suggérer?

M. KEMP : J'allais faire observer que dans un pays, comme l'Angleterre, où la population est si dense, il importe peu que la distance à parcourir soit courte ou longue. Le ministre a-t-il tenu compte de cet aspect de la question, et en pareilles circonstances, même avant que le travail auquel il a fait allusion soit terminé, a-t-il quelque réforme à nous proposer dans ce sens?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je sais parfaitement que les distances à parcourir sont fort longues ; et j'invite l'honorable député à nous suggérer quelque remède. On me pose une foule de questions et je tiens à mon tour à en poser aux autres. Que propose l'honorable député? Je suis parfaitement disposé à l'exécuter. S'il a quelque système à suggérer, qu'il le fasse, et j'en serai fort aise.

M. KEMP : Je comprends parfaitement l'embarras de la situation où se trouve le ministre. Si j'étais directeur des postes et que j'eusse à m'occuper des finances du pays, je pourrais sans doute aussi poser de semblables questions, mais je ne m'attends pas à jamais remplir cette charge. Je ne suis pas en mesure, ce soir même, de for-

muler de système quelconque, pour la gouverne du ministre. Je n'ai pas mission de le faire. Ce problème, toutefois, demande une solution et c'est au ministre à nous les donner. Il y a certaines villes du pays d'où il s'expédie tous les jours des chargements de wagons de colis postaux.

Si le gouvernement paie trop cher pour la transmission des colis postaux à de grandes distances, est-il juste que cet état de choses se perpétue? Transportez les lettres et les cartes-poste, à la bonne heure ; mais quand vous faites la concurrence aux entrepreneurs de transport, il me semble que cela demande réforme. Le ministre sait-il si les marchandises se transportent à aussi bon marché aux Etats-Unis qu'au Canada? Si les colis portent l'étiquette d' " échantillons de marchandises " ils acquittent un cent par quatre onces, tandis que les marchandises paient un cent l'once. Il s'en transporte une grande quantité à un cent les quatre onces.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le ministère, je le crains, n'obtient pas la partie lucrative de ce trafic. Si les marchands réussissent à expédier à meilleur marché par l'express les colis destinés à des endroits de faible distance, ils ne manqueront pas de le faire et ils nous laisseront les transports les moins lucratifs. Voilà une des questions qui ont provoqué l'enquête qui se fait actuellement.

Quant aux taxes payées par le public aux Etats-Unis pour le transport de ces colis, elle est de deux cents l'once. Au Canada, la taxe est moins élevée, puisqu'elle est d'un cent les quatre onces. Le bill que j'ai présenté statue à ce sujet.

M. TAYLOR : Le directeur général des Postes devrait donner ordre à ses fonctionnaires à Toronto de peser, pendant une semaine, tous les colis venant des deux grands magasins, celui de la Compagnie Simpson et celui de la Compagnie T. Eaton, puis de calculer les recettes qu'il perçoit du transport de ces colis. Il sort tous les jours de ces deux magasins, m'informe-t-on, près d'un chargement de wagon de colis qui sont distribués par tout le pays, d'Halifax à Vancouver.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'enquête que nous faisons s'étend bien au delà d'une semaine.

M. TAYLOR : Eh bien ! disons un mois ; donnez ordre à vos fonctionnaires de peser toutes les marchandises venant de ces deux magasins et qui devraient être transportées par l'express.

M. HUGHES (Victoria) : Si le directeur général des Postes tient à se créer des recettes à même ce genre de service, libre à lui de le faire ; mais je tiens à lui faire observer que dans les Territoires du Nord-Ouest, comme le député de Selkirk le sait, ainsi que dans l'Ontario, il y a bien des gens qui, vivant à de grandes distances des chemins de fer et se trouvant dans l'impossibilité de se rendre à la ville plus d'une fois ou deux l'an, sont fort aises de pouvoir expédier et recevoir des colis par la poste. Pourvu que la taxe soit assez élevée, il faut se garder de gêner ce genre de trafic. Le député de Selkirk en conviendra, pour les habitants des parties reculées des Territoires du Nord-Ouest, c'est un grand avantage de recevoir ainsi des colis par la poste.

M. McCREARY : La question se pose ici : dans quelle mesure importe-t-il de restreindre ce privilège ? J'ai visité Gilbert-Plains et je suis au courant des usages en vogue parmi les colons. Le catalogue de T. Eaton leur est adressé tous les ans et ils font leurs commandes en conséquence. Les marchandises qu'ils font ainsi venir leur coûtent de 25 à 50 pour 100 meilleur marché que ce qu'ils pourraient acheter à Dauphin. C'est donc le reste du public qui acquitte la taxe postale sur leurs marchandises, de Toronto à Gilbert-Plains, et du moment que ces marchandises leur coûtent moins cher, je ne vois pas qu'il y ait grand mal à cela. Le pionnier des prairies a bien droit de tirer quelque chose du trésor public, pourvu que la chose se fasse légitimement. Si le colon qui se taille un domaine et se crée un foyer dans ces plaines et ces prairies peut se procurer ses marchandises à meilleur marché au moyen du service postal, on ne devrait pas l'empêcher de le faire. Ce sera toute autre chose quand il lui faudra expédier ses porcs et son blé aux ports de mer, dans l'Est. Au sujet du service postal, le directeur général des Postes semble avoir adopté un système marqué au coin de la mesquinerie. Il fait trop d'économies de bouts de chandelles. A mon avis, dans l'administration du service postal, il ne faut pas viser uniquement à grossir les recettes. Il faut consulter l'intérêt public et faciliter aux populations l'accès aux bureaux de poste. Quant aux provinces de l'est, il y a peu de cultivateurs qui possèdent plus de 50 ou 100 acres de terre et ils se procurent facilement leur courrier. Au Nord-Ouest, où les cultivateurs ont des terres de 320 acres, et se trouvent à un ou deux milles de distance les uns des autres, il leur est fort difficile d'obtenir leur courrier. Un des plus grands obstacles à l'immigration dans l'ouest est l'absence de bureaux de poste. Dans le district de la Rivière-du-Cygne—le député de Victoria (M. Hughes) le sait—il se rencontre des cultivateurs qui sont établis depuis plus d'un an, qui se trouvent à une distance de trente à trente-cinq milles du bureau de poste. Je connais un monsieur du nom de Richard Lyons, établi à trente-cinq milles de la rivière du Cygne. Venu du nord de l'Irlande, il est établi là depuis près de deux ans et il m'a dit qu'il songeait à retourner en Irlande, parce qu'il lui est impossible de se procurer son courrier.

M. LEMIEUX : Est-il contre le gouvernement ?

M. McCREARY : Non ; c'est un bon conservateur orangiste. S'il m'est impossible d'obtenir mon courrier plus d'une fois par six mois, m'a-t-il dit, il est temps de songer à quitter le pays. Il y a d'autres localités où le même inconvénient se fait sentir et le directeur général des Postes devrait faire preuve à l'endroit des territoires de l'ouest de plus de générosité qu'envers les provinces de l'est. Si le service postal dans l'ouest entraîne trop de dépenses, qu'on impute ces frais sur le service de l'immigration et qu'on accorde aux colons un nombre suffisant de bureaux de poste. Le ministre, je l'espère, s'occupera de la chose.

M. BENNETT : Je vois à la page 145 de la liste des employés publics le nom de Thomas Robinson Garrett, à titre de commis de troisième classe pour le district de Toronto, au nombre des courriers sur chemin de fer. On le dit né le 15 septembre 1845. Cette date est-elle exacte ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je l'ignore ; mais je suppose que cette liste est exacte.

M. BENNETT : Admettant l'exactitude de cette date, je ferai observer au ministre qu'il a retranché M. LeSueur et M. Matheson, qui touchent une pension de $2,000 par année respectivement. Le ministre retraite un employé âgé de 61 ans et il en nomme un autre âgé de 55 ans. La vie d'un courrier sur chemin de fer, dans les circonstances ordinaires, n'est pas bien longue, en raison d'un travail ardu qu'il doit s'imposer, et je demande au ministre s'il juge qu'il est dans l'intérêt public de nommer un courrier à cet âge ?

D'où ce M. Garrett vient-il ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il vient de Northumberland-est. Il a été nommé en 1900 et par conséquent n'a pas droit à la retraite.

M. BENNETT : Est-ce que le gouvernement a l'habitude de nommer des employés de cet âge ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. BENNETT : Quand un employé a droit à une pension, il est plus facile de se dispenser de ses services ; et dans le cas contraire, il n'est pas juste de le jeter sur le pavé. A-t-on nommé d'autres employés de cet âge ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne saurais me rappeler l'âge de tous ceux que nous avons nommés ; seulement, je ferai observer que dans le projet de loi que j'ai soumis, je demande au parlement de fixer la limite d'âge à 30 ans.

M. BENNETT : Le directeur général des Postes n'est pas le seul qui soit inconséquent; car, il y a quelques années, le gouvernement a saisi la Chambre d'un projet de loi tendant à retraiter les juges âgés de 70 ans, et cependant on vient d'en nommer un âgé de 71 ans. George J. Anderson est-il nommé courrier d'une façon permanente ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je donnerai ce renseignement plus tard.

M. CLARKE : Au sujet de la réduction de la taxe sur les lettres de ville, le ministre nous a déjà promis d'étudier cette question. L'a-t-il fait? Le ministre le sait, un grand nombre de ces lettres de ville sont distribuées par d'importantes maisons de commerce qui emploient dans ce but des messagers à un taux de rémunération inférieure à la taxe de deux cents exigée par le ministre. Voilà qui démontre que cette taxe est trop élevée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La taxe de 2 cents sur les lettres de ville n'est en vigueur que dans les villes où existe la distribution à domicile ; ailleurs, il faut aller chercher soi-même son courrier au bureau de poste. N'exiger qu'une taxe d'un cent, serait faire preuve de favoritisme à l'endroit des habitants des villes.

M. CLARKE : Comment cela?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'habitant de la ville paierait alors pour ses lettres une taxe inférieure à celle acquittée par le cultivateur, qui est obligé d'aller se présenter au guichet du bureau de poste, pour obtenir son courrier. Parmi les populations rurales on ne priserait guère la proposition de l'honorable député. La distribution à domicile entraîne de grands frais, et ceux qui en bénéficient sont censés devoir payer ce surcroît de dépenses, soit au moyen d'une taxe supplémenttaire soit en fournissant une somme en bloc.

M. CLARKE : Le directeur général des Postes oublie que les cartes postales et les prospectus n'acquittent qu'un cent de taxe, et sont distribués en ville, comme le courrier ordinaire. A mon avis, cette taxe de 2 cents est excessive : preuve, le fait que des bureaux d'avocats et établissements de commerce importants confient la distribution de leur courrier à des messagers, dont la rémunération est d'un chiffre inférieur à cette taxe de deux cents. Il n'est donc que légitime, en pareilles circonstances, de demander au ministre de mettre la chose à l'étude.

M. McCREARY : Le député de Toronto-ouest a soulevé une question fort importante, au sujet de la taxe des journaux. Quelles recettes le ministre perçoit-il de la taxe des journaux, et quels frais leur circulation entraîne-t-elle? Dans l'ouest, nous recevons d'excellents journaux, mais aussi nous vient-il une foule de feuilles tories de la pire espèce. Ces journaux démoralisent nos populations et il importe d'en restreindre la circulation en leur faisant acquitter une taxe plus élevée.

Quelques VOIX : Très bien!

M. FOWLER : Le ministre a-t-il apporté quelque modification au transport de la malle, de Round Hill, comté de King, N.-B., à Armstrong Corner, comté de Queen ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les fonctionnaires du ministère prendront note de la chose et je fournirai ce renseignement demain.

M. BENNETT : Quant à la redevance payée au directeur de la poste à Midland, je ferai observer qu'elle ne constitue pas une rémunération suffisante pour le local fourni. Elle n'est que de $70 l'an, et il faudrait l'augmenter. L'édifice qui sert de bureau de poste a été construit par le directeur de la poste lui-même et offre une installation égale pour le moins à celle de nombre d'édifices publics dont le gouvernement est propriétaire et qui ont coûté au pays de fortes sommes. La salle réservée au public est d'environ 40 pieds sur 20. Il faut tenir compte de ces faits, au point de vue de la redevance à payer.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : D'après ce rapport, la redevance est de $160.

M. BENNETT : Je suis bien aise qu'il en soit ainsi. On m'avait donné à entendre que la redevance était bien moins élevée. Mais même à ce chiffre, elle est insuffisante, si l'on tient compte des frais d'entretien, du salaire du gardien, des dépenses pour chauffage, éclairage, etc. Je suis bien aise que le ministre soit disposé à payer une redevance plus élevée.

M. BORDEN (Halifax) : Il est une question sur laquelle je désire obtenir une réponse du ministre, avant que l'étude de son budget soit terminée. Il y a deux ans, la Chambre a été saisie de cette question. Il s'agit du refus du gouvernement d'accorder des pétitions de droit à un certain nombre d'individus qui prétendent que leurs contrats ont été révoqués par le directeur général des Postes, contrairement à la loi. Voilà plus de deux ans qu'ils demandent au gouvernement de leur accorder des pétitions de droit, et le directeur général des Postes nous a dit, il ya deux ans, qu'il allait adresser au ministre de la Justice un rapport, qui serait déposé sur le bureau de la Chambre, afin que celle-ci en prît connaissance. Jusqu'aujourd'hui, nul renseignement n'a été donné à la Chambre à ce sujet et tout ce que les intéressés ont pu obtenir, c'est une lettre du ministre de la Justice les informant que, comme la question avait été discutée par l'ancien ministre de la Justice et le directeur général des Postes, le ministre actuel de la Justice n'était pas disposé à la rouvrir. Je n'hésite pas à l'affirmer, si la cause était portée devant les tribunaux, les faits que j'ai en ma possession fourniraient la base d'une excellente plaidoirie, et à mon avis, c'est une véritable tyrannie que de remettre cette affaire d'année en année et de ne pas mettre les intéressés en lieu de revendiquer leurs droits devant les tribunaux, si toutefois, ces droits existent.

Voici à quoi se résume ce refus d'accorder la pétition de droit en question : c'est que le directeur général des Postes se constitue seul le juge de la validité des réclamations des intéressés. Un avocat éminent leur a donné à entendre qu'il y avait lieu de soumettre la question aux tribunaux, et en pareilles circonstances, sur quoi peut-on bien se fonder pour leur refuser cette pétition de droit ?

L'attitude du directeur général des Postes au sujet de cette question m'a fort étonné. S'il a fait erreur, en révoquant ces contrats, contrairement à la loi, il a trop le sens de la justice pour ne pas vouloir que ces individus puissent s'adresser aux tribunaux, pour obtenir le redressement de leurs griefs. Le ministre ne saurait révoquer en doute la légitimité de ma proposition. S'il n'a pas fait erreur, et si son attitude est régulière, quel risque le gouvernement courrait-il et en quoi l'intérêt public souffrirait-il, si l'on autorisait les individus à porter leur cause devant les tribunaux et leur donner la satisfaction de constater qu'ils ont tort ? Et en cela ils s'exposeraient aux frais que doivent acquitter tous ceux qui portent devant les tribunaux des réclamations non fondées. Le directeur général des Postes, je l'espère, s'occupera de la question, que je discuterai plus à fond, au besoin, lorsque le budget supplémentaire nous sera soumis. Je ne m'explique pas qu'on empêche depuis si longtemps ces individus de faire valoir devant les tribunaux des réclamations qui, pour le moins dire, ont une apparence de justice.

M. GORMAN : Il m'arrive assez rarement de me ranger à l'avis du chef de l'opposition ; mais aujourd'hui, j'abonde absolument dans son sens. L'axiome : " Le Roi ne saurait commettre de tort ", est aujourd'hui suranné. La Couronne, représentée par le gouvernement de ce pays, peut commettre l'injustice, tout comme le premier individu venu, et la pétition de droit n'a pas de raison d'être. Tout individu qui a une réclamation à faire valoir contre le gouvernement devrait avoir le droit de diriger des poursuites contre le gouvernement devant les tribunaux, tout comme il le ferait contre un simple particulier. S'il perd son procès, il est condamné à payer les frais ; si le gouvernement gagne, il rentre dans ses déboursés, et je ne m'explique pas que les simples particuliers ne soient pas mis sur un pied d'égalité avec le gouvernement à cet égard.

Je serais curieux de savoir quel argument valable on peut formuler contre cette proposition. Je suis prêt à défendre ici ou ailleurs la proposition du chef de l'opposition. Dans quelques années, cette question de la pétition de droit, qui n'a pas de raison d'être aura été reléguée parmi les reliques du passé.

M. McCREARY : Le chef de l'opposition et le député de Toronto-ouest (M. Clarke) se

rangent-ils à l'avis exprimé par le député de Welland ?

M. CLARKE : Certainement. Pour le coup, il n'y a pas un député qui ne se range pas à l'avis du député de Welland, quand il soutient que quiconque a une juste réclamation à faire valoir, a droit d'être entendu.

Le comité fait rapport sur quelques résolutions.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL —BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : J'ai l'honneur de transmettre un message de Son Excellence le gouverneur général.

M. L'ORATEUR : Voici la teneur de ce message :

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes le budget supplémentaire contenant les crédits affectés au service public, pour l'exercice finissant le 30 juin 1902, et en conformité des dispositions de l' "Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867," le Gouverneur général recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 30 avril 1902.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le message de Son Excellence, ainsi que le budget soient renvoyés au comité des subsides.

Adopté.

Sur motion du ministre des Finances, la Chambre lève la séance à onze heures et cinquante-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 1er mai 1902.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 148) concernant la Compagnie du pont de Montréal.—(M. Bickerdike.)

ACTE CONCERNANT LES TITRES DES TERRES, 1894.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable Clifford Sifton) : Je propose qu'il me soit permis de présenter un bill (n° 149) pour amender l'Acte concernant les titres des terres, 1894. Ce bill a trait à l'enregistrement des propriétés dans les Territoires du Nord-Ouest a pour but de faire disparaître certains malentendus qui se produisent dans l'application de la loi. L'article premier a pour but de rendre claire l'interprétation de l'article 87. Un amendement a déjà été ajouté, mais il me semble y avoir divergence d'opinion entre certains membres du barreau et la magistrature au sujet de l'effet de cet article. Tel que rédigé, il semble avoir pour effet d'empêcher le propriétaire lui-même de disposer d'une propriété, lorsqu'il a autorisé un procureur à en disposer, tant que la procuration est enregistrée. Ceci expliquera clairement que le propriétaire peut disposer de la propriété de même que la personne autorisée par procuration. L'article 2 a pour but d'épargner au propriétaire de terrain des dépenses inutiles pour l'obtention d'un certificat de titre pour remplacer un certificat détruit. Il fait disparaître la nécessité d'annoncer.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la première fois.

INTERPELLATION.

COMMISSION DU PORT DE MONTREAL—NOMINATION DE M. W. E. DORAN.

M. MONK :

1. Le gouvernement sait-il qu'il y a et qu'il y a eu depuis un certain temps une vacance dans la commission du port de Montréal ?
2. Quelle est la raison du délai apporté à la nomination que l'on devrait faire pour remplir la charge restée vacante et compléter le personnel de la commission ?
3. La position a-t-elle été offerte à quelqu'un?
4. Quand cette nomination sera-t-elle faite ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Le gouvernement sait qu'il y a eu une vacance, mais cette vacance n'existe plus. Elle a été remplie par la nomination de M. W. E. Doran.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE propose :

Qu'à partir de lundi prochain et jusqu'à la fin de la session, la Chambre se réunisse ce jour-là et à chacun des jours subséquents où il y aura séance, à onze (11) heures du matin : que, outre la suspension ordinaire à six (6) heures de l'après-midi, il y aura aussi chaque jour, suspension entre une heure (1) et trois heures de l'après-midi, et que les ordres du gouvernement auront la priorité à chacune de ces séances. Les membres ayant encore le droit de faire des interpellations les lundi, mercredis et jeudis.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : J'ignore si le très honorable premier ministre en est arrivé à une conclusion quelconque au sujet du bill qui a été présenté par l'honorable député de Montréal (Dr Roddick). Je sais que le Dr Roddick tient beaucoup à ce que ce bill soit discuté en cette Chambre et à ce qu'il soit soumis au Sénat si cela est possible. Si cette motion est adoptée, je ne vois pas que nous puissions avoir l'occasion de faire cela. Il ya une autre question. Quel temps cela laissera-t-il pour les bills d'intérêt particulier ?

Le PREMIER MINISTRE : C'était mon intention de laisser le lundi pour les bills d'intérêt particulier et je suppose que nous pouvons nous entendre de cette manière : que le lundi nous aurons les bills d'intérêt particulier, puis les interpellations, ensuite les ordres du gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que si la Chambre entend la motion de cette manière il n'y aura pas besoin de la modifier. Il y a une autre affaire que je voudrais mentionner au très honorable premier ministre, et c'est que je ne crois pas qu'il y ait eu réunion du comité des comptes publics durant la semaine actuelle, vu l'absence du président. Il n'y a aucun doute que les engagements que le président peut avoir ailleurs ont droit à tout notre respect ; cependant, il lui serait très facile, s'il est obligé de s'abstenter d'Ottawa pour s'occuper d'autres affaires, de s'arranger avec quelqu'un de ces collègues qui pourrait agir à sa place.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable James Sutherland) : Je dois dire qu'avant de partir, le président m'a dit qu'il avait consulté quelques-uns des principaux membres du comité des comptes publics et que ceux-ci lui avaient dit qu'ils ne désiraient pas avoir une réunion du comité cette semaine, mais que s'il y en avait une ils nous en avertiraient. De sorte que, s'il n'y a pas eu de réunion, cela n'est pas dû à son absence.

L'honorable M. HAGGART : Il se trompe du tout au tout.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne fais que répéter ce que le président m'a dit. Il a mentionné spécialement le nom de l'honorable député de Hamilton (M. Barker) comme lui ayant demandé s'il voulait avoir une réunion du comité cette semaine, et cet honorable député lui aurait répondu négativement, et il aurait ajouté que s'il voulait avoir une assemblée il nous avertirait.

M. BORDEN (Halifax) : Tout ce que je puis dire c'est que lorsque l'on m'a demandé quelles réunions nous voudrions avoir cette semaine, le mémoire que j'ai renvoyé déclarait que nous désirions avoir une réunion de comité des comptes publics. J'ignore si le président a reçu ce message. Je ne crois pas que vous puissiez, arranger cela au moyen de négociations sans consulter chaque membre du comité des comptes publics. Je sais que l'un des membres du comité qui m'en a parlé désirait beaucoup avoir une réunion. Lorsque le président du comité des comptes publics se voit forcé de quitter Ottawa pour l'espace d'une semaine ou à peu près, un arrangement devrait être fait pour que quelqu'un agisse à sa place. J'ai dû faire entendre une plainte semblable à la dernière session, et ce que j'ai dit alors je le répète aujourd'hui. Je répète maintenant qu'il est inexcusable de différer les réunions d'un comité à cause de l'absence du président. Je ne m'oppose pas à ce que le président s'absente si des affaires l'appellent ailleurs, mais je m'oppose à ce qu'il paralyse par son absence les réunions du comité en négligeant la précaution très simple qui consisterait à faire agir quelqu'un comme président en son absence. Je ne me plains pas autant du président que du système et je continuerai à me plaindre tant que ce système sera en vigueur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crains que je ne sois quelque peu à blâmer en cette affaire. J'admets avec le chef de l'opposition qu'il n'y a pas la moindre raison pour que le comité s'abstienne de siéger en l'absence du président ; et dans le cas actuel, il faut qu'il y ait eu quelque malentendu entre quelques-uns des membres du comité et le greffier, car, lorsque le président est parti il m'a dit à moi-même que le greffier serait averti si quelques-uns des membres voulaient avoir une assemblée, et il m'a demandé si je voulais, durant son absence avoir la bonté de voir à la convocation de l'assemblée. La nomination d'un président intérimaire étant une affaire qui relève tout simplement du comité ; cela est arrivé souvent. Dans le cas actuel, s'il n'y a pas eu de réunion cela est certainement dû à quelque malentendu, et ce n'est pas la faute du président. Si un membre du comité avertit le greffier qu'il veut avoir une réunion le comité sera convoqué immédiatement.

M. C. F. McISAAC (Antigonish) : Le président du comité des comptes publics m'a demandé de déclarer en son nom, au cas où cette question serait soumise à la Chambre, qu'avant de partir il est allé trouver l'honorable député de Hamilton et lui a dit qu'il serait absent durant quelques jours, mais que s'il voulait qu'une réunion du comité fût convoquée cette semaine, une réunion serait convoquée, et un autre membre serait nommé pour présider à sa place ; mais que l'honorable député de Hamilton lui a dit expressément qu'il ne désirait pas qu'une réunion du comité des comptes publics fût convoquée cette semaine ; et c'est pour cela qu'il n'y a pas eu de convocation.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Si cette motion est adoptée, il sera impossible au comité de se réunir à moins qu'il n'ait la permission de se réunir durant les séances de la Chambre. Je crois que la motion devrait être suivie d'une autre pour permettre à tous les comités de se réunir durant les séances de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Je verrai à cela demain.

M. U. WILSON (Lennox) : Je désire attirer l'attention sur le fait que des arrangements ont été faits pour que les intéressés dans la question du fil d'engerbage comparaissent devant le comité de l'agriculture et

de la colonisation mercredi, afin de rendre témoignage, et à moins que ce comité n'ait la permission de siéger durant les séances de la Chambre, il lui sera impossible de se réunir.

M. A. E. KEMP (Toronto) : Voilà toute une semaine que j'attends pour terminer une petite affaire devant le comité des comptes publics. On m'informe que le président est occupé dans l'ouest d'Ontario, à parler en faveur du parti dont il est l'un des plus fervent défenseur, et qu'en conséquence nous n'aurons pas d'assemblée cette semaine. Il est très regrettable que le président ne soit pas resté ici à s'occuper de ses devoirs.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : C'est se montrer injuste envers le président que de prétendre qu'une réunion du comité ne peut avoir lieu en son absence. Si des députés sont obligés de s'absenter, la besogne de la Chambre doit continuer. L'honorable député de Guysborough m'a dit formellement avant son départ qu'on l'avait informé que les membres de l'opposition n'avaient nul désir d'avoir une réunion cette semaine.

M. BORDEN (Halifax) : Ce que dit le ministre des Finances démontre tout simplement la vérité de la remarque que j'ai faite à l'effet que quelqu'un devrait être désigné pour agir en l'absence du président du comité afin que les membres du comité sachent à qui s'adresser. Mon honorable ami de Toronto-est (M. Kemp) était probablement absent lorsque le président est parti. Bien que certains membres de la gauche aient pu dire qu'ils ne désiraient pas avoir une réunion du comité, d'autres ont pu désirer en avoir une. Ne serait-il pas facile de s'arranger de façon à ce que, si le président s'absente, un vice-président soit nommé pour agir à sa place ? Il n'est pas probable que tous deux seront absents, et même dans ce dernier cas nous pourrions en avoir un troisième. Dans des affaires de ce genre, tâchons d'employer les méthodes les plus simples et les plus élémentaires, comme celles que l'on emploie dans tous les pays pour l'expédition de la besogne, et d'éviter les mesquines disputes et les divergences qui seraient ridicules dans les délibérations de n'importe quelle société d'hommes d'affaires. Il m'en coûte d'être obligé de parler si souvent de cette affaire, et j'espère que le ministre des Finances ou quiconque est responsable verra à ce que nous n'ayons plus l'occasion de faire entendre des plaintes de ce genre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y aurait pas eu la moindre difficulté si l'honorable député de Toronto eut eu la bonté de manifester son désir d'avoir une réunion du comité. Il y aurait eu moyen de le convoquer, vu que ce ne sont pas les rouages qui manquent.

M. BROCK : Le président avait quitté la ville.

M. W. SCOTT (Assiniboïa-ouest) : Je voudrais attirer l'attention sur le manque presque absolu d'occasions de s'occuper de la législation introduite par de simples députés. J'ai sur le bulletin des ordres publics un bill qui est en mon nom et il est tout à fait évident qu'il me sera impossible de procéder à ce sujet. Pour des raisons indépendantes de ma volonté, il m'a été impossible de le présenter au commencement de la session, mais j'ai profité de la première occasion qui s'est offerte après mon arrivée pour présenter un bill ayant pour but de remédier à ce qui est un grief très sérieux dans les territoires. Le bill a pour but de forcer les compagnies de chemin de fer à se servir de garde-feux convenables afin d'empêcher que des feux de prairies ne s'allument comme cela arrive chaque année ce qui cause des dommages très considérables. Je ne crois pas avoir manqué une seule occasion, lorsqu'il semblait y avoir raisonnablement lieu d'espérer que l'on pourrait arriver à la discussion du bill, mais jusqu'à présent nous n'y sommes pas arrivés et il n'est pas probable que nous y arrivions. Il me semble que ceux qui dirigent le besogne de cette Chambre ne s'intéressent que médiocrement à la législation proposée par les simples députés. Les jours du gouvernement la séance dure jusqu'à 3 h. 30 du matin, mais les jours consacrés à la législation présentée par les simples députés, la Chambre s'ajourne de bonne heure. La dernière séance consacrée à la législation proposée par les simples députés s'est prolongée jusqu'à une heure du matin, mais les séances précédentes des députés s'étaient terminées à 11 heures, 9 h. 45, 9 h. 25 et 10 h. 55 du soir. Il me semble qu'il serait avantageux de faire quelque amendement à la règle pour l'expédition de la besogne dans l'intérêt du public. Je crois que les bills et ordres publics devraient être mis sur un pied d'égalité avec les avis de motion. Par exemple, en un jour consacré aux simples députés, les avis de motion pourraient avoir la priorité, et à la séance suivante ce seraient les bills et ordres publics. A l'heure qu'il est, il est impossible d'en arriver aux bills et ordres publics, et afin de démontrer que le grief dont je me plains n'est pas insignifiant, je pourrais mentionner le fait que quelques feux de prairie allumés par les convois de chemin de fer l'an dernier——

M. l'ORATEUR : Il n'est pas permis à l'honorable député, sur une motion comme celle qui est maintenant devant la Chambre, de discuter un bill qui est sur le bulletin des ordres publics.

M. SCOTT : Je n'ai pas l'intention de discuter le bill, mais ne me sera-t-il pas permis de citer quelques raisons pour lesquelles la motion soumise à la Chambre ne devrait pas être adoptée ?

M. l'ORATEUR : L'honorable député peut citer le fait qu'il a un bill très important sur le bulletin des ordres, mais il ne doit pas procéder à discuter le mérite du bill lui-même.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les honorables députés peuvent à leur gré exposer leurs griefs lorsque l'on propose que la Chambre se forme en comité des subsides, et je crois que mon honorable ami ferait mieux d'attendre cette motion.

M. SCOTT : Je n'ai pas l'intention de parler au sujet du bill qui figure en mon nom sur le bulletin, mais je m'efforce tout simplement d'invoquer quelques-unes des raisons pour lesquelles cette session devrait durer quelques semaines de plus et pour lesquelles cette motion ne devrait pas être adoptée maintenant.

M. l'ORATEUR : L'idée suggérée par l'honorable ministre de l'Intérieur est celle qui devrait être acceptée par l'honorable député dans les circonstances. Il serait beaucoup plus régulier pour lui d'exposer les griefs dont il se plaint lorsque l'on proposera que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que l'honorable député est aussi parfaitement dans l'ordre en démontrant les raisons pour lesquelles la motion soumise à la Chambre ne devrait pas être adoptée avant que le gouvernement ait pourvu à la discussion d'une certaine mesure.

M. T. C. DAVIS (Saskatchewan) : Au commencement de la session, il y a eu plusieurs jours réservés aux simples députés où la Chambre s'est ajournée dans l'après-midi parce que nous n'avions rien à faire. Il me semble que les jours consacrés aux simples députés ont absorbé un temps considérable alors que la législation proposée par les simples députés n'était pas prête. Or, les député, autres que les honorables députés qui ont proposé ces bills, ont aussi leurs droits. Si la Chambre siégeait jusqu'au mois d'octobre, il y aurait toujours quelqu'un en retard qui demanderait du délai pour faire passer un bill. Il y a des députés qui ont hâte de retourner chez eux, et il n'y a pas de raison pour que nous soyons retardés tout l'été parce que certains députés n'ont pas soumis leurs bills à la Chambre.

M. WM. ROCHE (Marquette) : Le premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier), n'a pas donné de réponse au chef de l'opposition quant à la manière dont il se propose de disposer du bill proposé par l'honorable député de Saint-Antoine, Montréal (M. Roddick). C'est une mesure très importante et qui est devant la Chambre depuis trois sessions consécutives. Le bill est passé en comité général il y a trois ou quatre semaines, et c'est à la demande du premier ministre lui-même qu'il a été retardé avec l'entente formelle qu'il serait procédé à son adoption durant la présente session. Je sais que l'auteur du bill tient beaucoup à ce que l'on procède à ce sujet. Le bill affecte la profession médicale dans tout le pays, de même que le public en général, et il serait regrettable qu'il fût mis de côté. Si l'on ne peut faire à l'honorable député de Saint-Antoine, Montréal, la même faveur que l'on a accordée à l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) au sujet de son bill relatif aux fosses gardes-bestiaux il est probable qu'il vaudrait mieux avoir un autre jour consacré aux simples députés.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas que la Chambre soit disposée à avoir un autre jour consacré aux simples députés, pour un seul bill. J'ai dit à l'honorable député de Sant-Antone, Montréal, que je m'efforcerais de lui donner un autre jour pour la discussion de son bill. Je ne saurais en dire plus long pour le moment. Je vais m'informer davantage et, si la besogne de cette Chambre le permet, je verrai à ce que jour soit fixé où l'on pourra procéder à l'examen de ce bill.

M. SPROULE : Que le gouvernement se charge du bill et le fasse passer.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas l'intention de me charger de ce bill et d'en faire une mesure du gouvernement, mais je ne m'oppose pas à ce qu'un jour soit fixé pour le prendre en considération. Cependant, je ne puis dire dans le moment si cela peut se faire. Je crois exprimer l'opinion des membres des deux partis en disant que la prorogation devrait avoir lieu prochainement. Je crois que les députés d'Ontario surtout ont intérêt à ce que la prorogation ait lieu bientôt, et il se peut que j'aille au-devant de leurs désirs en insistant sur cette motion. Je consulterai mon honorable ami (M. Roddick) et si la besogne de la Chambre le permet, je m'efforcerai de complaire à ses désirs en même temps qu'aux désirs de l'honorable député de Marquette (M. Roche).

La motion est adoptée.

NOUVEL EMPRUNT PROJETE.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité général, demain, pour considérer la résolution suivante:

Qu'il est expédient de prescrire qu'en sus des sommes restant encore à emprunter et négocier sur les emprunts autorisés par le parlement par tout acte passé jusqu'ici, le Gouverneur en conseil soit autorisé à se procurer, par voie d'emprunt,—

(a) Telle somme ou telles sommes de deniers, ne devant pas dépasser en tout la somme de quinze millions de piastres, qui pourront être requises pour payer la dette flottante du Canada et faire face à toute dépense autorisée par le parlement du Canada, et

(b) Telle somme ou telles sommes de deniers qui pourront être requises de temps à autre, en sus de tous fonds d'amortissement disponibles, pour solder et acquitter la dette fondée du Canada, ou toute partie d'icelle, à mesure qu'elles deviendront dues et payables, soit en Angleterre ou en Canada ;

Telles somme devant être prélevées en conformité et en vertu des dispositions de cette partie du chapitre vingt-neuf des Statut revisés du Canada qui a trait à la dette publique et à l'opération des emprunts autorisés par le parlement ; et les sommes ainsi empruntées formeront partie du fonds du revenu consolidé du Canada ; le taux de l'intérêt payable sur les dits emprunts ne devant pas dépasser trois et demi pour cent par année.

Son Excellence le Gouverneur général ayant été mise au fait de l'objet de la dite résolution, la recommande à la Chambre.

La motion est adoptée.

RECLAMATION DE J. ET C. NOBLE.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Relativement à un certain montant mis dans les estimations pour payer ce qui est connu comme étant la réclamation de J. et C. Noble—page 9 des estimations supplémentaires—je demanderai au gouvernement de vouloir bien déposer sur le bureau de la Chambre tous les papiers relatifs à la soumission de cette affaire aux tribunaux, la preuve et tous les documents. Il est trop tard maintenant pour faire une motion demandant des documents, et s'ils sont déposés sur le bureau, cela aura peut-être pour effet d'accélérer la discussion des crédits.

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) : Oui.

AMENDEMENT DE L'ACTE CONCERNANT L'IMMIGRATION.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (l'honorable Clifford Sifton) : Je propose la troisième lecture du bill (n° 112) pour amender l'Acte concernant l'immigration.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Lorsque cette Chambre étudiait ce bill en comité, on a parlé de déclaration émanant du service d'immigration des Etats-Unis, et de déclarations faites par le principal fonctionnaire de ce service dans le Dominion du Canada. On a cité des dénégations très énergiques contre les déclarations faites par ce fonctionnaire quant à la qualité des immigrants qui viennent en Canada. Il y a apparence que le fonctionnaire des Etats-Unis est prêt à soutenir ses assertions. C'est une question d'intérêt vital pour le pays que le peuple sache exactement quelle espèce d'immigrants sont envoyés en ce pays par les agents employés dans la Grande-Bretagne et sur le continent européen, où sont amenés ici par les compagnies de paquebots dont les navires fréquentent nos ports. Je prendrai la liberté de lire une lettre que l'inspecteur spécial d'immigration, des Etats-Unis, à Montréal, M. Watchorn, a envoyée à mon honorable ami de Lennox (M. Wilson). Elle est datée, comme les honorables députés le remarqueront, d'il y a deux jours :

Service de l'Immigration des Etats-Unis,

Bureau de l'Insp. spécial des Immigrants,
Port de Montréal, Canada
233 rue Saint-Antoine,
29 avril 1902.

A. M. Uriah Wilson,
Membre du Parlement,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—Je désire vous remercier pour six exemplaires du fascicule des " Débats de la Chambre des communes " contenant votre discours sur l'immigration, prononcé le 17 courant. Je remarque que les éditions sont encore marquées " non revisées " et je me permetrai de déclarer que si l'édition revisée contient des changements importants, je serais fort aise de recevoir l'édition revisée de ce débat.

J'ai remarqué avec quelque surprise, et cela m'a beaucoup amusé, les déclarations faites par le ministre de l'Intérieur et j'oserai dire que l'enquête qu'il a faite aux hôpitaux d'ici n'était pas de nature à lui fournir les renseignements qu'il cherchait à obtenir, vu que les immigrants qui sont malades sont presque invariablement classés parmi les " malades externes," de sorte que le simple fait qu'ils n'ont pas été trouvés étendus sur les lits des hôpitaux, etc., n'est pas une réponse sérieuse à la déclaration qu'ils sont ici en grand nombre et souffrent des maladies dont je vous ai parlé lors de votre visite en cette ville.

Durant le mois qui finira demain, les refus d'admission à ce bureau seulement pour favus et trachome s'élèveront à au moins soixante.

Au moment même où je vous écris, il y a plus de cent Grecs, Syriens et Italiens à ce bureau demandant des permis pour aller aux Etats-Unis. Tous, du premier jusqu'au dernier, ont essuyé un refus de la part des compagnies de paquebots dont les navires font un service régulier entre l'Europe et des ports des Etats-Unis et auxquelles ils s'étaient adressés pour retenir leur passage. Ces compagnies ont refusé de leur vendre des billets jusqu'à ce qu'ils eussent changé leur destination de certains endroits des Etats-Unis à certains endroits au Canada.

Je mentionne ceci afin que vous puissez remarquer jusqu'à quel point l'honorable membre a fait une œuvre recommandable en présentant la mesure dont il est question dans son discours, contenu dans le débat susmentionné, et jusqu'à quel point il importe que ce bill soit passé avec toute la célérité autorisée par les usages de votre honorable parlement.

Si ce n'est pas trop vous demander, je vous serais très reconnaissant si vous vouliez bien m'envoyer un résumé du bill projeté afin que je puisse voir s'il est de nature à accomplir tout ce qui est à désirer à ce sujet.

Vous remerciant, encore une fois pour les exemplaires des débats et pour votre lettre, je suis.

Votre bien sincère,
ROBERT WATCHORN,
Inspecteur spécial des Immigrants.

Je crois que l'attention du ministre devrait être dirigée vers les déclarations formelles faites par ce gentleman au sujet des gens que nous amènent les lignes de paquebots qui reçoivent des bonus du gouvernement, gens qui, au dire de ce gentleman, ne seraient nullement admis aux Etats-Unis. Il est certain que si ces déclarations sont

exactes, ces immigants ne sont pas une acquisition pour le pays. Ce gentleman dit :

Au moment même où je vous écris, il y a plus de cent Grecs, Syriens et Italiens à ce bureau demandant des permis pour aller aux Etats-Unis. Tous, du premier jusqu'au dernier, ont essuyé un refus de la part des compagnies de paquebots dont les navires font un service régulier entre l'Europe et des ports des Etats-Unis et auxquelles ils s'étaient adressés pour retenir leur passage. Ces compagnies ont refusé de leur vendre des billets jusqu'à ce qu'ils eussent changé leur destination de certains endroits des Etats-Unis à certains endroits au Canada.

Il est évident que cette lettre n'est pas écrite dans un esprit hostile. Le gentleman qui écrit cette lettre approuve la mesure prise par le ministre en préparant ce bill et il insiste pour que le bill soit voté le plus tôt possible. Mais, assurément, il ne suffira pas d'adopter ce bill. Il faut que des instructions plus précises soient données aux agents d'immigration du Canada sur le continent européen et dans la mère patrie ; il faut qu'une surveillance plus sévère soit exercée sur les immigrants avant qu'ils s'embarquent à bord des navires de l'autre côté de l'Atlantique, afin que notre pays ne continue pas à être, comme on l'a prétendu tant de fois, le dépotoir, ou l'endroit où les immigrants qui ne peuvent être admis aux Etats-Unis en passant par la route directe, se rendent afin de comploter pour pénétrer chez nos voisons par une voie détournée. Cet état de choses n'offrira aucun avantage au Canada si l'on n'y met ordre. J'appelle l'attention de la Chambre et du ministre sur cette lettre afin que l'on sache quelles sont les déclarations faites par des fonctionnaires qui ont été envoyés ici par le gouvernement des Etats-Unis, fonctionnaires qui se sont efforcés autant que possible de compléter l'inspection faite par nos propres fonctionnaires et d'empêcher les immigrants peu désirables de pénétrer aux Etats-Unis en passant par le Canada.

M. CHARLTON : D'où et de quel jour cette lettre est-elle datée ?

M. CLARKE : La lettre a pour en-tête " Service de l'Immigration des Etats-Unis, Bureau de l'Inspecteur Spécial des Immigrants, port de Montréal, Canada, 233 rue Saint-Antoine, 29 avril 1902." Elle est adressée à Uriah Wilson, membre du parlement, Ottawa, Canada. J'appelle l'attention du ministre sur ces déclarations afin qu'il puisse prendre les mesures nécessaires pour mettre un terme à l'envoi de cette classe d'immigrants ici par des compagnies de paquebots qui nous les laissent dans ce pays jusqu'à ce qu'ils puissent passer du Canada aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (l'honorable Clifford Sifton) : Lorsqu'on a publié d'abord les déclarations à l'effet que notre système actuel avait pour résultat de laisser en Canada un nombre considérable de personnes qui étaient parties de leurs pays avec l'intention d'aller aux Etats-Unis, et avaient été rejetées par les inspecteurs des Etats-Unis pour cause de maladie ou pour d'autres raisons, j'ai fait faire une enquête et le résultat de l'enquête a été que, sur 25,000 personnes qui étaient passées par le Canada durant une année, environ 39 seulement avaient été rejetées par le Commissaire des Etats-Unis en Canada. Sur ces 39, 21 ou 23, je ne me rappelle plus lequel de ces deux nombres, étaient des Allemands qui avaient été refusés à cause de quelque légère indisposition chez les enfants de la famille. Nos inspecteurs médicaux, après les avoir examinés, leur ont permis d'aller au Nord-Ouest, étant convaincus que ces maladies n'étaient pas d'une nature sérieuse et qu'il n'y avait pas de raison valable pour les forcer à s'en retourner. D'après cette enquête, il reste juste la différence entre 39 et 21, soit 18 personnes. Tel est le résultat de l'enquête faite par les fonctionnaires de mon ministère. Lorsqu'on a déclaré qu'il y avait dans les hôpitaux de Montréal un grand nombre de personnes qui avaient été refusées par les commissaires de l'immigration, j'ai fait instituer une enquête à ce sujet, et j'ai lu à la Chambre il a quelques jours le résultat de cette enquête, laquelle démontrait que, d'après les rapports des surintendants des hôpitaux, la déclaration qui avait été faite était dénuée de fondement. Je serais surpris d'apprendre que, lorsqu'une enquête de ce genre est faite officiellement auprès des surintendants des hôpitaux de la ville de Montréal, ceux-ci enverraient de propos délibéré des rapports mensongers au ministère de l'Intérieur, laissant de côté une classe de patients représentant exactement, à leur vu et su, si les faits étaient tels que déclarés dans cette lettre, la classe de patients visée par cette enquête. Je dis que je serais surpris d'apprendre que des hommes occupant la position de surintendants médicaux de ces hôpitaux eussent fait des rapports aussi inexacts. J'ose dire que cela est improbable, bien que cela ne soit pas impossible. Or, le fait que j'ai soumis ce bill à la Chambre est à mon sens une garantie suffisante que le gouvernement comprend l'importance de la question et que nous nous proposons, comme je l'ai déjà dit, de prendre tout le soin et toutes les précautions possibles pour mettre en pratique les vues exprimées par l'honorable député dans l'intérêt général du pays. Quant à la déclaration faite par M. Watchorn, l'inspecteur des Etats-Unis, comme je viens seulement d'en prendre connaissance, je ne puis que dire ceci : reconnaissant qu'il est essentiel que la déclaration qu'il a faite soit l'objet d'une enquête sérieuse et complète, je vais prendre des mesures immédiates pour que cette enquête soit faite et je fournirai à la Chambre les renseignements les plus complets possibles touchant le résultat de cette enquête.

M. CLARKE : Je demanderai au ministre lorsqu'il nous donnera le rapport sur l'exactitude ou l'inexactitude de ces déclarations, de produire une copie des instructions qu'il a données à ses fonctionnaires pour faire l'enquête auprès des surintendants des hôpitaux de Montréal quant aux sérieuses allégations qui ont été faites.

M. SPROULE : En discutant cette question l'autre jour j'ai mentionné le fait qu'un bon nombre de ces immigrants étaient affectées de maladies dangereuses ou contagieuses. Le ministre a plutôt nié cela et il a dit qu'il y avait, à la vérité, quelques cas où ceux qui arrivaient pouvaient avoir quelques maladies d'un caractère peu sérieux, mais que leur nombre était relativement peu considérable. Ce dont je parlais alors était une espèce de mal d'yeux, ce que les médecins nomment l'opthalmie granulaire. J'étais informé de bonne source qu'un grand nombre d'entre eux en étaient affectés. J'ai maintenant sous la main le " Canadian Journal of Medicine and Surgery ", imprimé à Toronto, livraison de novembre, 1901, et j'y vois un article par le docteur W. Gordon Byers, aide-oculiste et auriste de l'hôpital Royal Victoria, de Montréal. Parlant de cette maladie, il dit :

Il y a deux étés, est arrivée à notre clinique de l'Hôpital Royal-Victoria une jeune fille du comté de Glengarry, Ontario, souffrant du cas le plus grave de granulation des paupières que j'aie jamais vu au Canada. Les conjonctives étaient couvertes de masses accumulées de granulations purulentes et les cornées accusaient une condition de vascularisation bien développée du pannus.

Il dit plus loin :

Un an plus tard, pendant que j'étais absent en congé, on m'a demandé d'aller voir un jeune garçon dans le comité de Leeds, Ontario, pour une maladie chronique des yeux. Les symptômes étaient évidents. En retroussant les paupières j'ai constaté qu'elles étaient couvertes de follicules typiques du trachome. Cette fois encore, en dépit du fait que les parents avaient pris beaucoup de soin, ils n'avaient pu découvrir la nature réelle de la condition des yeux de leur enfant, et on ne leur avait jamais conseillé de prendre les précautions les plus élémentaires contre la propagation de cette maladie.

Depuis que j'ai eu l'occasion de remarquer ces patients, j'ai beaucoup songé au problème du trachome, vu qu'il intéresse notre pays, et je suis persuadé, d'après mes renseignements et mes recherches qu'il y a un assez bon nombre de cas non reconnus et non traités d'ophthalmie granulaire dispersés ça et là dans tout le Dominion. Ainsi par exemple, des médecins de mes amis m'ont informé que la maladie est relativement commune dans certains districts du Manitoba, et même à notre hôpital, le territoire d'où nous sont venus nos patients trachomateux est extrêmement étendu, notre clinique ayant été visitée par des patients des comtés de Glengarry (deux centres), Stormont, Dundas, Leeds (deux centres), Renfrew, Lennox et Carleton, dans Ontario ; et Brome (deux centres), Saint-Hyacinthe, Missisquoi, Huntingdon et Ottawa, dans Québec.

Ceux qui connaissent l'opthalmie granulaire, qui savent les longues années de souffrances et d'incommodités que doivent passer ceux qui en sont affectés, l'impossibilité de se livrer aux travaux ordinaires sans parler des jouissances intellectuelles dont ils sont privés, ne constateront pas sans appréhension le fait qu'il existe des cas non reconnus et non isolés comme ceux dont j'ai parlé, pouvant servir de foyers d'infection à travers le pays.

Puis il dit :

Il me reste cependant à parler d'une forte mesure prophylactique. Il n'y a pas le moindre doute que le nombre de nos patients trachomateux augmente chaque année grâce à l'immigration en ce pays. Quinze pour cent des cas d'opthalmie granulaire de la clinique des patients externes de l'Hôpital Royal-Victoria, depuis six ans, étaient d'origine étrangère, et parmi nos patients souffrant de cette maladie se trouvaient des Juifs russes et allemands, et un originaire de chacun des pays suivants : Angleterre, Irlande, Chine, Italie et Syrie. Et je ne crois guère que la proportion ci-dessus représente exactement les faits, vu que les gens les plus sujets à être attaqués de cette maladie s'établissent pour la plupart dans les régions de l'Ouest. Comme exemple de ce que j'avance, je puis dire que je tiens de bonne source que les cas de maladies d'yeux chez les Doukhobortses étaient probablement d'une nature trachomateuse.

Un patient trachomateux est un citoyen qui n'est pas du tout à désirer ; c'est la plupart du temps un citoyen inutile et dangereux et je ne vois pas de raison pour que ces individus—ou même d'autres souffrant de maladie différentes de celle qui nous occupe—soient admis dans notre pays où nous n'avons beoin que de gens forts et actifs, quelle que soit la lenteur du courant de l'immigration.

Ce sont des patients de ce genre dont j'ai parlé et lorsque notre attention a été appelée par l'agent américain sur le fait que l'on avait refusé d'admettre aux Etats-Unis un grand nombre de ces mêmes immigrants, qu'ils ne sont en Canada que pour y attendre l'occasion de traverser la frontière et que notre gouvernement n'a fait aucun effort, soit pour les empêcher de venir ici, soit pour les renvoyer, j'ai cru qu'il était à propos d'attirer l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur et l'attention du pays sur ce sujet.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je veux faire remarquer qu'en ce qui concerne la déclaration de l'inspecteur américain, il est possible que la communication aux fonctionnaires de l'honorable ministre à Montréal et aux autorités de l'hôpital ait pu être rédigée de façon à ne pas inclure les patients externes et qu'un malentendu ait pu se produire de cette manière. Ce gentleman semble parler comme un homme qui a eu personnellement connaissance des faits et je ne supposerais guère qu'il voulût dénaturer la vérité. Je suis certain que les autorités de l'hôpital ne feraient pas de fausses représentations. J'admets avec l'honorable ministre que cette affaire exige une enquête. Je crois que les faits doivent

lui paraître plus sérieux maintenant qu'ils ne lui paraissaient l'autre jour lorsqu'il a parlé à ce sujet. Cet inspecteur dit que durant le mois d'avril seulement, il a accueilli par un refus 60 personnes qui, à Montréal, lui ont demandé l'autorisation de passer aux Etats-Unis. Cela ferait un nombre considérable dans le cours d'une année. Je crois que, vu qu'il parle en connaissance de cause des faits qui se sont passés à son bureau, ses déclarations pourraient être un peu plus exactes que les rapports faits à l'honorable ministre au sujet des personnes qui sont restées au Canada et qui ont été refusées par les Etats-Unis. En supposant que 60 personnes aient été refusées à Montréal par les autorités américaines, ne serait-il pas difficile, quelques mois plus tard de retrouver ces gens et de découvrir combien d'entre eux sont restés au Canada ? Je n'ai aucun doute que les rapports reçus par l'honorable ministre sont tout à fait de bonne foi, mais il me semble que la déclaration d'un homme qui a été témoin journalier de ces faits dans son bureau peut être reçue avec un peu plus de confiance qu'une enquête faite après coup au sujet du nombre de ces personnes qui demeurent encore au Canada.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que mon honorable ami (M. Borden, Halifax), admettra avec moi que le seul genre de rapport qui puisse régler cette question et fournir à la Chambre cette information satisfaisante qu'elle doit avoir est le rapport qui donnera les noms des personnes que ce gentleman prétend avoir refusées et les raisons pour lesquelles elles ont été refusées, avec une déclaration exacte des faits dans chaque cas. Alors, nous pourrions consulter le rapport et constater quels sont les faits. En tant qu'il s'agit des remarques de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), je dois dire que la classe de maladies dont il est question dans la communication qu'il a lue est une classe de maladie dont, jusqu'à présent, nous n'avons pas eu, légalement, le pouvoir de nous occuper, et c'est de cette classe de maladies dont nous désirons nous occuper en vertu de l'acte que j'ai soumis à la Chambre.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

TAXE DE CAPITATION DES CHINOIS.

La Chambre en comité sur le projet de résolution suivant :

Qu'il est expédient de décréter qu'après le 1er juillet 1902, la moitié du produit net de toutes les taxes payées par les immigrants chinois sera, à la fin de chaque exercice financier, payée à la province où ces taxes auront été perçues.—Le ministre du Commerce.

Le MINISTRE DU COMMERCE (l'honorable sir Richard Cartwright) : Le but de cette résolution est tout simplement de régler la proportion payée par le gouvernement fédéral aux diverses provinces. A présent les provinces reçoivent le quart de la taxe de capitation. Les honorables députés de la Colombie Anglaise ont fortement insisté auprès de nous et le gouvernement a jugé à propos d'accéder à leur demande et de porter cette proportion à la moitié au lieu du quart. C'est là l'unique objet de la résolution.

M. BORDEN (Halifax) : Cette proportion est-elle fixée sur une base particulière ? Sur quoi est-elle basée ?

L MINISTRE DU COMMERCE : Les députés de la Colombie Anglaise se sont plaints de ce que leur province est assujettie à certaines dépenses extraordinaires plus ou moins à cause de cette immigration chinoise. C'est une question qui a été plus ou moins brûlante depuis longtemps entre ces gentlemen et les divers gouvernements, nous et nos prédécesseurs. Comme nous portons la taxe à $100, on insiste fortement auprès de nous et l'on nous dit: Puisque vous ne voulez pas porter la taxe à $500, donnez au moins à la Colombie Anglaise et aux autres provinces une proportion un peu plus considérable de la taxe de capitation. Après mûre réflexion, nous avons consenti à cela. Je ne sache pas qu'il y ait autre chose à dire à ce sujet.

M. CLARKE : Doit-on introduire quelque législation durant la session actuelle au sujet de cette question chinoise ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non.

M. BOYD : Je voudrais demander à l'honorable ministre du Commerce (l'honorable sir Richard Cartwright) quelle est l'intention du gouvernement au sujet de ces immigrants qui viennent dans les autres provinces ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Tous sont traités de la même manière.

M. BOYD : Ces Chinois débarquent dans la Colombie Anglaise et on les trouve dans presque tous les villes et villages au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, occupant les emplois qui pourraient être occupés par nos propres gens. Je veux savoir si nous recevrons une part de ces avantages que l'on offre à la Colombie Anglaise, ou si c'est le port de débarquement qui doit en avoir le bénéfice.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La taxe sur ceux qui débarquent dans la Colombie Anglaise sera divisée également entre la province et le Dominion. La taxe sur ceux qui viennent dans les autres provinces sera divisée de la même manière, mais le nombre en est comparativement très restreint.

M. BOYD : Mais quelle est l'intention du gouvernement au sujet de ceux qui plus tard affluent dans les autres provinces ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous ne pouvons les suivre une fois qu'ils sont débarqués.

M. BOYD : C'est l'endroit où ils débarquent qui en reçoit le bénéfice ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. BOYD : Le gouvernement devrait prendre en considération l'idée que j'ai suggérée, car on retrouve ces gens dans chaque village et dans chaque ville au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. BORDEN (Halifax) : Ceci entraîne la question de savoir quelle est la perte pécuniaire de la province, question sur laquelle ce bill est basé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La grande majorité de ces Chinois demeurent dans la Colombie Anglaise. Nul doute qu'il y en a quelques-uns de disséminés ça et là à travers les diverses provinces, mais je crois que peut-être les dix-neuf vingtièmes d'entre eux sont dans la Colombie Anglaise. Le nombre de ceux qui sont ailleurs est presque nul en comparaison.

La résolution est rapportée, lue la deuxième fois et adoptée.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN—CAPITAL AUGMENTE.

Le bill (n°116) pour amender la disposition relative aux péages contenue dans le chapitre 1 des statuts de 1881, concernant le chemin de fer Canadien Pacifique, est lu la deuxième fois.—Le ministre de la Justice.

La Chambre se forme en comité sur ce bill.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a déjà déclaré qu'une mesure en ces termes a été soumise au comité.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick) : En vertu d'une convention.

M. CLARKE : Est-ce la coutume d'insérer une disposition à l'effet que les nouvelles actions ne seront pas vendues au-dessous du pair ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La compagnie y consent. C'est afin que nous puissions avoir le bénéfice, sous forme de dépenses, du montant total du capital autorisé.

M. CLARKE : Est-ce un nouveau principe en législation ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas un nouveau principe en législation, mais cela confirme une entente virtuellement conclue entre la compagnie et le gouvernement.

M. CLARKE : Cette entente était-elle subordonnée à la permission accordée à la compagnie d'émettre des actions ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Elle a été conclue sujette à l'arrêté du conseil autorisant l'émission.

M. CLARKE : Je suppose que ce principe peut s'appliquer à d'autre législation ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est là un point qu'il appartient à la Chambre de déterminer.

L'honorable M. HAGGART : Si j'ai bien compris, le gouvernement déclare qu'un arrêté du conseil a été pris en vertu duquel le coût de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique doit être soumis aux tribunaux pour être déterminé par eux. Le ministre a-t-il l'arrêté du conseil ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, je vais le passer à l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Ceci est une proposition différente de ce que le ministre a déclaré lorsque le bill a été déposé. Ceci a rapport à l'effet ou à l'interprétation de l'article 20 de la charte constitutive de la compagnie, telle qu'elle se trouve dans le 44 Victoria, chapitre 1, annexe A. Il a déclaré à la Chambre que le coût réel de la construction de la voie devait être déterminé par cette proposition afin de constater si les 10 pour 100 des profits du chemin avaient été effectués ou non sur le coût réel de la construction. Je vois maintenant que ce qui est soumis aux tribunaux n'est que l'interprétation de l'article.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

ETUDIE EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bil (n° 114) pour amender l'Acte concernant la cour d'Echiquier (de ministre de la Justice).

AMENDEMENT DE L'ACTE CONCERNANT LES PETITIONS DE DROIT.

Bill (n° 135) pour amender l'Acte concernant la Pétition de Droit (le ministre de la Justice), lu la deuxième fois ; la Chambre se forme en comité sur ce bill.

Sur l'article 1.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais demander au ministre de la Justice de vouloir bien déclarer d'après quel principe la couronne procède en retenant ou en accordant des *fiat* pour les pétitions de droit. Mon attention a été attirée sur un grand nombre de pétitions qui ont été soumises pour demander des *fiat* il y a environ deux ans. Elles ont rapport à des contrats entre la Couronne et des personnes chargées du transport de la malle. La couronne avait entrepris d'annuler les contrats en vertu d'un pouvoir supposé contenu dans les contrats. Des avocats ont dit aux personnes

intéressées que la Couronne n'avait pas le droit, dans les circonstances, d'annuler ces contrats, et qu'elles ont de bonnes raisons pour réclamer de la part de la Couronne, le paiement des dommages pouvant résulter de l'annulation de ces contrats. Ces questions sont en suspens depuis environ deux ans. J'ai hier soir, attiré là-dessus l'attention du directeur général des Postes, mais le ministre de la Justice étant intéressé dans des affaires de ce genre tout comme le directeur général des Postes, je voudrais lui demander de plus amples renseignements à ce sujet. Jai examiné ces questions un peu à la hâte, mais il m'a semblé qu'il y avait lieu de soumettre la question à la considération des tribunaux en ce qui concerne un grand nombre de réclamations,—je crois qu'il y en a trente ou quarante—dans tous les cas, plus de vingt ; et voilà près de trois ans que l'on empêche ces gens de procéder. Il me semble que, lorsqu'il y a une cause discutable, la justice ne devrait pas être entravée, et je crois que la Chambre serait bien aise d'apprendre maintenant du ministre de la Justice quelle est l'attitude de la Couronne au sujet de cette question. J'ai consulté la règle suivie en Angleterre, et je ne vois rien qui puisse justifier le gouvernement de tenir ces gens si longtemps dans l'attente. Il me semble que s'il doit y avoir une tendance en cette affaire, cette tendance devrait être à l'effet de donner au sujet la plus grande latitude possible pour procéder contre la Couronne. Le directeur général des Postes peut croire que ces réclamations n'ont pas de raison d'être, et qu'il avait parfaitement le droit d'annuler les contrats ; mais la vraie question que la Chambre et le pays doivent considérer, ce n'est pas l'opinion du directeur général des Postes mais bien ce qu'en penseront les tribunaux lorsque ces réclamations leur seront soumises. Ceci équivaut à un déni de justice envers ces gens—car leurs réclamations ne peuvent être considérées comme ayant été produites à la légère—que de les retarder ainsi durant une période de près de trois ans.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Autant que je puis me souvenir, mon attention n'a pas été appelée sur les cas signalés par l'honorable chef de l'opposition et en conséquence je n'aimerais pas à me prononcer maintenant à ce sujet. Si elles sont devant le parlement depuis trois ans, mon prédécesseur en a probablement disposé. Mais je présume que l'honorable chef de l'opposition veut non seulement savoir quelles sont les raisons qui ont nécessité ce long retard de la part du gouvernement en ce qui concerne l'émission de *fiat* dans les causes en question, mais veut avoir de plus un exposé des principes que le ministre actuel de la Justice a l'intention d'appliquer dans chaque cas où l'on produira des requêtes demandant des *fiat* pour pétitions de droits. Mon honorables ami comprendra immédiatement que c'est là une question de programme et qu'en conséquence je n'aimerais pas à déclarer quelles sont mes vues personnelles à ce sujet avant d'avoir eu l'occasion de faire confirmer ces vues par le gouvernement. Je n'aimerais pas à dire que j'accorderais un *fiat* si l'on me soumettait une cause discutable, si telle était mon opinion, vu que, avant de déclarer mon opinion, j'aimerais à la mettre par écrit et à la faire approuver par le gouvernement, puis, à la mettre devant la Chambre, non seulement comme étant mon opinion personnelle, mais comme étant l'opinion du gouvernement. Je demanderai donc au comité de lever la séance et, lorsque je produirai une déclaration relativement à la question du chemin de fer Canadien du Pacifique, je ferai en même temps une déclaration sur l'affaire dont mon honorable ami a parlé, car je comprends très bien qu'il est important que la Chambre ait une déclaration autorisée concernant les vues du gouvernement à ce sujet.

M. CASGRAIN : Je crois que ce que l'honorable ministre vient de dire est parfaitement juste et raisonnable. Autant que j'ai pu comprendre la règle en soumettant des pétitions de droit au gouvernement provincial et au gouvernement fédéral, elle est comme suit : lorsque la réclamation n'est pas évidemment futile, ou lorsqu'une preuve évidente a été établie, ou lorsqu'il n'y a rien d'inconvénient dans la réclamation, le ministre de la Justice recommande qu'un *fiat* soit émis et qu'une pétition soit produite devant la cour. Je crois que c'est la règle convenable qui a toujours été suvie en Angleterre. Mon savant et honorable ami le ministre de la Justice sait que c'est là l'opinion exposée dans le code en ce qui concerne les pétitions de droit. Je diffère d'opinion avec le ministre lorsqu'il dit qu'il ne donne pas son propre avis à la Chambre, mais préférerait soumettre ses vues au gouvernement afin de voir si les vues de ses collègues coincident avec les siennes. Il me semble que dans une question de ce genre, ses collègues devraient être influencés par le ministre de la Justice, car, après tout, l'affaire à décider n'est pas une question de programme. La question n'est pas de savoir si, dans l'intérêt de tel ou tel particulier, il serait juste d'accorder ou de refuser la pétition, mais si cette pétition porte ou non dans sa teneur ce cachet de bonne foi qui doit la recommander au ministre de la Justice en sa qualité de conseiller légal du gouvernement. Le jugement de mon honorable ami m'inspire la plus grande confiance, et je sais que s'il était laissé à lui-même, lorsque nous aurions, moi ou tout autre, une réclamation honnête à faire valoir devant le gouvernement, la pétition serait favorablement accueillie. Mais si mon honorable ami soumet la question au Cabinet, il lui sera difficile de se procurer une opinion unanime. Si c'est là la règle qui doit être

suivie, dans bien des cas les membres du Cabinet qui n'appartiennent pas à la fraternité légale et ne voient pas avec les mêmes yeux que mon honorable ami invoqueraient peut-être des raisons autres que les raisons légales contre l'admission de la pétition. Je crois que lorsqu'il soumettra de nouveau ce bill il devrait nous donner ses propres vues, comme ministre de la Justice, quant à la ligne de conduite qu'il va suivre et à la règle qu'il doit appliquer lorsque des pétitions de droit seront soumises au gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : Je me rappelle avoir entendu une très haute autorité à la Chambre des communes anglaise déclarer, au sujet d'une question quelque peu analogue à celle-ci, que le gouvernement ne peut avoir d'autre opinion que l'opinion des officiers en loi de la Couronne. Mon honorable ami occupe une position qui correspond à celle des officiers en loi en Angleterre et, comme cela a été bien démontré par l'honorable préopinant (M. Casgrain), ceci n'est pas autant une question de programme, dans l'acceptation ordinaire du mot, qu'une question d'équité, au point de vue de la justice, au sujet de ces pétitions. Je partage entièrement l'opinion que le gouvernement devrait adopter l'opinion du ministre de la Justice en ce qui concerne les questions de ce genre et j'aimerais aussi à faire remarquer que la disposition contenue dans ce bill qui rend nécessaire, lorsqu'il est ordonné de fournir des garanties pour les frais, que quelqu'un se porte caution pour les frais est un pas dans la voie d'une plus grande libéralité que par le passé en ce qui concerne l'émanation des *fiat*. La seule raison pour laquelle des requêtes prétendues futiles n'ont pas été acceptées dans le passé c'est qu'il n'était pas de l'intérêt du public d'autoriser un procès au sujet de réclamations dénuées de fondement, et que les deniers publics ne doivent pas être dépensés pour contester de semblables réclamations. Mais en vertu du bill très convenable déposé par le ministre de la Justice, et qui pourvoit à ce que, en certains cas, lorsque cela paraît opportun au Gouverneur en conseil, des garanties pour les frais doivent être données, le *fiat* émanerait tout naturellement lorsque cette condition serait remplie.

Je n'ai pas d'objection à ce que le bill soit adopté, vu que je crois que c'est un bill convenable, mais qu'il soit entendu que nous aurons une déclaration de la part du ministre de la Justice à ce sujet, plus tard, durant cette session.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Naturellement, mon opinion, est celle du gouvernement, et mon honorable ami a exprimé exactement mon opinion au sujet de cette question, en disant que ce bill n'est pas présenté dans l'unique but d'ajouter quelque chose à la législation existante. Le but que je me propose est d'aplanir la voie autant que cela est compatible avec mes devoirs envers la Couronne.

L'honorable M. HAGGART : Lorsque le bill a été d'abord proposé, l'argument invoqué était à l'effet que cela assimilerait la loi canadienne à la loi anglaise, en vertu de laquelle le *fiat* émane de plein droit. Si j'ai bien compris le ministre de la Justice, il a déclaré, en déposant son bill, que le *fiat* émanerait de plein droit en vertu de quelque principe fixe. Je crois que ce principe est juste. On ne devrait laisser ni au Gouverneur en conseil ni au ministre de la Justice la faculté de déclarer si un *fiat* doit émaner ou non, mais il devrait y avoir une règle ou un principe fixe en vertu desquels le *fiat* émanerait de plein droit. En Angleterre, il est presque toujours émis de plein droit, et lorsque la loi a été faite en Canada, sur le modèle de la loi anglaise, cela a été fait avec l'entente formelle qu'à moins que la requête demandant le *fiat* ne contînt quelque chose de très sujet à objection, le *fiat* doit émaner de plein droit. Si j'ai bien compris les remarques faites par le ministre de la Justice, lorsqu'il a déposé son bill, la mesure a pour but de faciliter l'émanation des *fiat*. Pourquoi un homme n'aurait-il pas le droit de poursuivre la Couronne comme il peut poursuivre un simple particulier ? Il se peut qu'il soit nécessaire qu'il fournisse des garanties pour les frais dans l'intérêt du public, ce qui ne serait peut-être pas requis s'il s'agissait d'une poursuite contre un simple particulier, mais s'il donne ces garanties je prétends que le *fiat* devrait émaner de plein droit, sur production d'un *præcipe* tout comme dans le cas d'un bref ordinaire.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE DANS LE YUKON.

Bill (n° 137) pour amender le chapitre 41 des statuts de 1901, concernant l'administration de la justice dans le Territoire du Yukon (le ministre de la Justice), lu la deuxième fois. La Chambre se forme en comité sur ce bill.

Sur l'article 1.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick) : L'intention est de nommer un troisième juge de la Haute cour, lequel exercera les fonctions de magistrat à Dawson. Les frais de subsistance pour un magistrat de police sont maintenant de $3,000 par année. L'intention, comme mon honorable ami s'en rappellera en consultant les montants portés dans les estimations, est de porter le traitement à $4,000 et de réduire l'allocation pour frais de subsistance à $1,800.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

JUGES DES COURS PROVINCIALES.

Bill (n° 138) pour amender l'Acte concernant les juges des cours provinciales (le ministre de la Justice), est lu deuxième fois. La Chambre se forme en comité sur ce bill.

Sur l'article 1.

M. CLARKE : Quels traitements ces juges reçoivent-ils maintenant ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (l'honorable Charles Fitzpatrick) : Il n'y en a que deux maintenant et ils reçoivent $5,000 chacun. L'intention est d'en nommer un troisième dont le traitement sera de $5,000.

M. CASGRAIN : Puis-je demander pourquoi cet article ne s'applique qu'aux juges des cours de comté ? Mon honorable ami ne croit-il pas que quelque amendement devrait être faite à la loi qui s'appliquerait aussi aux juges de la cour Supérieure ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si mon honorable ami veut consulter la loi relative aux juges provinciaux, il constatera que les juges de la Haute Cour ou de la cour Supérieure, comme nous la nommons dans la province de Québec, ont droit, s'ils deviennent invalides après leur nomination, de se retirer en tout temps et de toucher une allocation égale aux deux tiers de leur traitement, et, au bout de quinze ans, ils ont le droit absolu de se retirer en touchant cette allocation, qu'ils soient capables ou non d'exercer leurs fonctions. Mais la position des juges des cours de comté dans Ontario—et ailleurs là où il y a des juges de cour de comté—est telle que si un juge a servi moins de dix ans et devient incapable d'exercer ses fonctions, il est forcé de se retirer et ne reçoit absolument rien. C'est afin de pourvoir à un cas—il est inutile de mentionner des noms—qui existe dans la province d'Ontario que ce bill a été présenté, et ce cas est spécialement digne d'intérêt. Nous croyons que, si un juge a servi le pays durant un certain nombre d'années et s'il devient invalide par suite de maladie avant d'avoir servi dix ans, il est injuste de lui refuser une allocation.

M. CASGRAIN : Je ne me suis pas exprimé assez clairement en posant ma question. J'aurais dû être plus explicite. Voici en fait ce que je veux dire : Mon honorable ami (M. Fitzpatrick) sait qu'il y a eu et qu'il y a encore des juges qui ont rendu de bons services à leur pays et qui sont parvenus à un âge où ils devraient pouvoir se retirer non seulement avec une pension mais avec une allocation égale au traitement qu'ils reçoivent maintenant. Je n'ai pas besoin de citer des noms, mais je suis sûr que mon honorable ami sait aussi bien que moi qu'il y a des juges de la plus Haute Cour du Dominion et aussi des juges des cours supérieures des diverses provinces qui, après avoir servi leur pays pendant de longues années, ont atteint un âge où il leur est impossible de consacrer à leurs devoirs le temps et l'assiduité qu'ils désireraient y consacrer. Ces fonctionnaires se retireraient volontiers s'il leur était possible de le faire. Mais vu l'exiguité du traitement qu'ils ont reçu durant un grand nombre d'années—je ne partage pas du tout l'opinion de ceux qui croient que les traitements des juges sont suffisants—il leur est impossible de se retirer, et ils continuent à exercer leurs fonctions, plus onéreuses que celles que des hommes dans d'autres positions entreprennent généralement à l'âge où ils sont arrivés. Je demanderai à l'honorable ministre s'il ne croit pas qu'à cette phase du bill, il serait à propos, dans l'intérêt de l'administration de la justice, d'amender le statut de façon à décréter que, lorsque les juges sont arrivés à un âge où les hommes des autres professions se retirent généralement, ils puissent se retirer avec une pension complète, égale au traitement qu'ils reçoivent maintenant. Je suis certain que mon honorable ami partage l'opinion que je viens d'exprimer. J'espère que, s'il n'est pas capable maintenant de faire ce que je recommande, il pourra du moins avant longtemps trouver moyen de mettre ces idées en pratique.

M. WADE : J'approuve les remarques que vient de faire l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain). Je sais que ce qu'il dit au sujet de la position d'un certain nombre de juges de la cour Supérieure est absolument exact, et ce qu'il dit s'applique plus à notre province qu'à Ontario, parce que nos juges de cour Supérieure ne reçoivent que $4,000 par année, tandis que dans Ontario, un juge de la cour Supérieure reçoit $5,00 du gouvernement fédéral et $1,000 par année de la province, soit un total de $6,000 par année. Or, lorsqu'un juge ne reçoit que $4,000 par année, il est impossible qu'il se retire, étant données les dispositions actuelles du statut. Je crois que les traitements des juges sont trop minimes. Il est certain que dans la province de la Nouvelle-Ecosse ils sont beaucoup trop réduits. Les devoirs des juges dans la Nouvelle-Ecosse sont les mêmes et la quantité de besogne est la même que celle qui incombe à un juge d'Ontario. Ces juges sont chargés de disposer de questions affectant la vie et la propriété et je ne crois pas que leur traitement devrait être aussi réduit. Un juge peut devenir invalide et cependant il n'est pas en état de pouvoir bénéficier de l'acte tel qu'il existe parce que la durée de son service a été trop courte. J'espère que le gouvernement prendra en considération ce changement proposé et mettra les juges dans une position absolument indépendante afin qu'ils puissent savoir que si, après avoir servi un certain temps, ils sont forcés de se retirer, ils toucheront une pension convenable, et je crois que cette pension devrait être égale à leur traitement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Les honorables préopinants occupent l'heureuse

position de simples députés et peuvent en conséquence exprimer librement leurs opinions personnelles. Si j'étais député j'aimerais à déclarer que je suis et que j'ai toujours été en faveur de l'allocation d'un traitement convenable aux juges du pays. Je crois que les traitements devraient être augmentés. Je crois aussi que lorsqu'un juge a servi son pays durant un certain nombre d'années—disons vingt ou vingt-cinq ans—et s'il a atteint un âge avancé, comme certains de nos juges, on devrait lui permettre de se retirer en retenant son traitement complet. Je ne suis pas du tout en communauté de sentiments avec ceux qui croient que nos juges sont maintenant payés au delà de la valeur de leurs services. Je crois que la magistrature du pays a droit à toute la considération possible de notre part, et nous devrions sauvegarder leurs intérêts par tous les moyens à notre disposition, surtout lorsqu'ils sont parvenus au déclin de la vie. Je sais que c'est une maxime du barreau que nous vivons bien et que nous mourons pauvres. C'est chez nous affaire de principe. Il est probable qu'il y a en cette Chambre un grand nombre de gens qui n'approuvent pas ce que j'ai dit : mais, comme je viens de le dire, lorsqu'on parle comme simple député il est plus facile d'exprimer librement son opinion.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que mon honorable ami est le deuxième membre du gouvernement qui ait dit ce qu'il ferait s'il était simple député. Il serait peut-être intéressant de considérer ce qui pourrait bien arriver si tous les membres du gouvernement étaient de simples députés. Apparemment, il se produirait des réformes très remarquables dans les affaires du pays si cet heureux événement nous arrivait un beau jour. Il y a beaucoup de vrai dans ce qui vient d'être dit—je parle à ce sujet absolument en ma qualité de simple député—au sujet du traitement des juges. Ces traitements sont tout à fait insuffisants, parce qu'ils ont été fixés il y a des années alors que le coût de la vie était beaucoup moindre que ce qu'il est aujourd'hui. Outre cette augmentation générale du coût de la vie, il y a la nécessité pour un juge de tenir un certain rang. Il lui faut faire des frais de représentation et toutes ces choses rendent le coût de la vie pour un juge très considérable. Je sais que dans notre province, les juges trouvent que leurs traitements sont très insuffisants. Je serais heureux d'apprendre que mon honorable ami va s'occuper de cette question.

M. COCHRANE : N'étant pas avocat, il est possible que je ne comprenne pas la question aussi bien que les honorables préopinants. Mais il y a une chose sur laquelle j'attirerai l'attention de l'honorable ministre de la Justice et que je crois être très pertinente dans le présent débat. Je lui demanderai—je sais qu'il n'y a pas longtemps qu'il occupe sa position actuelle—s'il a beaucoup de difficulté à trouver dans la profession des hommes qui consentent à accepter une position de juge lorsque cette position leur est offerte. J'ai tout le respect possible pour les juges mais je ne comprends pas pourquoi, si cette classe souffre depuis si longtemps, il se trouve tant de gens parmi les avocats qui consentent à accepter un poste de juge, à endurer toutes les souffrances, à exercer les onéreuses fonctions que comporte cette position—et même à vivre de la misérable pitance qui leur est accordée. Or, je veux que les juges soient convenablement payés, mais je ne crois pas qu'il soit à propos de leur offrir des primes d'encouragement pour les induire à vivre d'une façon extravagante, à vivre au delà de leurs moyens, puis, après quelques années, de les mettre à la retraite avec une pension suffisante pour leur permettre de vivre dans l'extravagance pendant le reste de leurs jours. Je suis convaincu pour ma part qu'il y a sur le banc judiciaire un grand nombre de gentlemen qui reçoivent beaucoup plus d'argent qu'il n'en pourraient gagner en pratiquant leur profession.

On doit, sans doute, leur donner les moyens de mener un train de vie digne de leur position honorable dans la société ; mais aussi ne faut-il pas les encourager à se livrer à la prodigalité et aux folles dépenses. Qu'on leur enseigne plutôt à pratiquer l'économie et à se faire des rentes pour leurs vieux jours, à l'instar de leurs concitoyens.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je suis encore au début de ma carrière administrative, au ministère de la Justice et cependant, je dois dire, pour l'édification de l'honorable député, que dans le cours de ces quelques mois, j'ai éprouvé force embarras quand il s'est agi de trouver des successeurs à certains juges. De fait, cette difficulté s'est présentée deux fois, au cours de ces quelques mois. Ainsi, je me suis heurté contre un refus, quand j'ai tenté de faire consentir un juge de la cour Supérieure à accepter une position à la cour d'Appel dans la province d'Ontario. Au besoin, je pourrais citer d'autres exemples mais cela suffit pour le moment ; et d'ailleurs, en mentionnant ce fait, j'ai simplement voulu répondre à la critique de l'honorable préopinant. Il y a nombre d'avocats au pays dont les émoluments sont de quatre fois supérieurs au traitement des juges, et j'en pourrais nommer des douzaines.

M. ROSS (Ontario) : Je ne sais si je saisis bien le sens de l'article en discussion. Est-ce que cela veut dire qu'à dater de l'adoption de la loi en délibération, tout juge de la cour de comté pourra se démettre de ses fonctions et recevoir une pension de retraite?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Tout juge de la cour de comté qui démissionnera avant d'avoir servi dix ans, et cela en raison d'infirmité ou de maladie, aura droit

à sa pension de retraite. Mais tout juge qui est démis de ses fonctions et pour cause, n'a pas droit à la pension de retraite.

M. SPROULE : Le ministre de la Justice nous a dit que certains avocats se font des émoluments de quatre fois supérieurs au traitement des juges. C'est possible, mais cela ne prouve nullement l'insuffisance du traitement des juges ; tout au plus cela prouverait-il que les émoluments des avocats sont trop élevés.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Voyez les traitements que reçoivent certains caissiers de banque et les présidents de compagnies de chemins de fer.

M. SPROULE : Le ministre nous a parlé d'un certain juge qui aurait refusé d'accepter une charge quelconque. Peut-être cela tient-il à ce que le ministre ne s'adresse qu'aux avocats libéraux. Quand leur parti est au pouvoir, les avocats libéraux sont maîtres de la situation et peuvent se créer de bien meilleures rentes en utilisant leurs affiliations de parti qu'en acceptant des places de juges.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Si l'honorable député était au fait de la déplorable administration du ministère de la Justice, avant 1896, il se garderait bien de parler de la sorte.

M. CLARKE : S'agit-il ici de remettre en vigueur le système des pensions de retraite et de l'appliquer aux juges ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le bill stipule que tout juge de cour de comté qui n'a pas servi dix ans au tribunal et qui, en raison de maladie ou infirmité devient incapable de remplir ses fonctions, pourra recevoir une pension de retraite.

M. CLARKE : Est-ce facultatif ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non ; si le juge devient invalide, il pourra recevoir une pension de retraite ; sinon, au cas où ce projet de loi ne deviendrait pas loi, et que le juge en question n'aurait pas servi dix ans, il ne recevrait rien.

M. CLARKE : Pourquoi n'applique-t-on pas ce principe aux autres fonctionnaires de l'Etat qui touchent des appointements bien moins élevés et qui ne sont guère en lieu de rien économiser sur ce maigre revenu ? Pourquoi ne stipule-t-on pas que tout employé touchant un traitement de $600, $800, $1,000, ou $1,200 et qui en raison de maladie est obligé de démissionner avant d'avoir servi dix ans. aura droit à quelque compensation ? Pour le coup, si un juge qui touche un traitement de $4,000 ou même de $5,000 ou $6,000 mérite à bon droit qu'on lui accorde une pension de retraite, le gouvernement, d'après le même principe est tenu, en justice, d'appliquer la même règle à ces petits employés, faiblement rétribués, qui se consument au service de l'Etat ou qui, étant devenus invalides, sont forcés de démissionner avant d'avoir fourni dix ou douze ans de service. Puisqu'on veut appliquer ce système aux juges, les fonctionnaires dans les autres branches du service public doivent, à mon avis. en bénéficier au même titre.

M. SPROULE : Je veux qu'il soit bien compris que je ne m'oppose pas au projet de la loi en discussion, nonobstant les remarques que j'ai faites. A mon avis, le principe de la mesure est légitime. ,

M. LEMIEUX : Bien que je représente un comté rural, je n'hésite nullement à appuyer cette mesure. Dans la ville de Montréal on l'exerce, sur vingt à vingt-cinq caissiers de banque, sauf deux ou trois, tous reçoivent de plus forts traitements que ceux des juges. A Montréal, le traitement des juges est de $5,000 ; or, je connais au moins dix ou douze caissiers, dont quelques-uns même sont employés dans de petites banques, qui reçoivent des traitements annuels de $10,000 à $15,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les caissiers de banque travaillent fort.

M. LEMIEUX : Les juges devraient être aussi bien rétribués que les caissiers de banque. Je connais un juge en chef, dont je dois taire le nom, qui s'est vu forcé de décliner certaines invitations, parce que son traitement ne lui permet pas d'user de réciproque. Voilà la situation faite à quelques-uns de nos juges à Montréal.

M. CASGRAIN : Je ne saurais laisser passer sans protestation certaines observations qui se sont produites au cours de ce débat. Si j'élève la voix en ce moment, ce n'est pas que j'espère jamais devenir juge. Dussé-je être appelé un jour à un semblable honneur, la chose, dans tous les cas, m'apparaît dans un assez lointain avenir.

Si je prends la parole, c'est qu'il importe aujourd'hui de donner à la Chambre quelques renseignements au sujet de cette question. Voilà plus d'une fois que la question revient sur le tapis. Elle a été débattue aux cours des deux sessions dernières et la Chambre a paru se rallier à l'avis que le traitement des juges est insuffisant. Je n'irais pas jusqu'à prétendre que ce traitement soit toujours insuffisant, surtout lorsqu'il s'agit de juges demeurant dans des centres ruraux, dans la province de Québec entre autres, et qui touchent le même traitement que les juges demeurant dans les villes. A Montréal, les juges reçoivent $5,000 de traitement. Je le demande aux députés qui sont au fait de la cherté de la vie à Montréal : est-il possible qu'un juge puisse soutenir son rang, avec un pareil traitement ? En raison du rang élevé qu'il occupe, cela va sans dire, il est tenu de répondre à une foule d'invitation, de paraître dans les cercles sociaux, de soutenir la dignité de son rang, et je le demande, comment réussirait-il à le faire, à même ce maigre

traitement de $5,000 ? Citoyen de Montréal, où je demeure, je ne crains pas d'affirmer qu'avec un traitement aussi insuffisant, nul juge ne saurait faire honneur à la position qu'il occupe. Depuis que le parlement a établi législativement le chiffre de ces traitements, il y a une trentaine d'années, tout a énormément renchéri, et les prix ont subi, pour le moins, une hausse d'un tiers. A cette époque, le chiffre de ces traitements parut non pas excessif, mais parfaitement légitime. Il est un fait sur lequel je désire appeler l'attention du comité : c'est que la situation des juges diffère de celle des présidents de banques et des chefs d'exploitation de compagnies de chemin de fer en ce qu'ils n'ont pas seulement à se prononcer comme ceux-ci, sur des questions intéressant la fortune de leurs concitoyens, comme vient de le faire observer le député d'Annapolis (M. Wade), mais qu'en outre, il leur faut décider des causes où la vie et la liberté des citoyens sont en jeu. Les devoirs et la responsabilité qui s'attachent à leur charge sont d'une importance et d'une gravité exceptionnelles : la chose est reconnue dans tous les pays du monde. Je passe sous silence les traitements annuels payés aux juges en Angleterre, traitements variant de $25,000 à $35,000 et même $45,000 ; mais j'appelle l'attention sur ceux accordés aux juges dans les colonies anglaises, en Australie, en Nouvelle-Zélande, et dans la colonie du Cap de Bonne-Espérance, il n'y a pas une seule colonie où le traitement des juges ne soit supérieur à celui accordé aux juges canadiens. Il est un autre fait que je veux signaler au comité : c'est que l'insuffisance du traitement de nos juges constitue un véritable danger pour le public. Sans vouloir citer aucun fait en particulier, je me permettrai de faire une supposition : voici un homme qui, par le malheur des circonstances ou autrement, se trouve obéré.

Supposons qu'il préside au tribunal de justice et soit appelé à décider une cause où il y a de graves intérêts en jeu, des sommes de plusieurs centaines de mille dollards, ou même d'un demi-million, chose qui arrive presque tous les jours à Montréal ; ne voit-on pas le danger que court ce juge pauvre, obéré, en présence des graves intérêts qu'il est chargé de décider ? On le voit donc, l'intérêt commun de la magistrature et du public demande le remaniement de ces traitements. Si je me fais ici le champion attitré de cette réforme, ce n'est pas que je cherche à capter la faveur des juges ; mais c'est qu'à mon avis, l'intérêt de la bonne administration de la justice au pays, comme celui des plaideurs, demande qu'on donne aux juges des traitements suffisants.

M. BENNETT : Dans la province d'Ontario, le grief principal n'est pas l'insuffisance de traitement mais le trop grand nombre de juges. Autrefois, les députés de la droite nous prêchaient l'économie à temps et à contretemps et c'est surtout sur cette question des juges et de leurs traitements qu'ils faisaient la guerre au gouvernement conservateur. Mainte et mainte fois, l'opposition de cette époque censura le gouvernement au sujet de la nomination des juges des cours de comté d'Ontario, institution, à leurs yeux, absolument inutile. Voyons ce qui en est. Dans l'Ontario, il y a pour les cours de comté 45 juges anciens et 23 juges puînés, soit 68, pour toute la province. Eh ! bien, une telle multiplicité de juges désœuvrés est tout simplement ridicule et c'est exposer la justice à la moquerie. Après avoir si vertement condamné le gouvernement conservateur, par le passé, ces messieurs renchérissent sur leurs prédécesseurs. Tout dernièrement, dans le comté d'Ontario, il s'est produit une vacance : il s'agissait de remplacer un juge puîné. Cédant aux clameurs des partisans, le gouvernement nomma un juge puîné pour ce comté. Eh ! bien si je ne me trompe, c'est à peine s'il s'est plaidé six causes dans ce comté, l'année dernière, devant les deux juges.

M. CLARKE : Quel est leur traitement ?

M. BENNETT : Ils reçoivent le traitement ordinaire ; l'ancien juge, $2,600, et le juge puîné, $2,000. Le traitement des juges de la cour Supérieure, pour la province d'Ontario, est insuffisant. Je ne veux pas établir de distinctions odieuses. Parmi les juges de la cour Supérieure il y en a qui touchent $7,000, tandis que, s'ils exerçaient au barreau, ils se feraient de $15,000 à $20,000 de revenus. En même temps, je dois appeler l'attention du ministre de la Justice sur un fait : c'est qu'il y a d'autres juges, non seulement dans les cours de comtés, mais à la cour Supérieure, qui seraient loin de gagner le traitement qu'ils touchent, s'il leur fallait retourner à la pratique de leur profession au barreau. Il y a peu d'avocats qui ne conviendraient qu'il faut viser à éclaircir les rangs des juges de la cour Supérieure et à leur accorder un traitement annuel de $10,000. Alors il serait facile de se procurer les services des avocats d'élite. Par exemple, M. Aylesworth, de Toronto, estimerait indigne de son mérite une charge à laquelle serait attaché un traitement de $7,000, car il gagne au barreau trois fois autant.

Quant aux cours de comté, dans Ontario, la multiplicité des juges qui y président est une moquerie et on leur paie des traitements exorbitants. Un de ces juges touche $2,600 de traitement ; en outre, il perçoit des honoraires de la cour de tutelle, ou encore à titre d'arbitre, ou pour la revision des listes d'électeurs et le reste. Il se fait un revenu annuel de $3,500, et cependant, lorsqu'il exerçait, il n'a jamais pu réussir à se faire un revenu de $1,500. Le gouvernement doit donc viser à diminuer le nombre des juges des cours de comté et de la cour Supérieure, surtout dans la province d'Ontario. Quant aux autres provin-

ces, je ne saurais me prononcer en connaissance de cause ; mais pour Ontario, je suis d'avis qu'il faut viser à diminuer le nombre des juges de la cour Supérieure et à leur payer un traitement plus élevé, correspondant au mérite des titulaires. Le ministre de la Justice aurait pu donner à la Chambre un détail qu'il a oublié, au sujet de ce juge de la cour Supérieure qui a refusé de faire partie de la cour d'Appel : c'est qu'en devenant membre de ce tribunal, il aurait perdu $1,000 par année. Ces juges sont des hommes, après tout, et ils ne sont pas plus insensibles que le reste de l'humanité, à la question financière. Voilà donc la réforme que je préconise : diminution du nombre des juges de la cour Supérieure et augmentation de leur traitement. Commençons la réforme par la cour de comté.

M. L. McCARTHY (Simcoe-nord) : Comme je diffère absolument d'avis avec mon honorable ami (M. Bennett) je dois faire quelques courtes observations sur cette question. J'en conviens, le traitement des juges de la cour Supérieure d'Ontario est tout à fait insuffisant. Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député, quand il conseille au gouvernement de diminuer le nombre des juges de cette cour. S'il y avait un moindre nombre de juges, l'administration de la justice en souffrirait. Leur besogne actuelle est des plus ardues ; il y a beaucoup d'arriéré et un moindre nombre de juges serait tout à fait insuffisant à la besogne. La proposition de l'honorable député est donc inadmissible.

La faible rémunération de nos juges constitue un véritable danger, au point de vue des intérêts du public, et c'est ce danger que nous a signalé, à bon droit, le député de Montmorency. On a beau dire que si certains juges exerçaient encore au barreau, ils ne se feraient pas de recettes égales au traitement qu'ils perçoivent à titre de juges, il n'en est pas moins vrai qu'il y a, parmi nos juges, des hommes qui sans s'être distingués dans l'exercice de leur profession, remplissent mieux les devoirs de leurs charges que certains de leurs confrères qui, avant leur élévation à la magistrature, avaient une clientèle très lucrative.

Des VOIX : Très bien.

M. McCARTHY : Voilà un juge qui remplit sa charge avec dignité et s'acquitte mieux de ses devoirs que tel de ses confrères qui a brillé autrefois au barreau : or, il a tout autant droit que ce dernier à une rémunération suffisante. Ces comparaisons entre les avocats et les juges ne sont pas un critérium bien sûr de la valeur des magistrats. Ainsi en est-il de la magistrature dans tous les pays de langue anglaise. L'insuffisance du traitement de nos juges est un grief reconnu par tous les membres du barreau au Canada, et il importe d'y remédier au plus tôt. En Angleterre, d'éminents avocats acceptent les honneurs de la magistrature sans faire d'aussi grands sacrifices pécuniaires ; car le traitement accordé aux juges est si élevé qu'il les met en lieu de soutenir la dignité de leur rang, aux yeux du public. J'en conviens, certains avocats dans la province d'Ontario gagnent le triple du traitement accordé aux juges, c'est là une anomalie qu'on ne saurait tolérer. Le ministre de la Justice, je l'espère, étudiera la chose, et avant longtemps les juges recevront un traitement qui les mettra en mesure de soutenir la dignité de leur rang.

Relativement aux juges des cours de comté, ce que nous a dit l'honorable député (M. Bennett) est dans une certaine mesure, conforme à la vérité des faits. Parmi ces juges, il y a des désœuvrés et d'autres qui ont un surcroit de besogne. Il n'est pas facile de remanier les choses ; car on ne saurait toucher ni aux frontières des comtés, ni aux nominations faites de vieille date et confirmées encore plus tard, et les titulaires ont, sans doute, certains droits acquis auxquels nul d'entre nous, pas même l'honorable député (M. Bennett) ne voudrait porter atteinte. Voici ce que je suggère ; on pourrait transférer un juge puîné d'un comté où il y a peu de besogne, à un comté où il se produit une vacance et où il y a surcroît de besogne, et il va sans dire qu'on ne lui donnerait pas de successeur dans le premier comté. Ainsi, sans porter atteinte aux droits acquis, on pourrait effectuer certaines économies.

M. J. H. LEGRIS (Maskinongé) : M. le Président, si l'on en croit les prédictions de la plupart des honorables députés qui viennent d'adresser la parole, nous sommes menacés d'une catastrophe si le salaire des juges n'est pas augmenté. Les honorables députés de Montmorency (M. T. C. Casgrain), et de Gaspé (M. R. Lemieux), nous ont fait cette prédiction. Ils n'ont pas été les seuls, plusieurs autres honorables députés de cette Chambre, qui, je crois, appartiennent à la noble profession d'avocat, ont abondé dans le même sens. Je ne voudrais pas insinuer qu'ils croyaient, peut-être, que leur tour viendra de monter sur le banc.

M. T. C. CASGRAIN (Montmorency) : Je puis dire, quant à moi, que si une place de juge m'était offerte aujourd'hui, je ne l'accepterais pas, justement pour cette raison.

M. J. H. LEGRIS : Il n'y a pas de danger. L'honorable député me rappelle la fable du renard et des raisins trop verts.

M. CASGRAIN : C'est vieux !

M. LEGRIS: Qu'il laisse faire, le temps viendra peut-être où ils seront assez mûrs. Si, par exemple, son parti revient au pouvoir ; mais il peut se consoler, en attendant, parce que je crois que cela prendra encore plusieurs années.

On semble mettre absolument de côté, en demandant l'augmentation du traitement des

juges, un point important, celui de la pension de retraite qu'on leur accorde lorsqu'ils descendent du banc. Cette considération est assez importante, il me semble, pour qu'on en tienne compte. Toutefois, je suis bien prêt à admettre—comme on l'a déclaré dans cette Chambre—qu'il se rencontre quelquefois des avocats qui font plus d'argent en excerçant leur profession qu'en acceptant le traitement d'un juge ; mais on conviendra avec moi que ce sont des exceptions assez rares ; et les avocats qui ont le talent de faire autant d'argent ne sont pas toujours les mieux qualifiés pour faire des juges compétents. Aussi longtemps que l'on verra les hommes les plus éminents du pays —même dans cette Chambre—être prêts à abandonner la position honorable de représentant du peuple—comme cela s'est vu souvent, et se voit encore tous les jours, pour accepter des places de juge, il n'y a pas besoin de s'alarmer si leur salaire n'est pas augmenté.

On a aussi comparé le salaire des caissiers de banque avec les émoluments des juges. Je crois qu'on n'a pas raison de faire une telle comparaison. J'admets qu'il y a des caissiers de banque comme, du reste, il y a quelques autres citoyens qui reussissent à se créer un revenu plus considérable que le montant accordé aux juges. Mais il ne s'ensuit pas du tout qu'il soit juste, pour ce motif-là, d'augmenter le salaire de ces derniers.

Aussi longtemps que des avocats bien connus par leur connaissance du droit, leur bon jugement, leur intégrité et leur compétence sous tous les rapports et pouvant, par conséquent, remplir honorablement et d'une manière sûre pour le pays et pour les justiciables les fonctions de juge, seront disposés à les accepter, aussi longtemps que nous aurons l'embarras du choix comme nous l'avons eu jusqu'à présent et comme nous l'avons encore entre de nombreux concurrents également bien qualifiés, je crois qu'il n'y a pas lieu de s'alarmer sur la situation et de craindre des catastrophes pour le pays et pour les justiciables, si le salaire des juges n'est pas augmenté.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'honorable député de Montmorency a fait allusion à certains juges demeurant dans les districts ruraux de la province de Québec, et qui d'après lui, touchent une rémunération suffisante. La chose est fort possible ; mais si je ne me trompe, ces juges sont tous disparus de ces comtés.

M. CASGRAIN : Que voulez-vous dire ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est qu'ils demeurent tous dans les villes, au mépris de la loi.

M. CASGRAIN : Ceux qui demeurent dans les grandes villes, y demeurent parce que cela leur plait.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela devrait leur être défendu.

M. CASGRAIN : Peut-être. M. le juge Choquette, anciennement membre de cette Chambre, demeure à Québec.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y en a d'autres.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

SUBSIDES—EXPEDITION AU POLE NORD.

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

M. CHARLTON : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire entretenir mes collègues d'une question qui mérite certainement qu'on s'en occupe. J'avais d'abord songé à en saisir la Chambre au moyen d'une motion que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) aurait été invité à appuyer. Je crois, cependant, que le but que je me propose sera aussi bien atteint sans une motion spéciale. Il s'agit de l'aide que le gouvernement devrait accorder à une expédition canadienne envoyée à la recherche du pôle nord.

La première question qui se présente est celle des dépenses que nécessiterait ce projet. Je vais chercher à démontrer que ces dépenses seraient dans l'intérêt du pays et nous rapporteraient plus que l'expédition coûtera. Sans doute, nous avons de lourdes obligations ; nos dépenses sont déjà très élevées, mais, dans un jeune pays comme le Canada, il est quelquefois nécessaire de s'engager dans des entreprises dont les générations futures auront à solder les frais puisqu'elles seront appelées à en recueillir les bénéfices. Il s'agit donc de savoir si la dépense dans laquelle je veux entraîner le gouvernement est de cette nature. Depuis quelque temps un sentiment national actif et même agressif s'est réveillé chez nos compatriotes. Nous ne voulons plus avoir l'air de chercher à nous faire pardonner d'être Canadiens. On ne voit plus chez nous cet esprit de provincialisme, ce sentiment d'infériorité qu'on y voyait autrefois. Les lauriers que nous avons rapportés du Sud-africain nous ont coûté du sang et des larmes, mais nous ont fait comprendre que nous occupons une position enviable parmi les nations, une position qui a attiré sur nous les yeux de l'étranger, et qui nous vaut et nous vaudra infiniment mieux que tous les sacrifices en argent et en hommes que nous avons faits pour l'obtenir. Le sacrifice que je demande aujourd'hui au gouvernement en est probablement un qui nous rapportera beaucoup de renommée et de gloire, sans compter qu'il nous inculquera le sentiment de la confiance dans l'idée d'envoyer une expédition canadienne à la recherche du pôle nord, et pour nous le succès de cette entreprise ne serait pas sans résultat pratique. Abstraction faite du lustre que jette-

rait sur le Canada la solution d'un problème géographique qui, depuis des générations, a défié les efforts des plus grandes nations du globe, cette découverte étendrait notre empire sur tous les territoires, les îles et les mers qui se trouvent entre nos frontières actuelles et le pôle—cette vaste région comprise entre le 141e degré de longitude à l'ouest, la mer de Baffin et la Terre de Grant à l'est. Ces possessions peuvent renfermer de grandes richesses ; on y trouverait peut-être d'énormes ressources minérales. On se fait peut-être illusion sur la stérilité des régions arctiques dont la température ne diffère pas beaucoup de celle de Dawson.

Beaucoup d'explorateurs audacieux et remarquables ont cherché la solution de ce problème—Scoresby, en 1806 ; Parry, en 1827; Sir George Nares, en 1876 ; De Long, en 1879; Greeley, en 1882 ; Nansen, en 1895 ; le prince des Abruzzes en 1899-1900. Il y a aussi deux expéditions polaires en marche, celle de Peary, qui cherchera à atteindre le pôle en partant de Groënland et en voyageant en traîneau sur la glace, et celle de Baldwin qui, adoptant la théorie du capitaine Bernier, tentera de se rendre au pôle, en partant de la Terre de François-Joseph. Il est possible que ces deux expéditions américaines nous devancent dans la découverte du pôle ; mais, même si nous devions être devancés, le retentissement de notre tentative nous dédommagerait amplement de ce qu'elle nous aurait coûté.

Personne ne voudra dire que le Canada n'est pas admirablement situé pour tenter une pareille aventure. Nos provinces du littoral regorgent de hardis marins et nous sommes continuellement à explorer des régions inconnues ; tous les ans nous organisons de ces expéditions—celle de Tyrrell dans le Nord-Ouest, celle de Low au Labrador, celle de Bill et autres dans le Nord-Est et à la baie de James, pour ne rien dire des autres explorateurs canadiens. Les exploits de ces vaillants découvreurs sont une preuve des aptitudes spéciales des Canadiens pour ces rudes travaux—l'audace, le courage et la persévérance. Depuis le jour où les premiers colons français mirent le pied sur le sol du Canada, notre histoire n'a été qu'un long chapitre d'aventures et de coups d'audace. Pendant que les colons anglais se contentaient d'explorer le pays jusqu'aux mots Alleghanys, les Français pénétraient à l'intérieur jusqu'à la vallée du Mississipi et remontaient l'Ottawa jusqu'aux grands lacs. La Salle a exploré l'ouest jusqu'à l'embouchure du Missssipi, Duquesne a établi un poste sur l'emplacement actuel de la grande ville industrielle de Pittsburg, près de laquelle une armée anglaise commandée par Braddock fut subséquemment anéantie. Ces explorateurs ont aussi établi des postes à Détroit, Mackinaw, Saint-Louis et autres endroits de l'ouest. Ces hardis avant-coureurs avaient compris la valeur des possessions qu'ils assuraient à leurs souverains, mais le monarque efféminé qui régnait à Versailles n'a pas eu le courage ou la sagesse de profiter de ces découvertes et le Canada est passé aux mains de l'Angleterre. Nous sommes à même aujourd'hui de mettre à contribution dans les descendants des premiers colons français les admirables qualités qui ont fait la gloire des découvreurs du Nord-Ouest.

Nous voulons, il me semble surpasser les exploits du passé. Nous désirons conserver le prestige acquis autrefois et nous y parviendrons, selon moi, aussi facilement et à aussi peu de frais, en devançant les autres nations maritimes dans la découverte du pôle nord que de tout autre manière. L'expérience et les connaissances acquises concernant les voyages dans les régions arctiques mettront le commandant d'une expédition canadienne au pôle nord dans une position bien plus favorable que celle où s'est trouvé précédemment aucun navigateur.

On entretient différentes théories concernant le voisinage du pôle. Il y a, entre plusieurs autres, l'ancienne théorie, aujourd'hui discréditée, d'une mer polaire libre de glaces. Bien des découvertes de nature à faciliter les voyages d'explorations ont été faites ; l'une des plus importantes est celle des glaçons flottants observés tout d'abord par Gustave Lambert, en 1866. Des observations minutieuses ont établi qu'il se produit un déplacement constant de la glace dans cette partie de l'océan arctique voisine du détroit de Behring jusqu'à la côte orientale du Groënland, de sorte qu'un vaisseau enclavé dans cette glace traverserait l'océan arctique.

C'est en se basant sur cette théorie que DeLong plaça la " Jeannette " au milieu de ces glaçons flottants ; plus tard des épaves de ce vaisseau furent trouvées à des centaines de milles plus loin sur la côte du Groënland. Adoptant la même théorie, le capitaine Nansen, commandant le " Fram ", fit entrer son vaisseau dans les glaces près de la côte nord-est de la Sibérie, presque au nord de la rivière Lena, et se laissa entraîner à la dérive jusqu'à une distance de moins de 280 milles du pôle. DeLong et Nansen ont tous deux profité de la connaissance qu'ils avaient de ces glaces flottantes ; l'expérience acquise et des connaissances plus approfondies permettront maintenant d'arriver à de meilleurs résultats que n'en a obtenu jusqu'ici aucun navigateur des mers polaires. L'essai de Nansen lui a permis de se rendre au 86·3ème degré de latitude, à 227 milles du pôle. Après lui, le prince des Abruzzes s'est approché à 20 milles de plus près, soit à 207 milles du pôle. Cette théorie des glaces flottantes signifie qu'un explorateur, connaissant la direction des courants, pourrait placer son vaisseau de manière à ce qu'il fût entraîné à la dérive et se fier à la nature et à Dieu pour arriver à sa destination.

On a parlé d'atteindre le pôle au moyen de navires construits sur le modèle de ceux qui naviguent actuellement dans la Baltique,

M. CHARLTON.

et qui brisent des glaces de 14 pieds d'épaisseur. Ce moyen serait probablement impraticable. Les renseignements que j'ai fournis à la Chambre sur les connaissances acquises par ceux qui s'occupent de ce problème, nous permettront de conclure qu'il y a lieu de nous demander, au moins, si nous aurons recours aux services d'une personne bien en état de continuer ces explorations et de profiter de l'expérience des autres, et si nous risquerons un peu d'argent dans l'espérance de mettre le Canada à la tête de toutes les puissances maritimes dans la course vers le pôle.

Je dirai maintenant qu'il se trouve parmi les navigateurs canadiens un homme dont l'expérience, le courage, les états de service comme marin, la connaissance de tout ce qui a trait aux explorations dans les régions arctiques, rend plus digne qu'aucun autre citoyen de ce pays, et aussi digne que qui que ce soit au monde, de prendre le commandement d'une expédition qui se mettrait à la recherche du pôle nord. J'ai nommé le capitaine Bernier, qui appartient à la même race que LaSalle qui s'enfonça dans l'intérieur du continent ; le capitaine Bernier qui a le courage de se mettre à la découverte du pôle nord et qui mènera son projet à bonne fin si le gouvernement lui en fournit les moyens. Le capitaine Bernier est âgé de 50 ans. Si le gouvernement avait rempli son devoir et l'avait envoyé quand il aurait dû le faire, le capitaine aurait entrepris son voyage à 48 ans. A dix-sept ans, il avait le commandement d'un vaisseau. Il en a eu 46 sous ses ordres. Il a traversé l'océan Atlantique 174 fois. Jamais il n'a perdu un vaisseau, sauf une fois, quand il dût faire côte avec le " Quorm " pour l'empêcher de couler après qu'une voie d'eau se fût déclarée. Dans cette circonstance, les assureurs maritimes après enquête, et les armateurs l'exonérèrent de tout blâme. Pendant vingt ans à l'emploi de la Compagnie W.-H. Ross, il a rempli les fonctions de capitaine, d'inspecteur, de préposé aux réparations, et ce, au quatre coins du monde. Il fut huit ans au service de P. Baldwin, constructeur de navires, à Québec. Pendant l'été, il conduisait les nouveaux vaisseaux au lieu de leur destination et, l'hiver, il était surintendant des chantiers et, à ce titre, il dirigea la construction de douze navires. Au service de la Compagnie du Richelieu, il régla les boussoles de tous ses bateaux, au nombre de onze. En compagnie du ministre des Travaux publics, sur l' " Eureka," steamer de l'Etat, il visita le golfe jusqu'à la mer et l'honorable ministre, je n'en doute pas, témoignera de son habilité et de ses aptitudes.

Cette théorie d'atteindre le pôle en engageant son navire dans les glaces, au nord du détroit de Behring, et en le laissant emporter vers sa destination par les courants, a été approuvée par lord Minto et lord Strathcona. Je considère cette dernière approbation comme très significative, car lord Strathcona a passé plusieurs années de sa vie dans l'extrême nord et connaît très bien les régions arctiques. C'est probablement l'homme le plus compétent du Canada qui puisse se prononcer sur les chances du capitaine Bernier. Cette théorie a aussi été approuvée par le Colonial Institute et sir Clemens Markham, le 16 janvier 1901. Le 23 mai 1901 elle était approuvée par la société Royale et par l'Institut Canadien de Toronto ainsi que par l'Association des arpenteurs d'Ontario.

Le capitaine Bernier a fait une conférence devant les membres de la Chambre des communes, dans la chambre n° 16, à deux reprises différentes—celle de 1900 était présidée par le ministre des Finances, je crois. Dans cette circonstance, le capitaine Bernier a réussi à convaincre toutes les personnes présentes de l'excellence de son plan pour atteindre le pôle. La deuxième conférence a eu lieu le 23 mars 1901 et était présidée par l'honorable député de Russell (M. Edwards). Là encore, il s'est assuré les sympathies et la confiance de la plupart de ceux qui l'écoutaient. Il est porteur de certificats qui lui ont été accordés par M. Henry, consul américain à Québec et d'un grand nombre d'autres écrits attestant qu'il est un navigateur au long cours, possédant les aptitudes et les connaissances nécessaires pour mener à bonne fin la mission qu'il sollicite. Il possède aussi, je crois, les signatures de cent treize membres de cette Chambre qui ont pétitionné le gouvernement de lui accorder un crédit suffisant pour mettre à exécution le projet qu'il nous a expliqué.

Il serait peut-être bon aussi, d'entrer dans certains détails relatifs au plan de cette expédition. Le capitaine Bernier se propose de construire un navire en bois, parce que le bois vaut mieux que l'acier pour naviguer dans la mer arctique et au milieu des banquises. Il sera construit sur le littoral du Pacifique puisque le capitaine doit partir pour son expédition, en passant par le détroit de Behring. Il sera construit sur le modèle du " Fram " commandé par Nansen, mais pèsera dix tonnes de plus—300 tonnes nettes. On adoptera les dispositions générales du " Gauss " actuellement en construction à Kiel, pour l'expédition allemande qui s'en va à la recherche du pôle sud. On lui donnera le plus de solidité possible, pour qu'il résiste à la pression des glaces, car lorqu'un navire se trouve ainsi pris entre deux banquises il est broyé comme une coquille d'œuf ou soulevé hors de l'eau par la pression. On installera dans le navire des compartiments étanches au nombre de six, ce que n'avait aucun des navires qui ont tenté l'aventure. Cela augmentera énormément la solidité et la force de résistance du navire. Il aura 120 pieds de longueur, 35 de largeur et 18 de profondeur, avec un pont ras, ce qui est une invention du capitaine Bernier et ce qui dans son idée sera d'une grande utilité. Le navire tirera douze pieds d'eau, aura trois mâts et sera gréé en goëlette avec un mât de hune, il sera muni

de machines à triple expansion, d'une hélice de dix pieds, de deux chaudières de dix pieds de diamètre chacune et de huit pieds de longueur. Il développera 200 chevaux-vapeur et pourra marcher à toute vapeur pendant 24 heures avec trois tonnes de charbon anthracite. Il aura aussi un gouvernail et une hélice de rechange. Il y aura à bord un appareil de plongeur, ce que n'avaient pas les autres navires qui sont allés à la recherche du pôle. Le capitaine lui-même est un plongeur de grande expérience et pourra examiner son navire s'il reçoit des avaries, si une voie d'eau se déclare, ou s'il s'agit de remplacer le gouvernail ou l'hélice. Il y aura 300 tonnes de charbon anthracite dans les soutes. On a constaté que le charbon bitumineux ne convient pas à la navigation arctique, le froid le convertit en charbon menu, ce qui diminue considérablement sa force calorique. Le charbon anthracite se conservera intact et pourra produire de la vapeur chaque fois qu'il aura besoin d'en faire usage.

Une autre innovation sera l'installation de deux moulins à vent pour pomper l'eau et mettre les dynamos en mouvement. Le navire sera éclairé et chauffé à l'électricité. Dans les expéditions antérieures, le navire était éclairé avec des lampes et, en une heure, une lampe consomme autant d'air qu'une personne en trois heures ; il en résultait que les navires arctiques étaient invariablement sombres, humides et très incommodes. Le capitaine Bernier prétend éclairer son navire sans comsommer d'air, réussir par là à le tenir sec, à le débarrasser de toute humidité, et donner du confort à son équipage au lieu des conditions misérables dans lesquelles se trouvaient les autres explorateurs pendant les six mois de nuit des régions polaires. Cette seule innovation est peut-être suffisante pour assurer le succès de l'entreprise. Il y aura à bord une installation complète de l'appareil électrique du Dr Dawsing avec rayons X, qui sera très utile en cas d'enflammation rhumatismale ou autres maladies. L'expédition sera aussi munie d'instruments de télégraphe sans fil et je considère cette innovation comme la plus propre à assurer le succès.

Le capitaine sera en communication régulière avec Dawson, et si les conditions sont favorables, il pourra communiquer avec Hamervest en Norvège.

Il pourra également se tenir en communition avec ceux qui s'éloigneront du navire en traîneaux qui pourront se mettre en rapport avec le poste de ravitaillement et le navire. Ces expéditions en traîneaux grâce à ces instruments de télégraphie sans fil auront un avantage énorme sur les expéditions antérieures. Autrefois, le vaisseau pouvait être entraîné avec le champ de glace dans lequel il était emprisonné, ceux qui étaient partis en traîneaux pouvait s'égarer pendant les tempêtes et, à leur retour, ne plus trouver le vaisseau à l'endroit où il l'avaient quitté et se mettre à sa recherche pendant des jours entiers. Grâce à ces instruments de télégraphie sans fil, l'expédition connaîtra en aucun temps où se trouve le navire et l'équipage, de son côté, saura où est rendue l'expédition, ce qu'elle fait et ce dont elle a besoin. Il y aura un appareil pour distiller et filtrer l'eau. Jusqu'ici les vaisseaux des explorateurs obtenaient leur approvisionnement d'eau en faisant fondre la neige qui souvent contenait du sel. Parfois, l'équipage n'avait à boire que de l'eau renfermant 5 pour cent de sel en solution. L'appareil dont j'ai parlé permettra de distiller et de filtrer l'eau, ce qui est d'une importance extrême pour prévenir le scorbut et d'autres maladies. Le capitaine Bernier emportera 100 tonnes de provisions, quantité suffisante pour une expédition de six ans. Il y aura des légumes frais, ainsi que de la viande fraîche, dans des boîtes de 50 livres, de forme carrée pour en faciliter le transport, des farines de blé et d'avoine, séchées au four, des fèves, des biscuits contenant 10 pour 100 d'albumine, du café, du thé, du cacao et une abondance de provisions saines de toutes sortes. Grâce à ces aliments, le scorbut, ce fléau des expéditions polaires, ne pourra pas faire son apparition.

L'équipage sera choisi de façon à allier l'efficacité à l'économie. Il sera de quinze hommes. Il y aura le commandant lui-même qui ne touchera pas d'appointements, et deux officiers, capitaines d'une grande expérience, qui pourront servir de timoniers, grimper dans la mâture, faire l'office de vigie, diriger le vaisseau et en prendre soin, si le capitaine était mis dans l'impossibilité de le faire. Le second sera versé dans la connaissance de la navigation parmi les glaces et au courant des dangers que peuvent présenter les banquises. Il y aura deux mécaniciens dont l'un sera aussi machiniste capable de faire toutes sortes de réparations aux machines, aux instruments de télégraphie ou au gréement, et l'autre sera un électricien chargé du service de la télégraphie sans fil. Deux membres de l'équipage seront des arpenteurs et astronomes qui feront partie des expéditions en traîneaux et rempliront toutes sortes de fonctions sur le vaisseau. Il y aura un médecin qui sera en même temps botaniste et marin ; un naturaliste qui sera aussi botaniste photographe, artiste, aidera aux arpenteurs et à l'électricien et fera partie des expéditions en traîneaux. Il y aura un cuisinier et commis aux vivres qui sera de plus un habile marin. Ces quinze personnes possédant des capacités et des aptitudes différentes vaudront 50 ou 60 hommes moins bien doués et composeront l'équipage, équipage d'élite bien que peu nombreux. Il y aura également à bord 30 chiens pour le service des traîneaux.

Le gouvernement peut prêter à l'expédition tous les instruments dont elle aura besoin et les reprendre au retour. Le capitaine Bernier obtiendra du gouvernement russe des lettres adressées aux fonctionnaires de la Sibérie et aux tribus riveraines. Si l'ex-

M. CHARLTON.

pédition de DeLong avait possédé de ces lettres, il est probable que pas un seul de ses membres n'aurait péri. Mais, ayant mis pied à terre sur une plage inhospitalière et n'ayant pas de lettres de créance à présenter aux fonctionnaires russes, tous les membres de l'équipage périrent, sauf deux ou trois qui ne purent pas obtenir d'aide pour porter secours à ceux qu'ils avaient laissés en arrière avant qu'il fût trop tard. Les lettres que le capitaine se fera délivrer lui assureront le concours des fonctionnaires n'importe où il les rencontrera et les bons offices des tribus riveraines.

Le capitaine—il y a sur le bureau de la Chambre une carte géographique que les députés peuvent examiner—le capitaine, dis-je, se propose de passer par le détroit de Behring et de gagner le nord jusqu'à ce qu'il rencontre la banquise dans laquelle il engagera son vaisseau entre les 170ème et 175ème degrés de longitude ouest, suivant les circonstances. Après s'être engagé au milieu de la banquise—à l'endroit où, d'après son expérience et ses recherches, il pourra être entraîné jusqu'à 100 ou 150 milles du pôle—il se fiera à la nature pour diriger sa course. Pendant qu'il sera emprisonné dans les glaces qui l'entraîneront vers le pôle et au delà du pôle vers la côte orientale du Groënland, le capitaine Bernier se propose d'envoyer des expéditions en traîneaux à une distance de 50 milles des deux côtés du vaisseau pour explorer une étendue de 100 milles de largeur, faire des sondages et obtenir tous les renseignements possibles.

Après s'être rendu le plus près possible du pôle il organisera des expéditions en traîneaux pour s'en rapprocher davantage ; et comme pour dans ses expéditions antérieures, il établira des postes à tous les 50 milles et fera le trajet avec des chiens et aussi avec un engin qui n'a jamais encore été employé dans ces expéditions—un automobile mû par le pétrole ; l'engin pesera 100 livres et le traîneau 100 livres. Dans les endroits où la glace sera favorable, il voyagera avec un automobile trois fois plus vite qu'avec des chiens. Il aura des bateaux en toile qu'il mettra à l'eau aux endroits où il n'y aura pas de glace. Nansen, dans son expédition, avait commis l'erreur de laisser ses bateaux recouverts et la toile, exposée aux intempéries de la saison, s'est détériorée. Le capitaine Bernier tiendra ses couvertures en toile soigneusement pliées et prêtes à être mises en place sur la charpente des bateaux, chaque fois qu'il en aura besoin. Il aura des vêtements en fourrures pour tous les membres de l'expédition. Une des grandes erreurs de Nansen, et qui a grandement contribué à son insuccès, a été d'avoir renoncé aux fourrures pour prendre des vêtements en laine qui étaient tout à fait insuffisants. Le capitaine Bernier, instruit par l'expérience, évitera toute ces erreurs et partira à la recherche du pôle dans des circonstances beaucoup plus favorables que tous les explorateurs passés. Pendant ses expéditions en traîneaux il sera en communication constante avec son bateau, au moyen de la télégraphie sans fil. A tous les demi-mille ou à tous les milles, un trou sera creusé dans la glace et on y introduira un tube creux, qui servira de point de repère et de dépôt de provisions, pour le retour. Il aura l'avantage d'avoir avec lui un instrument qu'on est à perfectionner dans le moment, qui n'a pas encore de nom, mais qu'on pourrait appeler le guide des gens égarés. C'est un instrument qui peut être mis à l'unisson d'un autre instrument semblable. Deux partis d'explorateurs ayant chacun un de ces instruments pourraient être perdus dans un tempête de neige, incapables de s'orienter et cependant, grâce à ces instruments, ils pourraient se diriger l'un vers l'autre. Ces instruments peuvent aussi être mis à l'unisson d'un autre qu'on aura laissé sur le bateau et ce petit guide dirigera l'expédition vers le navire aussi sûrement que l'aiguille d'une boussole se dirige vers le pole. Cela est très important et avec toutes ces inventions modernes et les récentes découvertes de la science, je considère que le capitaine Bernier a tous les avantages en sa faveur dans cette entreprise.

Que coûtera cette expédition? Le capitaine Bernier a recueilli $20,000 de souscriptions. Personne ne peut dire au juste la somme qu'il lui faudra. Mais les probabilités sont que le gouvernement aura à ajouter $100,000, au moins, à cette somme. On demandera peut-être pourquoi dépenser ainsi cet argent. Il y a actuellement deux expéditions polaires en marche. L'une d'elle peut arriver au pôle dès sa première tentative, l'honneur qui lui en reviendrait ainsi qu'au pays vaudrait infiniment plus que ce que nous aurait coûté cette expédition. Supposons maintenant qu'il arrive au pôle le premier, comme j'en ai la conviction. Je ne crois pas que Peary puisse atteindre le pôle en voyageant sur la glace par le Groënland. Je ne pense pas non plus que Baldwin puisse y parvenir en partant de la terre François-Joseph.

Le capitaine Bernier partira d'un endroit où les courants le porteront vers le but qu'il cherche. Il engagera son navire dans les glaces, où les courants, qu'il connaît parfaitement, le pousseront vers le pôle, et l'en ramèneront ensuite. Il étudie cette question depuis 23 ans. Nansen, Baldwin et les autres explorateurs ont profité de ses connaissances et il est temps aujourd'hui que le Canada recueille le fruit des travaux et des connaissances d'un de ses fils. S'il arrive au pôle le premier, le pays en sera fier, vous en serez fier, M. l'Orateur, le premier ministre en sera fier et tous les Canadiens en seront fiers. Jamais le Canada n'aura eu une aussi belle occasion de se faire connaître. Cela contribuerait beaucoup à nous faire mieux apprécier de l'Angleterre. A l'heure qu'il est je suis convaincu que la moitié de la population des Iles Britanniques croit que les Canadiens portent des snowboots toute l'année, excepté pendant un court dégel, en

juillet et août, et ne mangent que du blanc de baleine et de l'ours. La population anglaise est aussi disposée à croire cela, qu'à croire que nous possédons 500,000 milles carrés des plus belles terres à blé qu'il y ait au monde, que ces terres sont prêtes à être occupées, que le pays produit le plus beau raisin, les plus belles pêches et les plus belles pommes du monde et peut donner asile à une population de 100,000,000 d'habitants. Nous voulons forcer l'Angleterre à mieux nous connnaître et à plus s'occuper de nous.

Nous aimerions aussi à voir les Etats-Unis diriger leur attention de ce côté s'ils parvenaient à mieux connaître le pays, ils arriveraient peut-être à mieux nous traiter. Or, c'est en se lançant dans des entreprises comme celle-ci que nous arriverons à faire parler de nous, à peu de frais. Ce n'est pas par vanité que nous voulons forcer le monde à s'occuper de nous ; c'est pour faire comprendre et apprécier le Canada. Le sentiment national s'est réveillé ; nous sommes à décider de nos destinées, et si nous voulons occuper un bon rang parmi les nations, il nous faut le mériter par nos efforts. J'ai dit que nous nous sommes affirmés, que nous avons appris quelque chose aux étrangers, mais j'irai plus loin et je dirai que nous nous sommes appris quelque chose à nous-mêmes. Nous avons appris à connaître nos ressources et avoir confiance en nous, et cette expédition polaire sera un facteur important dans cette voie.

Cette expédition entreprise de concert par les deux races servirait de réclame auprès des étrangers et ici elle stimulerait nos nationaux, les pousserait aux belles actions, aux grandes entreprises et développerait en nous un sentiment de force et de confiance beaucoup plus précieux pour une nation que les quelques dollars que cette expédition nous aurait coûté.

Je demande au gouvernement d'accorder l'argent nécessaire pour le départ de cette expédition, car j'ai la conviction que nos efforts seront couronnés de succès et que le capitaine Bernier atteindra le pôle.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. CLARKE : Je félicite l'honorable député de Norfolk-nord sur le beau et solide discours qu'il a prononcé cette après-midi en faveur du projet du capitaine Bernier. Je joins cordialement mes efforts aux siens pour demander au gouvernement de se rendre à la demande de ce hardi marin. L'an dernier, quand il s'est agi de voter les crédits destinés au ministère de la Marine, j'ai appelé l'attention du gouvernement sur cette question. J'exprimais l'espoir qu'il trouverait le moyen de venir en aide au capitaine Bernier en lui procurant un navire et l'équipage nécessaire pour atteindre le pôle nord. Mes idées ne sont pas changées depuis, et après avoir entendu l'honorable député de Norfolk-nord, ma conviction est plus forte que jamais. Je suis convaincu que la grande majorité de la nation approuverait le gouvernement de donner $100,000 au capitaine Bernier pour l'aider dans ce que je considère presque comme une entreprise nationale. Le capitaine Bernier a droit aux égards du gouvernement et du public. Dans toute cette affaire il a fait preuve d'un dévouement admirable ; il a consacré plusieurs années de sa vie et des sommes considérables à organiser et perfectionner les moindres détails de son voyage.

Il a préparé des plans et les a soumis aux savants les plus éminents ; il a visité les explorateurs arctiques les plus connus, et ses plans et ses calculs ont été trouvés tellement exacts qu'ils sont, pour ainsi dire, sanctionnés par les sociétés géographiques les plus importantes de l'univers.

Le capitaine Bernier appartient à une famille de marins ; ses ancêtres exerçaient cette profession et il a marché sur leurs traces ; depuis l'âge de 17 ans, il commande des navires ; il est rompu à tous les secrets du métier, il est animé des motifs les plus nobles, et s'il y a un homme capable de mener à bien cette entreprise, c'est bien le capitaine Bernier. Il a du patriotisme, il a du talent, il possède les connaissances nécessaires et il est animé d'un zèle intense. De telles qualités assurent le succès. Comme le faisait remarquer l'honorable député de Norfolk-nord, si la première expédition canadienne réussissait ; si les membres de cette expédition atteignaient le but vainement cherché par tant d'audacieux explorateurs, un grand honneur en rejaillirait sur le Canada. Du jour où cette expédition quitterait nos rives, sa marche et ses progrès seraient suivis avec un vif intérêt non seulement au Canada mais dans tous les pays civilisés. Et s'il arrivait que le capitaine Bernier, après avoir pris toutes les précautions nécessaires, après avoir prévu toutes les éventualités, voyait sa grande mission couronnée de succès, la réputation du Canada serait plus grande qu'elle n'est aujourd'hui. A titre de représentant d'Ontario et surtout de Toronto, je crois me faire l'écho du sentiment de la grande majorité que le peuple canadien verrait avec plaisir le gouvernement venir en aide au capitaine Bernier dans cette circonstance. Tous les Canadiens dignes de ce nom se réjouiraient si, dans deux ou trois ans, le capitaine Bernier nous revenait sain et sauf, après avoir découvert le pôle. J'appuie cordialement la proposition de l'honorable député de Norfolk-nord et j'espère qu'elle sera favorablement accueillie par le très honorable premier ministre.

M. FLINT : Il est impossible de ne pas s'intéresser sincèrement au capitaine Bernier ; sa propre personnalité et les considération qui se rattachent à sa mission nous

en font un devoir. Comme vient de le dire l'honorable préopinant, cet homme est remarquablement bien doué pour entreprendre une pareille expédition. La recherche du pôle nord est une question qui préoccupe les esprits au Canada et dans tous les pays civilisés, depuis trop longtemps pour qu'il soit nécessaire d'en parler longuement. Jusqu'à présent, ces expériences ont surtout été confiées à des savants, dans un but purement scientifique. Si le capitaine Bernier réussit à intéresser le gouvernement et le parlement à son entreprise il sera le premier explorateur arctique, ayant acquis sa réputation comme navigateur. Jusqu'à présent, les savants ont profité des connaissances des navigateurs pour pénétrer aussi loin que possible dans les mers polaires. Mais l'expédition du capitaine Bernier sera confiée à un marin, et quiconque a tant soit peu étudié la question ne peut s'empêcher de croire que sous la direction d'un grand navigateur comme le capitaine Bernier, assisté de savants, il y a de grandes chances d'atteindre des résultats qui n'ont jamais été atteints. Il est certain que le capitaine Bernier a l'avantage de pouvoir profiter de l'expérience de ses devanciers, et à en juger par les conférences qu'il a données et par les commentaires qu'elles ont provoqués, il est facile de voir qu'il s'agit d'une tentative sérieuse et raisonnée non pas de découvrir le pôle nord, comme quelques-uns se l'imaginent, mais de franchir la mer polaire, de faire un rapport sur la condition de ces régions et sur ce qu'elles indiquent relativement à la nature des déductions scientifiques qu'on en peut tirer.

Ceux qui ont lu la brochure du capitaine Bernier ont constaté qu'il se propose de suivre une route différente de toutes celles qui ont été suivies. Son plan est d'entrer dans la mer polaire par le détroit de Behring, et là profitant des courants, et passant le plus près possible du pôle, il fera des expéditions avec le concours des hommes de science, et s'efforcera d'atteindre le pôle. Ensuite il rejoindra son navire et se laissera entraîner jusqu'à ce qu'il rejoigne l'Atlantique à l'est du Groënland. J'ai ici une conférence faite devant la Société Geographique de Philadelphie, par le commandant Melville ; voici comment il décrit la marche de la " Jeannette " :

> Je crois que le meilleur endroit pour engager un navire dans les glaces est par le détroit de Behring. Nous devrions nous tenir à l'est des banquises vers le 165° de longitude, tout en cherchant à atteindre la plus haute latitude possible, à ce même degré de longitude ouest. Alors, il faudrait engager le navire dans les glaces en le poussant autant que possible au nord et à l'ouest, et attendre alors l'accomplissement de la prophétie du journal marin de San Francisco qui disait un jour : Melville, engagez votre navire dans les glaces à l'endroit que je vous ai indiqué, et vous irez, soit au pôle, soit chez le diable, et je crois que les chances sont à peu près égales.

Sans vouloir me servir des expressions du pêcheur de baleines, je ne le crois pas éloigné de la vérité. Si le capitaine Bernier adopte cette route il a de grandes chances de resortir par l'Atlantique, de l'autre côté. Sans doute que l'anecdote que je viens de citer fait comprendre les difficultés et les dangers de l'expédition et cela ne fait que la rendre plus intéressante et plus importante.

C'est facile de critiquer de pareilles entreprises en disant que ces explorateurs sont des visionnaires, des exaltés, etc. Il n'est peut-être pas à la portée du commun des mortels de comprendre toutes les raisons qu'ont les savants pour s'intéresser à cette question ; mais c'est un fait reconnu que ces recherches scientifiques qui échappaient à la conception des plus belles intelligences ont eu pour résultat de produire la plus grande somme de bien pour l'humanité. Outre ces raisons, nous avons, pour aider le capitaine Bernier, cet autre fait qu'il s'agit d'une entreprise patriotique.

Il suffit de connaître notre position géographique sur la moitié septentrionale de ce continent, pour comprendre que la juridiction du Canada s'étend jusqu'au pôle. Dans tous les cas, si nous sommes les premiers à explorer ces régions et à planter le drapeau anglais sur ce qui pourra être découvert, le droit de découverte et de première occupation, consacreront pour toujours la suprématie de l'Angleterre sur toutes ces régions. A ce point de vue, le patriotisme nous fait un devoir d'encourager cette entreprise.

La somme que demande le vaillant capitaine peut paraître forte, mais elle est minime comparée aux sommes qui sont dépensées pour la solution d'autres problèmes. Toutes les grandes nations rivalisent dans le champ des découvertes scientifiques, principalement dans les régions arctiques et antarctiques, et je considère que c'est une ambition légitime de la part du Canada de participer à ces entreprises, surtout dans des régions qui sont ou devraient être sous notre juridiction. Je demande donc au gouvernement d'accueillir favorablement la proposition du capitaine Bernier. Naturellement, il y a des questions de détail et d'administration que le gouvernement aimerait à discuter avec lui, mais je suis convaincu que le peuple, en général, approuvera l'idée d'aider généreusement cet entreprenant Canadien-français ; et si, comme je l'espère, il réussit dans sa mission, non seulement il sera au premier rang des grands explorateurs, mais le Canada aura la réputation d'être un pays qui ne s'occupe pas uniquement d'entreprises utilitaires et d'accroître sa richesse, mais qui se consacre aussi aux travaux plus nobles des recherches scientifiques.

M. EDWARDS : M. l'Orateur, il serait difficile d'ajouter quelque chose à ce qui vient d'être dit par les orateurs qui m'ont précédé et je me bornerai à insister auprès du gouvernement pour qu'il se rende à la demande du capitaine Bernier et lui octroie une somme suffisante pour qu'il mette son projet à exécution. On peut objecter que même le succès de sa mission ne

serait pas d'une grande valeur intrinsèque pour le pays. Mais au point de vue patriotique il est certain que toutes les grandes nations du monde ont fait des efforts pour arriver au but qu'il veut atteindre. Toutes les tentatives faites jusqu'à présent ont échoué, mais les échecs passés ont servi de leçon et je suis intimement convaincu que s'il y a une possibilité d'atteindre le pôle, le capitaine Bernier est bien l'homme pour le faire.

On dira peut-être aussi qu'il aurait été préférable de confier cette mission à un grand savant. Eh bien ! M. l'Orateur, connaissant l'homme comme je le connais, si pour mener à bien cette entreprise on m'offrait d'un côté tous les savants du monde et de l'autre le capitaine Bernier, je préférerais le capitaine. Relativement aux aptitudes nécessaires pour une pareille entreprise les traits caractéristiques du voyageur canadien sont l'élément le plus nécessaire au succès d'une pareille expédition. S'il faut faire des recherches scientifiques, le capitaine Bernier peut amener des savants avec lui.

S'il réussit, comme j'en ai l'intime conviction, ce sera un grand honneur pour le Canada, après les inutiles tentatives faites par tant d'autres pays. Quant à la valeur intrinsèque de l'expédition, il est impossible d'en parler. Il peut y avoir dans ces régions des richesses qui en feraient une acquisition très précieuse pour le Canada et l'Angleterre. Il est impossible de dire quels minéraux on pourra y découvrir, bien que le capitaine Bernier n'y aille pas dans ce but. A tout prendre, je considère que l'aide donnée au capitaine Bernier sera un placement avantageux pour l'Etat, surtout s'il réussit. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les deux conférences qu'il a données ici, j'ai étudié ses plans très attentivement et je crois le projet praticable. Je ne vois pas de grands dangers, ni de difficultés insurmontables, surtout pour un homme aussi persévérant, aussi énergique et aussi capable que le capitaine Bernier. J'ai la conviction qu'il réussira et ce jour-là sera un beau jour pour le Canada. J'espère que le gouvernement accueillera favorablement sa demande.

M. RICHARDSON : M. l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'exposition de ce projet par les différents orateurs qui ont pris la parole et je ne doute pas que le capitaine Bernier mérite les éloges qui lui ont été décernés. Mais tout en reconnaissant son courage, son audace, son habileté et toutes les qualités qui le recommandent pour une expédition de cette nature, il ne s'ensuit pas que nous devions encourager une entreprise si pleine de dangers et dont les résultats pratiques sont si minimes. L'histoire des expéditions au pôle nord n'est qu'un long chapitre de désastres, de souffrances et de pertes de vies. Jusqu'à présent on n'a rien obtenu. La perte de Franklin et de son équipage, le voyage du capitaine McClintosh à la recherche de Franklin, les expéditions de Scoresby, Kane, Greely et autres, à venir jusqu'à Nansen et au malheureux André rempliraient un gros volume des récits les plus lamentables. Qu'est-ce que tout cela a rapporté ? Qu'est-ce que le Canada entend retirer de cette expédition ? Rien autre chose qu'une vaine gloire ; et je considère que le moment est mal choisi pour le Canada de se risquer dans de pareilles aventures. Nous avons une foule d'entreprises plus utiles pour nous occuper. On a laissé entendre que cette expédition pourrait ajouter de vastes territoires au Canada, mais je crois que l'agrandissement de notre territoire n'est pas un des besoins pressants du Canada. Nous en avons plus que nous n'en pouvons utiliser. Il y a ici une foule d'entreprises de toutes sortes, pleines de promesses, qui donneraient des résultats pratiques et beaucoup plus certains que la découverte du pôle nord.

Est-ce que le découverte du pôle nord nous attirera plus de capitaux ou nous ouvrira de nouveaux marchés ? Que nous rapportera cette entreprise, sauf un peu de vaine renommée ? Au point de vue scientifique, il s'y rattache, je le sais, certains avantages ; mais l'heure n'a pas sonné où un jeune pays comme le nôtre doit se lancer dans ce genre d'aventures. Il y a bien d'autres questions de nature pratique à régler. Mais, s'écrie-t-on, la découverte du pôle nord, sera une magnifique réclame pour le Canada ! Malheureusement, nous en avons déjà trop, de ce genre de réclames, en faveur du Canada, à titre de Notre-Dame des Neiges. L'important, c'est de dissiper l'ignorance qui règne au sujet du Canada, son territoire, son climat, ses ressources et ses productions. Voilà quelque chose au moins qui donnera des résultats pratiques. Ai-je besoin de signaler ici les centaines d'entreprises de nature pratique qui s'offrent partout à nous au Canada ? De toutes parts surgissent des demandes d'aide à l'Etat en faveur d'entreprises légitimes. Pour ceux qui ont un surcroit de richesses, le projet du capitaine Bernier est sans doute plein d'intérêt, et qu'ils y consacrent l'excédent de leurs revenus, soit. Dans les vieux pays, comme l'Angleterre et les autres pays d'Europe, où il n'y a plus de nouveaux champs d'industrie à exploiter, ce projet serait bien digne de tout l'encouragement de l'Etat. Mais au Canada, il y a bien d'autres entreprises de nature pratique à notre portée qui réclament toute notre attention. On ne cesse de demander au gouvernement des subventions que celui-ci ne se croit pas autorisé à accorder, malgré toute l'étendue de nos ressources. Il est une considération qu'il ne faut pas oublier ici : c'est qu'en votant des deniers publics en faveur de pareil projet, c'est l'argent du pauvre comme du riche, celui de l'artisan comme du millionaire que nous dépensons. Pareille dépense me semble donc illégitime, puisque après tout elle n'aboutira qu'à nous faire acquérir un peu de cette fumée qu'on appelle renommée, et que d'ailleurs, cette

entreprise aura probablement le même sort que tant d'autre entreprises antérieures, qui consacrent dans l'histoire le souvenir de la folie d'un peuple.

M. RODOLPHE LEMIEUX (Gaspé) : M. l'Orateur, j'approuve entièrement les observations qui ont été faites cet après-midi par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Le capitaine Bernier a démontré par ses études, son travail et sa persévérance, depuis de nombreuses années, qu'il mérite d'attirer l'attention du gouvernement sur son projet. L'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Richardson), a dit qu'il n'y avait rien de pratique dans cette expédition Bernier. Eh bien, ceux qui, il y a quelques années, disaient qu'il fallait encourager les travaux d'exploration que le gouvernement canadien faisait dans la région du Yukon étaient considérés comme des visionnaires. Et pourtant, les événements n'ont-ils pas démontré que le Yukon pouvait rapporter au Canada des bénéfices extraordinaires ?

L'objet de la mission du capitaine Bernier n'est pas seulement de faire une réclame pour le Canada à travers le monde. Mais je crois qu'il y a aussi là un but scientifique que tous les navigateurs apprécieront. De plus, le Canada aurait l'avantage de prendre possession définitive de terres encore inconnues dans l'océan Arctique.

Le capitaine Bernier a été entendu devant plusieurs sociétés savantes, composées de gens pratiques, quoi qu'en dise l'honorable député qui vient de reprendre son siège. Il a fait des conférences devant la Société Royale du Canada, le Colonial Institute de Londres, la Société de Géographie de Québec, et différents autres corps scientifiques des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. Partout, son projet, après avoir été mûrement examiné, a été approuvé.

Le gouvernement encourage souvent les projets de savants étrangers. Tout récemment encore, on a vu le ministère adopter le système de télégraphie sans fil de Marconi, et nous serons appelés à brève échéance à voter à cette fin un crédit de 70,000 dollars. Qui peut prédire que l'exploration de notre compatriote, le capitaine Bernier, ne rapportera pas au pays des résultats tangibles ?

Pour ces motifs, j'approuve comme Canadien, et tout particulièrement comme Canadien de la province de Québec, la demande du captaine Bernier auprès du gouvernement fédéral.

L'honorable W. ROSS (Victoria, N.-E.) : Le Canada s'est acquis une grande gloire en envoyant ses enfants combattre en Afrique-sud. Le Canada peut encore grandir dans l'estime des peuples en aidant le capitaine Bernier à faire son expédition au pôle nord. L'Angleterre a dépensé des trésors et a répandu des flots de sang pour acquérir de nouveaux territoires ; et si nous voulons occuper une grande place dans l'histoire, sachons suivre l'exemple qu'elle nous donne. D'ailleurs, en supposant que nous découvrions le pôle nord, il n'est guère probable que les maraîchers des environs de Montréal y aillent cultiver les arbres fruitiers. Tout bien considéré, la découverte du pôle nord serait d'un grand prix pour le Canada. Ce serait une belle page à ajouter à nos annales, et cela nous grandirait dans l'estime des autres peuples. Nos descendants reliraient avec admiration l'histoire de ce brave aventurier qui, en découvrant le pôle nord, aurait ajouté de vastes territoires à nos domaines. Je souhaite plein succès au capitaine Bernier dans son entreprise, et le gouvernement, j'espère, lui viendra généreusement en aide.

M. HOLMES : Les orateurs précédents qui se sont déclarés favorables à cette requête semblent supposer que le capitaine Bernier va réussir à atteindre le pôle. J'ai lu presque tous les récits des expéditions polaires et je ne suis pas convaincu que le capitaine Bernier, dont je reconnais le courage et les talents, sera plus heureux que ses prédécesseurs. L'argument que cette expédition sera une excellente réclame pour le Canada me paraît fallacieuse et cette réclame dans tous les cas nous coûtera trop cher. Je ne vois pas ce que l'on peut retirer d'une nouvelle expédition polaire. Je ne crois pas non plus que le pays approuve une dépense de $50,000 ou plus pour une entreprise de cette nature. On entend souvent reprocher au gouvernement, surtout par les députés de la droite, de dépenser l'argent trop libéralement. On semble être sous l'impression, cependant, qu'il en a à jeter par les fenêtres. S'il veut se montrer libéral dans l'emploi des sommes qu'il a à sa disposition, il y a une foule d'entreprises plus dignes et plus profitables que la découverte du pôle nord. Notre argent serait bien mieux employé pour des fins de colonisation ou autre. Le Canada est un pays trop nouveau et ses ressources sont trop limitées pour qu'il se lance dans de pareilles aventures.

M. HENDERSON : Je ne veux pas fatiguer la Chambre par une répétition des nombreuses raisons données par le député de Norfolk-nord en faveur de l'expédition du capitaine Bernier, et mon honorable ami a si clairement et si éloquemment exposé la question qu'il ne reste rien à ajouter. Le zèle et l'énergie qu'a déployés le capitaine Bernier, non seulement au Canada mais aussi au cours de ses voyages en Angleterre, sans compter les nombreuses années qu'il a consacrées à mûrir son projet sont de nature à lui assurer les sympathies de tout vrai Canadien. Je suis de ceux qui croient que le pôle nord sera découvert et s'il peut l'être, le capitaine Bernier est l'homme pour réussir dans cette mission.

J'ai beaucoup étudié le plan qu'il se propose de suivre et je crois que ses explications sont de nature à convaincre tous ceux qui étudient cette question. Comme il l'ex-

plique lui-même, il n'entend pas aller à l'encontre des lois naturelles, il cherche plutôt à s'en faire un appui. La plupart de ceux ont échoué parce qu'ils ont mal choisi leur point de départ. Le capitaine Bernier profite des dernières découvertes relatives aux courants et aux mouvements des banquises, ainsi que de l'expérience et des observations de ceux qui ont navigué dans la mer polaire, et je suis convaincu qu'il réussira si jamais le pôle doit être découvert.

Certaines personnes peuvent croire que jamais le pôle ne sera découvert. Un explorateur est arrivé jusqu'à 230 milles du pôle et un autre jusqu'à 219 milles, et je me demande pourquoi un autre n'irait pas jusqu'au pôle même. Je ne vois rien d'impossible là-dedans. Le capitaine Bernier est d'opinion que le Dr Nansen est allé trop loin avant d'engager son navire dans les glaces. C'est pour cela qu'il est passé à 230 milles du pôle. S'il s'était engagé dans la glace à 230 milles plus au sud il aurait probablement été entraîné droit sur le pôle et c'est à lui qu'irait la gloire de cette découverte.

Y a-t-il des avantages à retirer de cette expédition ? Je maintiens que même si elle échouait complètement, le Canada en retirerait de grands avantages. Au point de vue de l'immigration, rien de ce que nous pourrions faire avec la même somme d'argent ne contribuerait autant à faire connaître le Canada à l'étranger. Tous les journauax du monde parleront de cette expédition, et le Canada occupera nécessairement l'attention de la population de tous les pays. Cela vaudrait mieux que certains moyens adoptés par le ministre de l'Intérieur. Aux députés qui croient que cet argent ne devrait pas être voté pour venir en aide au capitaine Bernier, je conseillerais de ne dépenser que $300,000 au lieu de $400,000 pour l'immigration et d'en donner $100,000 au capitaine Bernier et il nous attirerait plus d'immigrants que nous n'en avons avec $400,000. Il ne demande peut-être pas autant que cela, mais cette somme de $100,000 équivaut à deux cents par tête de la population du pays. Quel est l'homme, la femme ou l'enfant qui refuserait cette obole pour qu'un Canadien ait l'honneur de planter le drapeau anglais au pôle? Nous serions tous fiers de voir cet action d'éclat accompli par un des nôtres. De plus, cet argent ne sort pas du pays, puisque l'expédition sera équipée ici et tout l'argent sera dépensé au Canada. L'argent ne fera que changer de mains.

Nous avons beaucoup entendu parler de la frontière de l'Alaska et des ennuis que nous cause ce malentendu avec les Etats-Unis. Or, supposons que le capitaine Bernier ne réusisse pas à obtenir l'encouragement nécessaire pour entreprendre son expédition et qu'il s'adresse à Washington. Il est trop patriote pour agir ainsi, mais si le gouvernement canadien lui tournait le dos, il serait excusable de s'adresser à un autre pays. S'il allait à Washington, je suis certain qu'en 24 heures il aurait tout l'argent nécessaire, et bientôt nous aurions une autre question de frontière à régler devant une commission siégeant à Washington. Ne vaut-il pas mieux dépenser $100,000 et régler cette question pour toujours. L'honorable député de Grey-sud (M. Richardson) prétend qu'il y a beaucoup d'autres entreprises que nous pourrions encourager de préférence à ces expéditions. Je lui ferai remarquer qu'il n'y a qu'un pôle nord et que si nous ne profitions pas de l'occasion aujourd'hui elle ne se représentera probablement jamais.

Pour nous il n'y a qu'un pôle, car le pôle sud ne nous concerne pas vu que nous n'avons pas de possessions de ce côté, et si le capitaine Bernier parvient jusqu'au pôle nord, s'il lui est donné un jour de nous télégraphier par le système Marconi qu'il a enfin atteint le but tant cherché, je crois qu'il s'écoulera bien des années avant qu'il y ait d'autres expéditions semblables, car l'ambition des explorateurs était d'y arriver les premiers. Je n'ai pas d'hésitation à dire que je suis prêt à approuver le gouvernement dans toute dépense raisonnable qu'il fera pour encourager le capitaine Bernier et je suis certain que mes électeurs m'approuveront. Il faut envisager ces questions à un point de vue élevé et je suis convaincu que nos descendants se rappelleront avec orgueil que le parlement canadien a aidé au capitaine Bernier à être le premier à planter le drapeau anglais sur le pôle nord.

M. McCREARY : Je suis surpris de la logique ou du manque de logique des honorables députés de la gauche. Ils se plaignent beaucoup des dépenses que fait le gouvernement et cependant cela ne les empêche pas de nous demander de dépenser $80,000 ou $100,000 dans un but purement visionnaire et sentimental. De vieux pays comme la Russie, la France, la Suède, l'Angleterre et les Etats-Unis peuvent avoir certaines raisons de se livrer à des expériences de cette nature, mais pour un jeune pays comme le Canada ce serait de la folie que de dépenser $100,000 dans un projet aussi vain que la découverte du pôle nord.

Je suis certain que les députés de la gauche qui ont pris la parole sur cette question aimeraient à voir le premier ministre s'engager dans cette dépense pour pouvoir ensuite le tourner en ridicule devant les électeurs de toutes les parties du pays. Voilà leur but, je n'en ai aucun doute. Il y a quelques années, le Canada a découvert ce que l'on a appelé le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Nous travaillons à peupler ces territoires et nous n'y parvenons pas parce qu'on ne consacre pas assez d'argent à cette fin. Il y a quelques jours à peine on entendait les représentants des Territoires du Nord-Ouest se plaindre amèrement de ce que le gouvernement ne leur donnait que la bagatelle de $357,000 pour gouverner une population de 160,000 à 200,000 âmes. Le Manitoba se plaint également de n'avoir pas assez d'argent pour administrer les affaires

de la province. Plus récemment encore, le Canada a découvert le Yukon ; il me semble que voilà assez de découvertes pour le moment ; le pôle nord peut très bien se conserver dans son réfrigérateur et laissons-le attendre quelque temps. Si jamais ce pôle était découvert, ce serait une malédiction pour le premier ministre. Il ne saurait certainement pas quoi en faire. La première chose que nous verrions dans la salle du comité des chemins de fer serait une carte des territoires environnant le pôle et quelques grandes corporations qui demanderaient des subsides pour y construire un chemin de fer. Je suis certain que l'honorable député de Russell demanderait à accaparer les pouvoirs hydrauliques de ces régions et que d'autres voudraient une charte pour construire un chemin de fer entre le Spitzberg et le Groënland. Le premier ministre a assez à faire de s'occuper des réalités sans se lancer dans des projets chimériques. Pour le moment, toute chimère doit être mise de côté, et plus tard, quand nous serons devenus une grande nation, quand nous aurons des excédents de revenu, nous pourrons nous occuper de ces questions. Pour le moment, occupons-nous de coloniser et de peupler les pays que nous avons découverts depuis 25 ans et pour lesquels nous n'avons pas assez d'argent.

M. MARCIL : Si ce projet entraînait une dépense considérable, j'hésiterais certainement avant de demander au gouvernement de l'entreprendre, mais on nous dit que tout ce que demande le capitaine Bernier, c'est $60,000 ou un centin par tête de la population du pays. Quand on songe que certaines compagnies de remèdes brevetés dépensent annuellement trois fois cette somme pour faire connaître leurs produits, je crois que cet argent serait bien employé même si cette expédition n'était considérée que comme un moyen de réclame pour le Canada. Mais, M. l'Orateur, il y a dans cette entreprise une question plus noble, plus grande que la simple réclame.

Le Canada a par le passé contribué sa part à l'histoire de ce continent ; le Canada n'en est pas arrivé, j'espère, à un état où la pensée d'une maigre somme comme celle dont il est question, va le retenir sur la voie du progrès, des découvertes, des recherches scientifiques. Nous avons entendu ce soir, en faveur du capitaine Bernier, des témoignages de membres désintéressés des deux côtés de la Chambre, venant de toutes les parties du Canada. En ma qualité de député de la province de Québec, je suis fier et reconnaissant du tribut qui a été payé à la valeur et au dévouement du capitaine Bernier. Je crois que le capitaine Bernier atteindra le pôle nord, si ce pôle nord peut être atteint par les moyens que nous avons aujourd'hui à notre disposition. Le capitaine Bernier doit ce qu'il est à lui-même. A 17 ans, il commandait un bâtiment sur les hautes mers. Il a depuis lors poursuivi une carrière dont lui et ses compatriotes ont raison d'être fiers. Son projet a été soumis à des sociétés savantes non seulement au Canada mais dans la Grande-Bretagne, et elles l'ont approuvé. La Society for the Advancement of Science et la Geological Society, le Colonial Institute et autres corps savants ont approuvé son idée. La liste de souscriptions qu'on nous a montrée porte en tête le nom de lord Strathcona, l'un des plus grands de tous nos grands Canadiens ; elle porte le nom de lord Minto, et de presque tous les personnages de ce pays. Je crois que ce gouvernement devrait examiner à fond la proposition et ne pas repousser le capitaine Bernier, ainsi que, par le passé, des découvreurs de son mérite et de sa valeur ont été repoussés en d'autres pays. La vue du capitaine Bernier, pendant les deux ou trois dernières années, voyageant d'Ottawa à Londres, de Toronto à Québec, de Montréal aux autres villes du pays, de remet en mémoire les efforts de Christophe Colomb, demandant, il y a 400 ans, à l'Espagne et aux contrées du midi de l'Europe, de l'aider à la découverte du nouveau monde. Des centaines d'hommes restèrent aveugles à la valeur de son entreprise, mais la Providence inspira à une femme, qui restera célèbre dans l'histoire, de contribuer à la découverte de ce nouveau monde. Ce que sera la valeur intrinsèque de la découverte dont il s'agit en ce moment, personne de nous ne peut aujourd'hui le dire ; mais il n'est pas un Canadien qui ne serait orgueilleux de dire un jour à ses enfants que le Canada a contribué sa part à l'une des plus grandes découvertes scientifiques dans l'histoire du monde.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : Je me regarde comme un homme assez pratique. Je ne veux pas jeter mon argent non plus que l'argent du pays par les fenêtres. Mais je crois qu'une nation n'est pas digne du nom de nation, si elle n'est pas capable ou n'a pas l'audace de dépenser un peu de son argent dans des aventures. L'aventure qui nous occupe, si elle réussit, ne rapportera peut-être pas au pays grand résultat pratique, mais lui rapportera beaucoup de gloire. L'honorable député de Winnipeg (M. McCreary), croit que c'est assez pour le Canada que d'avoir fait la découverte du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon. Ça été là assurément une grande découverte, et jusqu'à présent assez dispendieuse. Elle sera dans l'avenir, je le crois, je le sais, énormément profitable ; mais il lui manque un élément nécessaire dans la vie d'un homme ou dans la vie d'une nation. Il lui manque jusqu'à l'ombre de l'idéal ; elle ne nous vaut absolument que du pratique—du bœuf, du blé, du porc, etc. Je crois que si nous dépensons la petite somme d'argent qu'on nous demande pour l'expédition du capitaine Bernier, ce ne sera pas une extravagance pour le Canada. Je crois qu'on peut en économiser dix fois le montant sur les différents crédits qu'on nous a

demandés au cours de la présente session et qu'on dépensera sans profit ni gloire pour le pays. Je crois que si nous votons cet argent au capitaine Bernier, cela servira au moins à montrer au monde que les Canadiens ne sont pas tout à fait si attachés à ce qui n'est que le côté pratique des choses, que nous n'ayions encore en nous un peu du vieil esprit qui a porté nos pères dans toutes parties du globe, en voyages de découvertes leur offrant en général peu de profits personnels. Il convient, je crois, que situés comme nous le sommes, et étant la nation la plus avancée vers le nord, nous soyons prêts à dépenser la faible somme qu'on nous demande pour cette expédition, qui jettera du lustre sur le Canada, si elle réussit, et ne manquera pas d'avoir des avantages au point de vue purement pratique.

M. GERMAN : J'aimerais demander à l'honorable député (M. Osler) s'il approuverait que le gouvernement actuel accordât au capitaine Bernier la subvention demandée pour son expédition au pôle nord.

M. OSLER : Certainement, j'approuverais que le gouvernement actuel accordât la subvention demandée.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Je crois que je regretterais à l'avenir si je laissais passer cette occasion de parler sur cette grande et importante question. Quand le capitaine Bernier aura découvert le pôle nord, soit avec l'aide du gouvernement du Canada, soit avec l'aide de quelque autre gouvernement auquel il s'adressera nécessairement si celui du Canada lui tourne le dos, il y aura plus d'un des honorables membres de cette Chambre qui regretteront de n'avoir pas fait leur part pour aider à la réalisation de ce grand projet. Je remarque que deux messieurs, l'honorable député de Huron-sud (M. McEwen) et l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) ont essayé d'introduire de la politique dans cette question, et l'un de ces honorables messieurs est allé jusqu'à dire que les membres de l'opposition qui se prononcent en faveur de cette dépense, seraient les premiers à condamner le gouvernement s'il se rendait à leurs conseils.

M. McCREARY : C'est parfaitement vrai.

M. LENNOX : L'honorable député (M. McCreary) dit que c'est parfaitement vrai. J'ai à dessein pris la parole, M. l'Orateur, afin qu'il ne pût y avoir de doute sur l'attitude que j'entends prendre sur cette question. J'ai d'ordinaire le courage de dire ce que je crois être juste et d'agir selon mes convictions. Que j'aie raison ou non en l'espèce, c'est une autre question. Les gens que je représente ici m'ont donné pour mandat non pas nécessairement de voter pour un parti politique à l'encontre d'un autre, mais d'exercer mon jugement sur les différentes questions qui sont présentées devant le parlement. Quelques honorables députés de l'autre côté de la Chambre peuvent rire—ils ne sont pas de cette opinion ; ils ne comprennent peut-être pas qu'un député adopte pareille ligne de conduite. J'ai confiance que si ceux qui m'ont envoyé les représenter ici trouvent que dans l'attitude que je prends en ceci, j'ai commis une erreur de jugement, ils seront sûr que j'ai agi avec sincérité, et me pardonneront ; mais je crois assurément que ce projet réussira. Je crois que s'il est un homme au monde aujourd'hui qui puisse arriver au pôle nord, cet homme est le capitaine Bernier. Il est né au Canada, c'est un homme intelligent et progressif, un homme qui a foi en ce qu'il entreprend, et il serait fâcheux que le Canada manquât l'occasion qui se présente à lui de faire preuve de ce que peuvent faire les habitants du Canada. Sur les champs de bataille du Sud-africain, s'il est quelque chose qui, plus que tout le reste excepté leur bravoure, a distingué nos nobles citoyens soldats, c'est que ce sont des débrouillards, les hommes de l'imprévu, propres à tout, et tel est l'homme qui vous demande de dépenser $100,000 pour voir si nous ne pouvons accomplir cette grande découverte scientifique et, par là, attirer l'attention sur le Canada, comme rien autre chose ne saurait le faire. Je veux dire bien distinctement que l'honorable député d'Huron-sud et l'honorable député de Selkirk ne comprennent guère ce qui en est, quand ils parlent de l'attitude de l'opposition en face des dépenses publiques. Il y a une vaste différence entre les critiques que fait l'opposition de certaines dépenses particulières, parce qu'elles ne sont pas judicieuses, et ce qu'insinuent ces honorables messieurs. Nous ne disons pas, de ce côté-ci de la Chambre, que nous ne sommes pas en mesure de faire les dépenses nécessaires, que le Canada ne peut payer pour tout ce dont il a besoin, qu'il n'est pas en mesure de faire les frais de tout ce qui est dans l'intérêt du Canada; mais l'opposition critique—et c'est l'attitude qui convient à une opposition—certains emplois d'argent qu'elle ne croit pas judicieux. La question qui nous occupe n'est pas une question politique. C'est une question sur laquelle chacun est appelé à exercer son honnête jugement. C'est une question sur laquelle chaque député peut considérer—quelle que soit l'opinion de ses commettants—qu'il aura fait ce qu'il convient en disant qu'on devrait dépenser dans la réalisation de cette idée la somme comparativement faible dont il s'agit. Je n'ai guère de doute que, d'ici à quelques années, nous aurons l'honneur d'avoir découvert le pôle nord.

M. F. B. WADE (Annapolis) : M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention de faire un discours en cette circonstance. Je suppose que cela ne peut manquer de faire plaisir aux honorables messieurs des deux côtés de la Chambre ; mais je veux blâmer mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary), parce que,

lorsqu'il a remarqué, chez les honorables messieurs de l'autre côté, un commencement de réforme, il n'aurait pas dû leur reprocher leurs fautes passées. Ils se sont plaints, il est vrai, des dépenses que fait le gouvernement et non seulement nous avons approuvé ces dépenses mais nous disons que le gouvernement devrait continuer à en faire de plus grandes, à dépenser tout ce qui est nécessaire au bien-être et au développement du Canada. Je crois qu'une faible somme dépensée pour la réalisation de l'idée qui nous occupe serait dépensée dans la bonne direction. Nous ne vivons pas en ce monde seulement pour les quelques dollars que nous pouvons amasser. Il y a autres choses pour lesquelles nous avons à vivre comme nation, et une de ces autres choses se réalisera peut-être par l'envoi de cette expéditon. Il n'est possible à personne de dire ce qui en résultera, si elle bénéficiera aux intérêts matériels du Canada ou non, si elle résoudra quelque grand problème scientifique ou non ; mais elle mérite qu'on la tente. Je regrette qu'un honorable député m'ait dérobé l'un des plus forts arguments que je me proposais de faire valoir lorsqu'il a dit que la chose ne coûterait qu'un ou deux sous par tête aux habitants du pays. D'un autre côté, il est certaines questions scientifiques que cette expédition pourra ou ne pourra régler. Nous nous sommes tous intéressés à quelques-unes de ces questions. Nous avons cherché la raison pour laquelle l'aiguille tourne vers le nord ; nous avons cherché à nous expliquer les variations de la boussole, et pourquoi la boussole varie plus dans une partie du globe que dans une autre. Cette expédition pourra ou non apporter la solution de ces problèmes ; mais je crois fermement que le pays approuverait le gouvernement de donner une subvention raisonnable à cette expédition, qui a déjà l'appui des particuliers en différentes parties de l'empire. Je ne veux qu'exprimer mon opinion en cette matière, et dire que pour ma part, je serai très heureux d'approuver tout raisonnable emploi d'argent que fera le gouvernement dans cette entreprise.

M. WILLIAM ROSS (Ontario-sud) : Si le capitaine Bernier ne reçoit pas la subvention qu'il désire pour cette expédition à la recherche du pôle nord, ce débat aura au moins eu de bons résultats. De même qu'à d'autres d'entre nous il m'a valu de nouveaux renseignements sur le sujet. Je dois féliciter l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) sur la manière habile et éloquente dont il a présenté le sujet à la Chambre. Je regrette beaucoup de ne pouvoir me convaincre que la découverte du pôle nord pourra nous être de quelque avantage autre qu'à un point de vue sentimental. Je lisais, il n'y a pas très longtemps, l' " Extrême Nord " de Nansen ; et les privations et la misère que cet homme a endurées dépassent tout ce qu'un homme devrait jamais avoir à endurer. Si la contrée qui avoisine le pôle ressemble en quelque façon à la région qu'a traversée Nansen, nous n'avons aucun besoin d'une contrée pareille. Voilà mon impression, et je ne puis en revenir. Je ne puis m'empêcher de penser que l'argent que nous voterons pour cette expédition pourrait être dépensé avec beaucoup plus de profit à favoriser les intérêts du Canada à l'intérieur. J'apprécie le sentiment qui favorise ce projet, la gloire qu'il y aurait à planter le pavillon britannique au pôle nord. J'admets volontiers que ce serait une grande et glorieuse chose. Je puis ne pas être assez aventureux ; mais après avoir lu l'ouvrage de Nansen, je crains qu'aucun homme n'atteigne jamais le pôle. Il est possible qu'on y arrive, et dans ce cas je serai heureux de m'en réjouir avec les autres ; je serai plus heureux encore si le découvreur du pôle nord est un Canadien, mais pour le moment je ne puis me décider à appuyer une subvention dans l'intérêt de ce projet.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : M. l'Orateur, je ne suis certainement pas hostile, personnellement, aux vues qu'ont présentées aujourd'hui au gouvernement ceux qui croient que c'est le Canada qui devrait découvrir le pôle nord, et que les efforts du capitaine Bernier devraient être favorisés. Je partage abondamment l'enthousiasme de ceux qui croient que ce ne serait pas une vaine chose pour le Canada, s'il était donné à l'un de ses fils de mener à bonne fin une entreprise qui a jusqu'à présent résisté aux efforts de tant d'hommes braves et vigoureux. Je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami d'Ontario (M. Ross). N'y eût-il dans cette entreprise qu'une question de sentiment, c'est une chose à laquelle nulle nation ne saurait rester indifférente.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas seulement la prospérité matérielle d'une nation à considérer ; il y a aussi l'élévation morale, le sentiment, l'enthousiasme,—tout cela contribue au caractère d'une nation, et aucune nation ne saurait se passer de ces vertus. Mais personne ne peut dire que, même à un point de vue matériel, il n'y aurait rien de gagné à l'accomplissement de ce projet. D'après tout ce qu'on en dit, le pôle nord est un endroit tourmenté du globe; mais nous avons appris à croire, de nos jours, que nulle partie de la surface de la terre n'est si rude, si désolée, qu'elle ne puisse être une source de richesse. Comme l'a fait observer mon honorable ami de Gaspé (M. Lemieux), nous avons récemment trouvé des richesses où nous nous y attendions le moins —dans le Yukon. Je me souviens fort bien qu'il y a quelques années, on ridiculisait le Yukon, on en méprisait le nom même ; mais aujourd'hui nous sommes heureux que le Yukon soit sur notre territoire. Nous ne savons pas si cette entreprise ne nous rapporterait pas de quelque manière des avantages matériels. Quoi qu'il en soit, et lais-

sant de côté toute idée d'avantages matériels, si un fils du Canada allait planter le drapeau de son pays au pôle nord, s'il allait accomplir ce que tant d'hommes braves ont en vain tenté d'accomplir, il n'est pas un cœur canadien que l'orgueil ne ferait battre. Le Canada ne serait que trop content d'acheter à peu de frais une pareille gloire. Nous avons dans le capitaine Bernier un homme capable de prendre charge d'une pareille entreprise. Il a toutes les qualités qu'il faut pour nous porter à croire que, si jamais l'entreprise doit être menée à bonne fin il est l'homme de la situation. C'est un marin d'expérience ; plein d'enthousiasme, plein de courage, plein d'audace, et il a les connaissances techniques de sa profession. Si ces qualités ne peuvent pas découvrir le pôle nord, on ne le découvrira jamais.

D'un autre côté, je ne me cache pas non plus que le Canada a plusieurs entreprises utiles et d'un intérêt immédiat à poursuivre et entre les deux ordres de considérations qu'on nous fait valoir, il est difficile de prendre une décision. Tout ce que je puis dire, c'est que, personnellement, et je puis aussi parler au nom de quelques-uns de mes collègues, je serais fier de contribuer quelque chose pour assurer cette gloire à notre nation. J'aurais été plus satisfait si mon honorable ami (M. Charlton), qui a présenté le sujet avec beaucoup de force et une grande habileté, nous avait donné quelque idée du montant que l'on attend du gouvernement canadien. Je n'ai jamais compris que l'on s'attendît à ce que le gouvernement supportât tous les frais de l'expédition. J'ai toujours compris que le capitaine Bernier avait des amis enthousiastes qui étaient prêts à l'aider, et on me dit qu'il a aujourd'hui des souscriptions au montant de $20,000. J'avoue que je suis désappointé, car j'avais espéré qu'il pourrait recueillir une somme beaucoup plus forte. On ne lui a pas ménagé les chaleureuses approbations, les éloges, mais pour ce qui est de l'aide matérielle, il n'en a pas reçue autant qu'on aurait pu attendre. L'année dernière, en exprimant mes vues personnelles et après avoir consulté quelques-uns seulement de mes collègues, j'ai pris la liberté de dire que si le capitaine Bernier recueillait une somme sérieuse de la part de particuliers en ce pays et en dehors, le gouvernement lui viendrait peut-être en aide en lui fournissant le reste. Mais je ne m'attendais pas à ce qu'on nous demanderait $100,000. Je crois maintenant que si le Canada doit contribuer quelque chose, ce ne devra pas être moins de $100,000. Nous avons eu une expression générale d'opinion et si je ne me trompe, les membres de cette Chambre seraient, à très peu d'exceptions près, disposés à appuyer le gouvernement si celui-ci jugeait à propos de donner $100,000 à cette fin. Tout ce que je puis dire pour le moment, et on ne pourrait s'attendre que je dise davantage, c'est que le gouvernement ne saurait être indifférent en face des opinions exprimées ici aujourdh'hui. Il les pèsera comme elles méritent, et si, après avoir sérieusement mûri la question de subventionner un projet aussi méritoire, il arrive à la conclusion que le projet doit être tenté, il sera heureux de s'attendre, d'après ce qui a été dit aujourd'hui, à ce que les honorables messieurs de l'autre côté le défendent contre toute accusation d'extravagance à ce sujet.

Sir WILFRID LAURIER.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, je suis d'avis que ce n'est pas purement au point de vue du profit que peut promettre l'entreprise, qu'il faut se placer pour l'examen d'une question comme celle qui est devant nous. Quelques-uns des honorables députés des deux côtés de la Chambre ont eu grandement raison de dire que dans les choses de cette nature, il convient de se mettre un peu au-dessus de pareilles considérations. J'ai eu plusieurs entrevues avec le capitaine Bernier au sujet de cette expédition. Bien que je n'aie pas eu le loisir d'étudier ses plans aussi à fond que l'ont fait certains honorables messieurs qui ont pris la parole aujourd'hui, je suis parfaitement disposé à donner mon assentiment à ce qui a été dit de l'ardeur et de la capacité du capitaine Bernier. Il appartient à une race qui n'a pas eu de supérieure dans l'esprit d'aventure, dans ses efforts pour découvrir et coloniser les vastes régions de Québec, de l'Ontario et du grand Ouest ainsi qu'une grande partie des Etats-Unis ; et je crois que le capitaine Bernier a en lui toutes les qualités qui sont nécessaires pour mener à bonne fin une entreprise tentée par tant d'individus et par tant de nations dans le passé. Je ne perds pas de vue qu'il y a beaucoup de travaux de cette nature à accomplir au Canada ;—pourquoi ne dirais-je pas en des régions du Canada moins lointaines, puisque des honorables messieurs ont dit ce soir que le pôle nord est compris dans les limites de notre pays? Il y a, dans des parties du Canada moins éloignées, des régions inexplorées à l'égard desquelles nous n'avons pas fait notre devoir. Mais ce sont des parties du pays qui n'attirent pas l'attention du monde dans la même mesure, et je ne crois pas que nos efforts de ce côté souffriraient d'un peu d'aide donnée à l'entreprise du capitaine Bernier. Je dirai donc que, pour ma part—je ne parle en cela que pour moi-même—je serais disposé à voir d'un bon œil le gouvernement se conformer aux vœux énoncés par l'honorable monsieur (M. Charlton).

EMBARGO DU BETAIL.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : M. l'Orateur, en présentant la motion dont j'ai donné avis hier, j'exposerai en quelques mots l'état dans lequel se trouve notre commerce de bestiaux dans la Grande-Bretagne. On a beaucoup parlé de cette question, mais je ne crois pas que nous ayons jamais examiné en cette Chambre la situation exacte et la loi impériale telle qu'elle existe. De 1878 à 1893, le parlement anglais a adopté, en

différents temps, plusieurs lois ayant pour objet d'extirper du Royaume-Uni différentes maladies contagieuses du bétail. Finalement, en 1894, toutes ces lois ont été fondues en un même statut qui est encore en vigueur, à l'exception d'un article dont je parlerai dans quelques instants. Ce statut porte le titre : An Act to consolidate the Contagious Diseases (Animals) Acts, 1878 to 1893. C'est le chapitre 57 de la 57e et 58e Victoria. L'article 24 de cette loi porte ce qui suit :

Les dispositions énoncées à la partie I (abattage aux ports de débarquement) de la troisième annexe du présent acte s'appliqueront à tous les bestiaux étrangers autres que :

(a) Les bestiaux étrangers dont le débarquement est provisoirement prohibé par ordre du conseil de l'agriculture ;

(a) Les bestiaux étrangers dont le débarquement est permis par ordre du conseil sans être assujéti par les dispositions du présent acte à l'abattage ou à la quarantaine ; et

(c) Les bestiaux étrangers destinés à des expositions ou à des fins exceptionnelles, et dont le débarquement est permis provisoirement par le conseil, sauf les dispositions de la partie II (quarantaine) de la troisième annexe du présent acte.

L'article 26 de cet acte donne au conseil de l'agriculture une certaine latitude relativement à l'entrée des bestiaux étrangers aux ports de débarquement sans qu'on exige leur abattage. La troisième annexe de l'acte, partie I, se lit comme suit :

1. On ne débarquera les bestiaux qu'à un endroit du port que désignera pour cette fin le conseil de l'agriculture, et qui s'appellera le quai des bestiaux étrangers.

2. On débarquera les bestiaux de la manière, aux heures, et sous la surveillance et le contrôle que détermineront et établiront les commissaires de la douane.

3. Les bestiaux ne quitteront pas le quai sur pied.

Je n'ai pas besoin d'appuyer sur le préjudice que pareille loi a causé aux importateurs de bestiaux dans le Royaume-Uni, ainsi qu'aux exportateurs. Les ports de débarquement n'étant pas munis de magasins frigorifiques comme ils le devraient, les bestiaux étaient abattus, et la viande exposée en vente dans les différents marchés du Royaume-Uni, dans un état plus ou moins détérioré, et se vendait naturellement beaucoup moins cher que la viande du commerce local. De plus, le fait même que notre bétail était assujéti à une telle disposition de la loi, qui est réellement une loi pour la protection du commerce du bétail anglais, mais qui a été rendu pour empêcher les maladies contagieuses de se répandre dans le Royaume-Uni, a fait qu'on regardait la viande venant des abattoirs aux ports de débarquement comme venant de pays où existent des maladies contagieuses. Naturellement le gouvernement canadien a aussitôt protesté. Deux ans après le parlement rendait une nouvelle loi, chapitre 15 de la 59e et 60e Victoria, intitulée : " An Act to amend the Diseases of Animals Act, 1894." Cet acte abrogeait l'article 24 de l'acte de 1894, que je viens de lire, et y substituait ce qui suit :

Les dispositions énoncées à la partie I (abattage aux ports de débarquement) de la troisième annexe du présent acte s'appliqueront à tous les bestiaux étrangers autres que :

(a) Les bestiaux étrangers dont le débarquement est provisoirement prohibé par ordre du conseil de l'agriculture ;

(b) Les bestiaux étrangers dont le débarquement est permis par ordre du conseil sans être assujéti par les dispositions du présent acte à l'abattage ou à la quarantaine ; et

(c) Les bestiaux étrangers destinés à des expositions ou à de fins exceptionnelles, et dont le débarquement est permis provisoirement par le conseil, sauf les dispositions de la partie II (quarantaine) de la troisième annexe du présent acte.

Cet acte a aussi abrogé l'article 26 de l'Acte de 1894, qui était le seul article donnant quelque latitude au conseil de l'agriculture.

Il en est résulté que le bétail du Canada ne pouvait pas entrer dans le Royaume-Uni sans être abattu au port de débarquement, excepté dans le cas des animaux destinés à des expositions. De sorte que depuis la date du statut de 1896, comme l'a dit M. Hanbury l'année dernière, et comme l'a dit cette année M. Elliott, le secrétaire du conseil de l'agriculture, dans une dépêche que j'ai déjà lue à la Chambre il y a quelques semaines, le conseil de l'agriculture n'a plus le pouvoir d'admettre notre bétail autrement que sous le coup de l'annexe relative à l'abattage.

Je n'ai pas besoin de dire toute l'injustice qu'il y a là pour le commerce de bestiaux du Canada ; et cependant, en dépit de toutes les représentations faites par le gouvernement canadien, rien n'a été fait pour la levée de ces restrictions.

Je n'ai pas besoin d'appuyer sur l'importance qu'il y a à ce qu'on les fasse disparaître. Je suis tout à fait de l'avis de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) lorsqu'il dit que si le gouvernement et le parlement britanniques se déclaraient en faveur d'une politique de protection à l'avantage du commerce du bétail anglais, nous n'aurions pas le droit de protester. Mais ce contre quoi nous avons le droit de protester, c'est qu'on refuse notre bétail vif sous le faux prétexte que nos bestiaux sont atteints de maladies. Nous avons le droit de protester si l'on exclut notre bétail sous pareil prétexte, quand il n'existe pas de maladie chez nos bestiaux, ainsi qu'il a été mainte et mainte fois prouvé à nos amis du Royaume-Uni. Les seuls cas de maladie qui se soient vus au Canada sont ceux qui ont été constatés parmi des bestiaux importés de la Grande-Bretagne et ces bestiaux ont été immédiatement abattus à nos ports de quarantaine. Pour ce qui est de la santé de nos bestiaux, nous sommes en de beaucoup meilleures conditions que les îles britanniques.

Si j'ai proposé cette motion au lieu d'appuyer celle proposée hier, c'est que je considère que celle que j'ai l'honneur de présenter est plutôt que l'autre dans l'intérêt du Canada. Je prétends qu'il est dans l'intérêt du commerce canadien que cette Chambre se prononce sur cette question, et qu'on la porte à la connaissance du gouvernement britannique, en dehors de toute considération de parti, exempte de toute critique portant sur l'action ou l'inaction du gouvernement canadien, ou sur le caractère protectionniste ou autre de la politique du gouvernement britannique. Je demande simplement à la Chambre d'appuyer cette motion, afin que, lorsque le premier ministre assistera à la conférence coloniale à Londres, il sera en mesure de montrer qu'il a l'appui de toute la Chambre des communes en demandant au gouvernement britannique de mettre fin à cette injustice envers nos intérêts agricoles et notre commerce de bestiaux. J'ai quelque peu modifié la motion dont j'ai donné avis hier, en en élaguant tout ce qui pourrait paraître agressif, tant à l'égard du gouvernement canadien que du gouvernement britannique. J'ai ajouté un mot relatif à notre commerce à l'étranger, parce que les restrictions imposées par la loi anglaise ne nuisent pas seulement à notre commerce avec la Grande-Bretagne, mais encore avec les pays étrangers. Quand on saura en France, en Hollande, en Belgique et en Allemagne, que notre bétail est exclus de notre métropole par les dispositions de la loi relative aux maladies contagieuses, il est certain que cela aura l'effet le plus désastreux sur nos opérations avec ces pays.

A tous les points de vue, je crois que la motion et l'esprit dans lequel je la présente devraient rencontrer l'approbation de toute la Chambre. J'ai l'honneur de proposer :

Les preuves les plus évidentes ayant été fournies aux autorités britanniques à l'effet qu'il n'y avait aucun motif plausible d'appliquer aux bestiaux du Canada les prescription de l'Acte de la Grande-Bretagne concernant les maladies des animaux ;

Cette Chambre regrette que les prescriptions de cet acte continuent à être appliquées aux bestiaux du Canada, empêchant par là même la vente des animaux canadiens dans la Grande-Bretagne à des conditions avantageuses, faisant tort au commerce du bétail canadien sur tous les marchés étrangers ;

Que cette Chambre espère que le gouvernement du Canada profitera de l'occasion qui lui est présentée par la prochaine conférence impériale à Londres pour insister auprès du gouvernement britannique afin de faire disparaître cette restriction injuste qui nuit à la vente du bétail canadien dans la Grande-Bretagne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Règle générale, le gouvernement ne voit pas d'un œil favorable une motion proposée en amendement à la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides, mais il y a des exceptions à cette règle, et je crois que la motion actuelle peut figurer parmi ces cas exceptionnels. La question soumise à la considération de la Chambre, par l'honorable député, est d'une importance reconnue, et les termes dans lesquels sa motion est rédigée devront la faire accepter par les deux partis. Comme on se plaint, et cela avec raison, depuis un grand nombre d'années, que les règlements impériaux concernant le bétail canadien sont injustes et déraisonnables, il convient parfaitement que la Chambre fasse connaître son opinion à ce sujet, afin d'amener un changement à cet état de choses, si possible. La motion de l'honorable député est tout simplement une protestation respectueuse contre l'existence d'un état de choses que tout le monde trouve injuste. Personne parmi nous ne met en doute de droit que possède le gouvernement impérial d'adopter les règlements qu'il peut considérer comme étant les plus favorables aux intérêts de la mère patrie, et si ces règlements étaient justifiés par ce qu'ils appellent des raisons de politique de protection, s'ils déclaraient que leur seul but en prohibant l'importation du bétail canadien, sans tenir compte de la question de maladie, est de protéger les intérêts des cultivateurs anglais, nous n'aurions probablement pas raison de protester contre cette manière d'agir, car le gouvernement impérial est libre d'adopter la politique qu'il peut considérer comme étant la plus propre à sauvegarder les intérêts de ceux qu'il est chargé de protéger.

Mais quand on prétend que ces restrictions sont imposées à cause de la maladie qui existerait parmi le bétail canadien, le gouvernement et le parlement canadiens sont parfaitement dans leur droit en protestant dans des termes modérés et respectueux contre des accusations aussi mensongères. Le gouvernement a cherché en différentes circonstances à amener un changement dans cet état de choses. Le ministre de l'Agriculture a fait tout ce qu'il était en son pouvoir pour essayer de faire comprendre au gouvernement anglais le nécessité d'un changement, mais ses efforts ont été infructueux jusqu'à présent, et il n'y a pas de raison pour que lors de son prochain voyage à Londres, le premier ministre n'amène pas cette question sur le tapis en même temps que plusieurs autres, et soit en mesure de démontrer que son attitude sur cette question a reçu l'appui unanime de la Chambre des communes. Un encouragement aussi unanime augmentera sa force et lui permettra peut-être de convaincre le gouvernement impérial qu'il a tort de persévérer dans la ligne de conduite qu'il a suivie avec tant de vigueur jusqu'à présent sous ce rapport. Nous reconnaissons la nature des sentiments qui ont poussé l'honorable député à soumettre cette motion, et j'espère qu'elle produira d'excellent résultats.

M. BORDEN (Halifax) : La motion que l'honorable député vient de soumettre à la considération de la Chambre n'est pas conçue dans les mêmes termes que celle dont il a donné avis hier, et je crois qu'il aurait été dans son intérêt de prendre un peu plus de

temps et de fournir à la Chambre l'occasion d'étudier cette motion. La motion dont il a donné avis hier est conçue dans des termes bien différents de celle qu'il vient de soumettre. Si l'honorable député avait l'intention de la modifier comme il vient de le faire, il aurait mieux valu en donner avis pour demain, au lieu de terminer son discours par une motion que nous n'avons pas le temps d'étudier convenablement aussi à l'improviste.

M. BOURASSA : Avec la permission de l'honorable député je lui ferai remarquer qu'il n'existe aucune différence dans le sens des deux motions. On m'a fait remarquer qu'en laissant le mot "proteste" dans la motion, il pourrait être interprété comme indiquant un désir de notre part d'intervenir dans la sphère d'action du gouvernement et du parlement anglais. Or, j'ai considéré que cette observation était juste, et j'ai fait le changement. Je crois avoir rendu la chose encore plus claire en basant ma motion sur le fait que nous avions démontré au gouvernement anglais qu'il n'existait plus aucune raison d'appliquer la loi, puis j'ai ajouté cette partie qui concerne notre commerce étranger. Quant au reste, l'honorable député verra que les termes des deux motions sont identiques, et en particulier les conclusions dans lesquelles j'indique l'avantage que la conférence impériale va offrir au gouvernement d'insister sur le règlement de cette question.

M. BORDEN (Halifax) : Au point de vue de la phraséologie, la dernière motion est bien supérieure à la première. Car il nous serait impossible d'adopter cette motion dans sa forme originale. Il aurait été absolument déplacé et inconvenant pour ce parlement d'adopter une résolution comme celle dont l'honorable député avait donné avis hier. Quant à la dernière motion, je n'en suis pas entièrement satisfait, tout en approuvant le but que veut atteindre l'honorable député. Il dit :

> Les preuves les plus évidentes ayant été fournies aux autorités britanniquès à l'effet qu'il n'y avait aucun motif plausible d'appliquer aux bestiaux du Canada les prescription de l'Acte de la Grande-Bretagne concernant les maladies des animaux ;

Est-ce que nous n'allons pas trop loin en osant faire une telle affirmation ? Au lieu de commenter la preuve fournie aux autorités impériales et de déclarer que cette preuve établit telle ou telle chose, ne serait-il pas préférable de nous contenter de faire connaître notre opinion sur la question ? Mon seul désir en formulant cette remarque, est de voir à ce que nous adoptions une motion conforme à la dignité de ce parlement, afin que l'on n'essuie pas de refus par suite de la rédaction défectueuse d'une résolution qui, je l'espère, sera adoptée à l'unanimité. La mère patrie a le droit de protéger ses produits indigènes, que ce soit du bétail ou autre chose, de la manière qu'elle croit le plus convenable. Elle nous a conféré ce privilège et elle doit pouvoir l'exercer elle-même.

Il y a deux choses sur lesquelles nous voulons insister. D'abord nous ne voulons pas que l'on jette de discrédit sur la condition de notre bétail, et en deuxième lieu, nous ne voulons pas que ce bétail soit exclus du marché anglais. Le ministre de l'Agriculture nous a dit l'année dernière et nous a répété cette année, que d'après la teneur de la correspondance échangée avec les autorités anglaise, il est pleinement convaincu que l'on ne persiste pas à maintenir cet embargo par crainte qu'aucune maladie s'introduise en Angleterre par le Canada, mais simplement à titre de mesure de protection à l'égard des producteurs de la mère patrie. C'est là ce que j'ai compris des remarques faites jusqu'à présent sur cette question par le ministre de l'Agriculture. Si je me trompe, je le prie de me reprendre. Du moment qu'il en est ainsi, il ne convient pas que nous fassions à la mère patrie une représentation comme celle qui est indiquée par le sens, sinon par les mots de cette résolution.

Il existe un ou deux points sur lesquels je voudrais appeler l'attention de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) et du ministre des Finances (l'honorable M. Fielding). N'ont-il pas quelque peu provoqué le maintien de cet embargo par suite des changements apportés dans les règlements de la quarantaine qui existaient relativement à l'entrée du bétail américain au Canada? Cette objection a-t-elle été soulevée ou non, par les représentants de la mère patrie, au cours des négociations? Si je comprends bien la question, il y a quelques années passées, sous le régime conservateur, il existait des règlements très sévères concernant l'entrée du bétail américain au Canada. Depuis ce temps. notre système d'inspection ou de quarantaine s'est considérablement relâché sous ce rapport, et je crois même qu'il a cessé d'exister. Cette conduite a eu pour résultat d'augmenter le danger que pouvait courir la mère patrie par suite de l'importation du bétail canadien. Je crois que le ministre de l'Agriculture ferait bien de nous fournir quelques renseignements à ce sujet.

Le deuxième point est le suivant : si, comme je le suppose, on savait en 1897 et 1898 que cette mesure était prise uniquement dans le but de protéger l'industrie anglaise, comment se fait-il que l'on n'ait pas cherché à conclure des arrangements dans le but de faire disparaître ce grief quand nous avons accordé à la mère patrie un premier avantage de 12½, puis de 25 et finalement de 33⅓ pour cent sur nos marchés? Est-ce que par hasard le ministre de l'Agriculture ne se rendait pas compte à cette époque que cette mesure était destinée à protéger les producteurs anglais? Est-ce que le ministre des Finances se trouve dans le même cas? S'ils ne comprenaient pas la question à cette époque, quels nouveaux renseignements ont-

ils obtenus à ce sujet depuis ce temps? Et s'ils se rendaient compte de la chose, pourquoi n'ont-ils pas essayé de s'entendre avec la mère patrie afin de redresser ce que le député de Labelle et le ministre des Finances considèrent comme étant un grief sérieux à l'égard de cette importante industrie canadienne? Est-ce que ce n'aurait pas été le temps le plus favorable pour étudier cette question, au lieu d'attendre cinq longues années pour faire adopter une résolution que le premier ministre pourra apporter avec lui et soumettre à l'attention du gouvernement anglais?

Si cet embargo existe dans un but de protection, c'est quand nous accordions des avantages considérables aux produits de la mère patrie sur nos marchés, que le temps aurait été bien choisi pour faire remarquer aux autorités impériales que cette mesure nuisait principalement au bétail canadien entrant dans leur pays, et pour leur demander de nous accorder ce que nous cherchons à obtenir au moyen de cette résolution. Je crois que le député de Labelle (M. Bourassa) a appuyé avec beaucoup d'enthousiasme ce tarif privilégié en faveur de la mère patrie.

M. BOURASSA: Avec peu d'enthousiasme.

M. BORDEN (Halifax): Dans tous les cas, il a fait preuve d'assez d'enthousiasme pour voter en faveur de cette mesure. Sans doute, il n'est pas toujours facile de prévoir les événements, mais l'honorable ministre aurait mieux fait d'attirer l'attention des membres du cabinet sur les questtions qu'il vient d'exposer avec tant de vigueur. Je n'ai pas eu le temps de peser chaque mot de cette résolution. Tout de même, je crois qu'elle ne doit contenir aucun énoncé qu'il ne convient pas que nous fassions. Il me semble que la première partie pourrait être améliorée. J'approuve entièrement l'esprit de la résolution comme le but qu'elle cherche à atteindre. Si je puis me convaincre que sa rédaction est en tous points convenable et conforme à la dignité de ce parlement, je dois dire que pour ma part, je lui accorderai mon appui.

M. SPROULE: Dans le cas actuel le gouvernement a agi comme il devrait le faire dans le cas de toute motion proposée en amendement à la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides, à l'exception d'une motion comportant non confiance dans l'administration—il a consenti à considérer cette motion comme n'ayant pas ce caractère. Un grand nombre de motions aussi importantes que celle-ci ont déjà été soumises à la considération de la Chambre dans le passé, et le gouvernement a demandé à ses amis politiques de les repousser par leur vote, sous prétexte qu'elles étaient proposées en amendement à la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides. Le gouvernement a invoqué cette excuse, et ses amis ont cherché à justifier leur position en disant qu'ils ne voulaient pas voter contre le gouvernement et étaient, par conséquent, obligés de voter contre la motion. Je constate avec plaisir qu'ils viennent de nous donner un nouvel exemple que l'on peut accepter des motions de cette nature sans les considérer comme étant des motions de non confiance.

Cette motion a pour but d'induire le gouvernement impérial à amender la loi de manière à permettre l'entrée du bétail canadien sur le marché anglais sans exiger qu'il soit abattu immédiatement après avoir été débarqué. Nous bénéficiions de ce privilège antérieurement à 1896, et on trouvait qu'il était d'un grand avantage pour les cultivateurs canadiens. Pour des raisons connues des autorités impériales, elles modifièrent leurs règlements et adoptèrent une loi exigeant l'abattage du bétail canadien au port d'entrée.

La question fut alors longuement discutée dans cette Chambre. Elle fut soulevée durant deux ou trois sessions consécutives par le directeur général des Postes actuel, qui faisait partie de l'opposition à cette époque, et l'on accusa le gouvernement d'être responsable de cet embargo sur le bétail canadien. Il prétendait que l'adoption de cette mesure était le résultat de la négligence que nous apportions à faire respecter les règlements concernant le transport du bétail américain à travers le Canada, et que le peuple anglais en était arrivé à la conclusion qu'il ne pouvait se protéger de la maladie existant chez le bétail américain qu'en imposant cet embargo. Le directeur général des Postes, qui représentait à cette époque le comté d'York-nord, donna lecture d'une longue correspondance échangée entre sir Hector Langevin, un membre du gouvernement conservateur au Canada, et les autorités impériales, concernant cette question; il donna également lecture du contrat conclu entre le Canada et la mère patrie, pour permettre au Canada de se protéger contre l'importation de bétail atteint de maladie. Les règlements de la quarantaine stipulaient en premier lieu qu'aucun animal ne pourrait entrer au Canada avant d'avoir été détenu à la frontière durant l'espace de 90 jours, afin de s'assurer d'une manière positive qu'il n'était pas atteint de maladie. En deuxième lieu, on demanda de permettre au Grand-Tronc et au chemin de fer Great-Western de transporter du bétail américain à travers le Canada à condition qu'un agent accompagnerait chaque convoi, qu'on ne pourrait débarquer ces animaux qu'à une station de quarantaine pour les faire manger, et qu'alors les wagons devraient être placés dans un enclos entouré d'une double clôture en planches afin qu'il fut impossible aux animaux du voisinage de venir en contact avec eux. Une fois leur repas fini, ils devaient être rembarqués pour continuer leur voyage à travers le pays. Tous les wagons ayant servi au transport du bétail devaient être désinfectés avant de pouvoir être employés à n'importe quelle autre fin. Les animaux devaient être inspectés à la frontière. Plus

tard, on constata que les compagnies de chemins de fer désiraient que cette inspection se fit immédiatement au moment du débarquement. D'abord l'inspection du bétail se faisait le jour, mais plus tard on prétendit que cette inspection pouvait se faire aussi bien la nuit du moment qu'un mode d'éclairage convenable serait établi, etc. Les compagnies de chemins de fer convinrent de fournir tout ce qui serait nécessaire à ce sujet. L'inspection se fit la nuit à partir de ce moment et le trafic continua.

Toute la prétention du député d'York-nord et de ceux qui l'ont appuyé, c'est que ces règlements n'étaient pas mis en vigueur avec autant de sévérité qu'il auraient dû l'être de la part du gouvernement canadien. On a cherché à établir le chiffre de la perte subie de ce chef par le Canada. On a prétendu que si les règlements avaient été appliqués avec sévérité, cet embargo n'aurait jamais été imposé. Toute l'opposition adopta cette manière de voir, et le gouvernement fut accusé d'avoir négligé de faire respecter ces règlements.

Mais le temps passa et un changement de gouvernement se produisit. Après son arrivée au pouvoir, le gouvernement actuel laissa entendre au peuple qu'il essaierait de faire lever cet embargo. Quelle fut leur première démarche dans ce sens ? Ce fut d'abolir les règlements de la quarantaine exigeant que tout le bétail venant des Etats-Unis fut retenu durant 90 jours à la frontière pour démontrer qu'il n'était pas atteint de maladie. Cette quarantaine était une des plus importantes raisons pour convaincre le peuple anglais que la maladie ne pouvait être importée au Canada, et on s'empressa de l'abolir. Puis les mesures de prudence qui entouraient le transport du bétail au Canada commencèrent à se relâcher et finirent par disparaître complètement. Après avoir fait disparaître toutes ces mesures de prudence, que le peuple anglais considérait comme absolument nécessaires pour empêcher l'importation de la maladie des Etats-Unis, où elle faisait son apparition de temps à autre, le ministre de l'Agriculture se rend en Angleterre et demande qu'on lève cet embargo.

Si les arguments que l'on faisait valoir contre l'ancienne administration, en l'accusant de ne pas respecter les termes de l'arrangement, étaient de quelque valeur, ils s'appliquent avec dix fois plus de force aujourd'hui au gouvernement actuel. Le gouvernement a fait exactement le contraire de ce qu'il aurait dû faire pour convaincre le peuple anglais qu'il n'existait aucun danger d'importer du bétail canadien sur le marché anglais. On nous disait en 1896 que c'était parce que l'on avait négligé de faire respecter les règlements que cet embargo avait été imposé. Mais il existe une autre raison.

J'ai ici le rapport d'une conférence de la " Scottish Chamber of Agriculture " et des sociétés réunies qui eut lieu à Edinburgh, le 9 octobre 1901. Cette conférence eut lieu avec le ministre de l'Agriculture, dans le but de faire lever cet embargo. Dans sa réponse le ministre ne déclara pas formellement que l'embargo avait été imposé par suite de la crainte qu'il éprouvait que la maladie fut importée du Canada, car il avoua qu'il lui avait été clairement démontré, de même qu'au parlement anglais, que la pleuro-pneumonie n'existait pas au Canada depuis bien longtemps ; et il ajouta que ce n'était pas là la seule raison de l'adoption de cette loi. Mais toute tentative pour la faire disparaître serait infructueuse pour certaines raisons. Quelles étaient ces raisons ? Il en explique la nature dans le passage suivant :

> A part cela, on est aussi sous l'impression que le Canada est seul à souffrir, et qu'il n'y a que le bétail canadien qui se trouve affecté. Mais cette prétention est erronée. Les dispositions de cette loi s'appliquent aux animaux vivants venant de toutes les parties du monde, et sous ce rapport le Canada est sur le même pied que n'importe quel autre pays, mais on dit que le Canada est le seul pays dont le bétail soit exempt de maladie, et que, par conséquent, on devrait lui accorder un traitement particulier. Mais tel n'est pas le cas. Les Etats-Unis prétendent ne pas avoir plus de maladie que le Canada, et il nous est bien difficile d'établir une différence pour le Canada au détriment des autres pays. Quand un autre pays démontre, ce qui est bien difficile, qu'il n'existe aucun cas de maladie dans son territoire, on ne peut limiter cette faveur au Canada. Il vous faudrait modifier la loi de manière à accorder cette faveur à tous les pays qui réussiraient à établir cette prétention.

Et pourquoi serait-on forcé de limiter cette faveur au Canada ? Il en donne la raison comme suit :

> Quelqu'un a parlé de faire disparaître non seulement l'acte de 1896, mais aussi un autre arrangement destiné à placer toutes les autres nations sur le même pied que le Canada. Vous ne pouvez le faire. Vous ne pouvez reviser vos traités à un moment d'avis ; et c'est en vertu de traités conclus avec d'autres pays que nous sommes obligés de leur accorder exactement le même traitement qu'au Canada.

Il est vraiment extraordinaire que le gouvernement canadien n'ait jamais songé à cette question lorsqu'il a accordé au gouvernement anglais cet important privilège sur l'importation de leurs marchandises. On accordait à l'Angleterre un privilège exclusif. On lui donnait une position privilégiée sur notre marché sans rien demander en retour. Est-ce que l'occasion n'aurait pas été bien choisie pour dire aux hommes d'Etat anglais : Nous vous accordons une situation privilégiée sur notre marché, n'est-il pas juste qu'en retour vous nous accordiez un traitement privilégié que vous prétendez ne pouvoir accorder à un pays à moins de l'accorder à tous les autres ?

Ne serait-il pas juste de vous demander d'annuler tous ces traités, afin d'être en mesure de nous accorder une juste compensation en retour de ce que nous vous don-

nons ? Nous savons que le gouvernement n'a rien tenté dans cette direction. Il semblait être parfaitement indifférent à la chose, car il n'en a pas dit un seul mot.

Si le gouvernement anglais a eu raison, en 1896, d'établir l'embargo sur notre bétail parce que nous négligions de faire observer les règlements concernant la quarantaine et permettions le transport du bétail américain à travers le territoire canadien, je crois devoir faire remarquer à la Chambre qu'il n'existe actuellement aucun règlement de cette nature. Si l'établissement de cet embargo sur notre bétail est dû à ces causes, comment peut-on espérer, après avoir fait disparaître toutes ces restrictions concernant le service de la quarantaine, sans établir de nouveaux règlements, convaincre le peuple anglais qu'il n'existe aucun danger d'importer la maladie ? Nous avons réussi à le convaincre qu'il n'existe pas de maladie dans le pays. Maintenant, nous voulons essayer de lui faire croire que, grâce aux règlements et à notre service de quarantaine, cette maladie ne peut se répandre. Mais nous avons échoué dans cette tentative et le gouvernement n'a pas cherché à étudier ce côté de la question. Il paraît parfaitement indifférent à la chose. Je considère que tant que nos règlements concernant la quarantaine resteront ce qu'ils sont actuellement, il est pour ainsi dire inutile d'adopter une résolution comme celle-ci, car le peuple anglais peut immédiatement nous répondre qu'il n'existe aucun moyen de prévenir l'importation de la maladie des Etats-Unis au Canada, et qu'il y a eu des épidémies de pleuro-pneumonie dans ce pays. Ils nous diront : Aussi longtemps que vos règlements actuels existeront, nous devrons considérer comme dangereux de notre part de modifier la loi qui exige que le bétail importé dans ce pays soit abattu en arrivant au port de débarquement.

Lorsque le ministre de l'Agriculture a visité l'Angleterre, l'été dernier, et qu'il a mentionné incidemment tout l'avantage qui découlerait pour le Canada de la disparition de cet embargo, je ne crois pas qu'il ait fait tout ce qu'il aurait dû faire pour arriver à ce résultat. Il n'a pas traité la question en homme d'affaires, il ne s'est pas conduit de manière à convaincre le peuple anglais qu'il n'existait aucun danger de laisser entrer la maladie dans leur pays en ouvrant la porte au bétail canadien, et que l'on devrait nous tenir compte de ce que nous avons fait pour eux. Il a fait preuve de trop de générosité, car tout en se vantant d'accorder un privilège au peuple anglais, il n'a jamais songé à lui demander en retour de nous accorder un traitement privilégié qu'il n'était pas disposé à accorder aux Etats-Unis ou à tout autre pays de l'univers.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Vu les remarques du chef de la gauche (M. Borden), sur cette question, je crois qu'il convient que je donne quelques explications à ce sujet. Tout en n'ayant pris connaissance de la motion que ce soir, je l'approuve dans sa forme, ainsi que dans l'esprit avec lequel elle est dictée. Cette motion dit que :

> Les preuves les plus évidentes ayant été fournies aux autorités britanniques à l'effet qu'il n'y avait aucun motif plausible d'appliquer aux bestiaux canadiens les prescriptions de l'acte de la Grande-Bretagne concernant les maladies des animaux, etc.

Je n'ai pas la moindre hésitation à approuver cette déclaration. La preuve fournie au ministre de l'Agriculture dans le gouvernement anglais, M. Hanbury, était tellement concluante, qu'il m'a déclaré à moi-même, privément, lors de notre entrevue, qu'il n'existait aucune maladie chez le bétail canadien pouvant nécessiter l'application des dispositions de cette loi. Quand je lui ai fait remarquer qu'il serait bon de rendre cette déclaration publique, il le fit au cours d'une entrevue à laquelle le député de Grey-est (M. Sproule) a fait allusion, en déclarant devant l'assemblée des associations, à Edinburgh, qu'il était convaincu qu'il n'existait actuellement au Canada aucune maladie contagieuse comme celles dont on craignait l'introduction en Angleterre. Nous prétendons donc avoir fourni à l'Angleterre la preuve qu'il n'existe plus aucun motif possible d'appliquer aux bestiaux canadiens les dispositions de cette loi. Puisque j'ai parlé de l'entrevue d'Edimbourg, je dirai quelques mots en réponse à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), qui a cité le discours de M. Hanbury relativement à la clause de la nation la plus favorisée. Il semble croire que cette clause ne peut nuire à l'application des prescriptions de l'acte de la Grande-Bretagne concernant les maladies des animaux ou aux adoucissements qui peuvent y être apportés. Ces deux choses sont bien distinctes. La clause de la nation la plus favorisée s'applique uniquement aux impôts douaniers et n'a aucun rapport avec l'acte impérial que je viens de citer ou ses amendements. Peu de temps après cette entrevue, j'ai attiré l'attention de M. Hanbury sur la question, par l'entremise de lord Strathcona, et un fonctionnaire de son ministère a répondu que M. Hanbury avait commis une erreur en faisant cette allusion à la clause de la nation la plus favorisée, car cela n'avait rien de commun avec la question qui nous occupe.

Quant à cette motion, j'ai déjà déclaré dans plus d'une circonstance que le peuple canadien était unanime sur cette question. Tous ceux qui ont voulu accorder la moindre attention à la question de l'embargo imposé sur le bétail canadien sont pleinement convaincus, d'abord qu'il n'existe aucune maladie de cette nature au Canada, et en deuxième lieu que cette mesure n'était pas nécessaire pour protéger les troupeaux de l'Angleterre. Je considère que le parlement et le gouvernement canadiens peuvent faire valoir cette question avec beaucoup de force auprès des autorités im-

périales. La ligne de conduite tracée dans cette résolution est exactement celle que j'ai adoptée l'année dernière en Angleterre. Mais ces représentations auront cette fois beaucoup plus de force car elles seront faites non par le ministre de l'Agriculture de ce pays, mais par le premier ministre du Canada, agissant en sa qualité de plénipotentiaire de ce pays à la conférence impériale. Il faut que cette résolution soit adoptée, et que tout l'appui possible soit accordé au chef du gouvernement, lorsqu'il se rendra à la conférence impériale de Londres, et cherchera à faire valoir les raisons mentionnées dans cette résolution.

Il y a une couple d'autres questions auxquelles je veux faire allusion. Je n'éprouve pas la moindre hésitation à demander cette faveur aux autorités impériales, car je suis persuadé que cette demande ne peut avoir pour effet de nuire à l'Angleterre. Je ne voudrais pas demander à la mère patrie de nous accorder un avantage qu'elle pourrait considérer comme étant contraire à ses intérêts, mais, dans le cas actuel, nous demandons quelque chose qui non seulement ne peut lui nuire, mais qui est de nature à l'aider. Il est bien connu que les électeurs anglais ne tiennent pas à ce que le bétail canadien soit importé dans l'intérieur du pays, mais il est aussi bien établi qu'un grand nombre de cultivateurs anglais, qui se livrent à l'engraissement du bétail et qui achètent des animaux à cette fin, désirent beaucoup pouvoir acheter du bétail canadien. Nous savons aussi que les bouchers des grandes villes anglaises seraient heureux d'avoir nos animaux gras ou propres à la boucherie, afin de pouvoir les entrer dans l'intérieur du pays et les abattre quand ils en auraient besoin.

Ils comprennent dans quelle condition désavantageuse se trouvent ces animaux qui, dans les huit jours de leur arrivée dans les six ports d'entrée de l'Angleterre qui leur sont ouverts, doivent être abattus, quel que soit leur état. Il arrive très souvent que le bétail canadien, comme le bétail américain et le bétail venant de la République Argentine, est débarqué et conduit au pâturage sérieusement blessé, et il serait dans l'intérêt de la santé publique que ces animaux fussent mis en pâturage et engraissés durant un certain temps avant d'être abattus. Les bouchers de Manchester, de Birmingham, de Wolverhampton et des villes de l'intérieur où les pâturages font défaut, désirent tous que le bétail canadien soit admis librement dans le pays.

L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a fait allusion à la quarantaine entre le Canada et les Etats-Unis. J'ai ici les représentations qui ont été faites le printemps dernier aux autorités impériales dans une dépêche adressée par le gouvernement du Canada au gouvernement anglais. Il est clairement énoncé dans cette dépêche que la quarantaine de 90 jours entre les Etats-Unis et le Canada a été abolie en 1897, pour l'excellente raison que depuis dix ans il ne s'est pas déclaré un seul cas de pleuro-pneumonie aux Etats-Unis. Il est également dit dans la dépêche, que vu le fait qu'aux Etats-Unis cette maladie est inconnue, et que le peuple américain était pleinement convaincu que cette maladie n'existait pas et n'avait jamais existé au Canada, les autorités des deux pays se sont crus justifiables de faire disparaître cette quarantaine de 90 jours.

J'ai aussi en mains la réponse du gouvernement impérial à ce mémoire, et on ne peut y trouver la moindre allusion à l'abolition de cette quarantaine entre le Canada et les Etats-Unis. Cette raison n'est nullement invoquée pour refuser de lever l'embargo qui frappe notre bétail. On n'a jamais eu recours à cet argument, et j'ose croire que si c'eut été là une des principales raisons pour lesquelles les autorités impériales refusèrent de lever l'embargo, comme le prétend l'honorable député (M. Sproule), ces dernières y auraient fait allusion dans leur réponse à notre mémoire.

M. SPROULE : J'ai surtout essayé de démontrer que si, en 1896, un simple relâchement dans l'application des règlements concernant la quarantaine avait eu pour effet de faire imposer l'embargo, comme le prétendaient—bien à tort—les amis du ministre de l'Agriculture, il était peu probable que les autorités anglaises consentiraient, aujourd'hui, à lever cet embargo alors que la quarantaine est complètement abolie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'étais pas ici en 1896, mais j'ai suivi la discussion très attentivement, et l'on prétendait à cette époque que des animaux avaient été amenés des Etats-Unis et expédiés des ports canadiens en Angleterre, et que parmi ces animaux on en avait découvert quelques-uns atteints de la maladie. Notre prétention fut que ces animaux n'étaient pas atteint de pleuro-penumonie, et je crois que la chose a été alors clairement établie. Cette prétention fut également soutenue par sir Charles Tupper, et il crut avoir démontré la chose bien clairement. Dans tous les cas, s'il pouvait exister quelque danger de voir la maladie se propager à cette époque, par l'expédition de bétail américain, depuis ce temps la pleuro-pneumonie a complètement disparu des Etats-Unis. Je ne me rappelle pas exactement en quelle année ces animaux furent supposés atteints de la maladie.

M. SPROULE : En 1892.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est bien cela. En 1897, lorsque la quarantaine entre le Canada et les Etats-Unis a été abolie, il me fut clairement démontré par le bureau des industries animales à Washington, que l'on n'avait pas entendu parler d'un seul cas de pleuro-pneumonie depuis quatre ans. Il en a peut-être existé

quelques cas isolés en 1892, mais depuis cette date jusqu'à présent on n'a pas entendu parler qu'un seul cas de pleuro-pneumonie se soit déclaré aux Etats-Unis ou même sur tout le continent américain. Nos voisins possèdent actuellement une organisation très complète dans leur bureau des industries animales à Washington, et sont en mesure de surveiller, dans tous les états de l'Union, l'apparition et le développement des maladies contagieuses chez les animaux et d'enrayer le fléau. Dans ces circonstances, je suis d'avis qu'il n'y a pas la moindre raison pour les autorités impériales de maintenir l'embargo par crainte de pleuro-pneumonie venant du Canada ou des Etats-Unis. Mais je désire faire remarquer que si les autorités impériales consentent à faire disparaître l'embargo y mettent pour condition que nous devrons édicter des lois de quarantaine contre les Etats-Unis, nous sommes parfaitement prêts à le faire dès demain. Nous sommes libre d'agir de la manière que nous croirons devoir être le plus avantageux pour nous. Nous avons fait disparaître la quarantaine entre ce pays et les Etats-Unis par décret ministériel, et nous sommes libres de le remettre encore en vigueur, par décret ministériel, absolument comme les Américains sont libres de nous imposer une quarantaine de 90 jours s'il en prend fantaisie au département de l'Agriculture de Washington. Si une difficulté se présente à ce sujet, nous sommes absolument libres, comme ils le sont de leur côté, de décider de toute ligne de conduite que nous croirons être plus avantageuse pour notre propre pays. Par conséquent, l'argument que l'on invoque tombe de lui-même.

Je désirerais ajouter que je suis parfaitement convaincu et que les autorités impériales reconnaissent et comprènnent que le bétail n'est atteint d'aucune maladie au Canada. La raison que M. Hanbury m'a donnée, et qu'il a aussi fait connaître à ceux qui l'ont interviewé en Angleterre pour le maintien de l'embargo, est qu'il croyait qu'il valait mieux, dans les intérêts du commerce, d'avoir une loi fixe plutôt qu'un simple règlement qui pourrait être changé de temps à autre. Cela constitue une raison très ingénieuse ; et elle est exposée de façon fort plausible. Je dois avouer, cependant, qu'elle ne me convient nullement, je crois que c'est aussi là l'idée que s'en fait la majorité de la population en Angleterre. M. Hanbury l'a complètement abandonnée en cessant de prétendre que l'embargo déjà décrété était maintenu pour se défendre contre tout danger de maladie venant du Canada. Je puis déclarer à mon honorable ami, le chef de l'opposition, que je ne crois pas avoir jamais rien dit qui put indiquer que M. Hanbury, ou toute autre personne en Europe, reconnussent qu'elles agissaient ainsi par mesure de protection pour leur propre industrie du bétail, ou en se basant sur un point de vue de protection, ainsi que nous entendons la protection au Canada. Ni M. Hanbury ni

M. Chamberlain, ni personne autre que j'ai pu rencontrer là, ne conviendraient de cela. Quelqu'ait pu être leur pensée, ou quelque soit la conclusion que nous pourrions tirer de leur façon de procéder, ils n'ont jamais convenu qu'ils agissaient ainsi pour ce que nous appellons protection au Canada.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai simplement prétendu que l'honorable ministre de l'Agriculture avait dit la chose.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas avoir jamais dit cela. J'ai déclaré que leur conduite semblait indiquer que c'était ce motif qui les faisait agir, mais je n'ai jamais prétendu que M. Hanbury et M. Chamberlain avaient reconnu la chose, car lorsque je les ai pour ainsi dire accusés de ce fait, ils ont protesté énergiquement et refusé de reconnaître avoir agi par esprit de protection.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai dit tout simplement que l'honorable ministre avait déclaré qu'il était satisfait que la véritable raison qui les avait portés à maintenir l'embargo était leur désir de protéger les producteurs anglais.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois en effet avoir dit cela, mais j'ai cru comprendre que l'honorable député voulait prétendre que j'avais dit qu'ils avaient reconnu ce fait en Angleterre.

M. BORDEN (Halifax) : Non.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis heureux d'avoir mal interprété les paroles de l'honorable député, car je ne voudrais pas que cette impression fut connue à l'étranger.

M. SPROULE : M. Gill dit, dans son discours devant M. Hanbury :

> La véritable question c'est qu'il s'agit d'une lutte entre le libre-échange et la protection.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En effet, quelques personnes en Angleterre ont dit cela, mais aucun personnage occupant une position officielle a reconnu en ma présence ou ailleurs, en autant que je sache, qu'il s'agissait de cela. Je suis moi-même convaincu qu'il sera possible, lors de la conférence impériale entre l'Angleterre et ses colonies, pour discuter les relations commerciales entre les différentes parties de l'empire, d'amener cette question sur le tapis et de la discuter dans un esprit large et au point de vue impérial. Il est donc important que le premier ministre s'en occupe, et son attitude sera encore plus forte si elle est l'expression unanime de la Chambre des communes du Canada exprimée au moyen de cette résolution, qui indique que les représentants du peuple de ce pays comprennent l'importance de cette question et partagent tous la même opinion à ce sujet.

L'amendement est adopté.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. TAYLOR : J'ai compris que le comité des comptes publics était convoqué pour mardi prochain, et M. Kemp, qui est parti pour retourner chez lui, voulait demander au ministre des Travaux publics de faire transmettre au greffier du comité tous les papiers, pièces justificatives et la correspondance qui peuvent se trouver dans son ministère relativement à la question concernant M. Rondeau. Une résolution demandant la production des pièces justificatives et autres documents concernant cette affaire, qui peuvent se trouver dans le ministère des Travaux publics, a été adoptée par la Chambre. M. Kemp a aussi écrit une lettre à ce sujet au ministre, il y a quelques jours passés ; cependant, ces documents ne sont pas encore produits.

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

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, $510,650.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La dernière fois que nous avons discuté ces crédits, on m'a demandé quelle était l'estimation totale préparée par le ministère du coût des travaux que l'on est en frais de compléter à Sydney. Je suis en mesure de répondre à cette question. Ces travaux devront coûter en chiffres ronds environ $400,000. Nous avons déjà voté et dépensé sur ce montant $314,000. On m'a aussi demandé des renseignements au sujet de Lévis. Les estimations du département, pour les travaux exécutés ou à être complétés à ce dernier endroit, depuis 1896, comprennent un montant de $340,000, et à part les crédits mentionnés dans les estimations supplémentaires, il nous faudra environ $60,000. J'ignore s'il a été question de Stellarton, mais que la chose ait été mentionnée ou non, j'ai ici un état indiquant que les travaux que l'on se propose d'exécuter à cet endroit coûteront $116,000. L'année dernière la Chambre a voté à cette fin un crédit de $20,000, du 1er juillet 1901 au 31 mars 1902, nous avons dépensé $10,000 en chiffres ronds, ce qui laisse une balance à payer de $9,623.49. Il faudra encore dépenser environ $80,000 pour compléter les travaux, mais nous ne demanderons pas ce montant pour le présent. Nous avons l'intention de compléter le travail aussi rapidement que possible, conformément aux plans qui ont été produits. On m'a demandé quelle partie des $15,000 votés pour la Rivière-du-Loup était destinée à des travaux de ballastage et quelle partie à l'achat de terrain. Dans le premier cas, le montant fixé est de $9,000, ce qui laisse une balance de $6 pour l'achat du terrain. Nous n'avons pas encore conclu aucun arrangement pour le terrain ou même approché les personnes qui en sont propriétaires, mais les fonctionnaires du ministère croient que ce montant sera suffisant. Le montant total des travaux à Pointe-Tupper est estimé à $113,000.

L'honorable M. HAGGART : J'ai compris des paroles de l'honorable ministre, que le pont de Hillsboro allait coûter $1,200,000, qu'il allait falloir dépenser $1,400,000 pour compléter l'embranchement de Murray-Harbour, et que les nouvelles locomotives sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard allaient coûter $200,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Exactement.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que cela comprend toutes les dépenses que l'on se propose de faire au compte du capital pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Quand espérez-vous que les travaux seront terminés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans deux ou trois ans.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre voudrait-il dire la longueur de voie sur l'Intercolonial qui est actuellement pourvue de nouveaux rails en acier d'un poids plus considérable par verge. Quelle longueur est complétée ? Combien reste-t-il à compléter ? Quel sera le coût de l'ensemble des améliorations projetées sur le chemin de fer Intercolonial, et lorsqu'elles seront complétées ? L'honorable ministre voudra-t-il nous donner ces renseignements la prochaine fois que nous discuterons les item du chemin de fer Intercolonial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demanderai aux employés du ministère de fournir ces renseignements et je verrai à ce que nous les ayons lorsque nous discuterons le premier item du budget supplémentaire. Je peux dire maintenant que nous avons posé l'an dernier 124½ milles de rails neufs et plus pesants. Cette année nous avons posé environ 64 ou 65 milles, et nous espérons en poser environ 40 ou 50 milles de plus avant la fin du présent exercice financier.

M. HACKETT : Je voudrais faire une obsevation au sujet du havre de la baie de Murray et autres affaires de chemin de fer dans l'Ile du Prince-Edouard. Il n'est pas nécessaire de prendre les observations que je vais faire comme une critique adverse du crédit demandé, parce que ce crédit est nécessaire, et la seule plainte que je puisse formuler c'est qu'on ne dépense pas assez d'argent pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Il y a plusieurs années que l'on a conçu le projet d'embranchement à Murray-Harbour. Lorsqu'on a construit le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard en 1872-73, cette partie du pays située au sud d'Hillsborough a été laissée sans aucunes communications par chemin de

fer. Depuis ce temps la population a demandé à grands cris ces communications, et ce n'est que tout récemment qu'on a fait droit à sa demande. Ce chemin de fer parcourt une vaste étendue de pays située au sud de Hillsborough, à quelque 30 ou 40 milles de toute communication par chemin de fer. C'est un pays agricole, peuplé par une population économe, industrieuse et honnête, et comme elle a contribué à la construction de chemins de fer dans tout le Canada, il n'est que juste qu'on s'occupe un peu de ses besoins. Et bien que cette somme puisse paraître considérable pour construire le chemin de fer et achever un pont conduisant à Hillsborough, elle n'est pas trop considérable pour les intérêts de la population. Cet embranchement de chemin de fer s'étend depuis Southport jusqu'à la baie de Murray, avec un pont conduisant à Hillsborough, pour lequel la population de l'Ile du Prince-Edouard est obligée de contribuer. Il deviendra un important auxiliaire de chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et contribuera éventuellement à réduire de beaucoup le déficit sur cette ligne. On a également en vue d'autres embranchements, et je désire appeler l'attention sur la ligne d'embranchement de Prince-Ouest, qui formait aussi partie du projet de construction de lignes auxiliaires pour aider au développement de la ligne mère. Je veux parler de la ligne d'embranchement qui passe à ou près la station O'Leary, sur la côte ouest de l'Ile du Prince-Edouard, à une distance d'environ 12 ou 15 milles de la ligne mère. La population qui habite cette région n'a ni ports ni quais ni aucune facilité pour expédier ses produits, et elle est obligée de les transporter en voiture sur une distance de 15 milles ou à peu près sur d'assez mauvais chemins. L'an dernier j'ai porté la chose devant l'honorable ministre, qui m'a dit ne pouvoir faire faire une exploration ou une estimation pour la construction de la ligne alors, mais qu'il espérait y réussir un peu plus tard. J'espère que cette année il s'occupera de faire faire une exploration entre O'Leary et la côte ouest de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Entre O'Leary et le Cap-Wolfe.

M. HACKETT : Je suis heureux de voir que le ministre comprend la situation. La construction de cet embranchement sera non seulement un auxiliaire de la ligne mère, mais elle sera très avantageuse pour les cultivateurs et les pêcheurs de cette partie de la côte.

Je désire également attirer l'attention sur le fait que le Cap-Wolfe n'est qu'à environ 20 milles des côtes du Nouveau-Brunswick, à Richibouctou, dans le comté de Kent. De Richibouctou au chemin de fer International il y a une ligne de chemin de fer connue sous le nom de chemin de fer de Kent-nord, qui est sous la direction de M. Brown à Richibouctou. Si l'on construisait cet embranchement sur la côte ouest, les habitants de cette partie du pays ont assez d'esprit d'entreprise commerciale pour mettre un petit bateau à vapeur qui ouvrirait les communications avec Richibouctou qui n'est qu'à 15 milles et qui se relie directement au chemin de fer de Kent-nord, et à l'Intercolonial. Cela développerait le commerce par là et donnerait plus de facilités à la population. Il faut que la population de l'extrémité ouest de l'Ile du Prince-Edouard fasse tout le tour jusqu'à la partie est avant de pouvoir expédier ses produits. Ce chemin de fer raccourcierait de beaucoup la distance et serait très avantageux pour la population. J'ai confiance que le ministre donnera ordre de faire une exploration et une estimation et j'espère que plus tard nous verrons dans le budget une somme pour construire cette ligne, qui est si nécessaire à la population.

Nous savons que dans ces jours de progrès, il faut des moyens de transport plus rapides, et la population qui n'en a pas est absolument distancée dans la course. Dans la partie ouest de l'île, entre Summerside et Tignish, pendant la saison, soit environ huit mois, nous avons deux convois par jour qui circulent dans cette section. Durant la saison d'hiver, il n'y a qu'un seul convoi, et la population est forcée de se contenter des facilités que lui offre ce seul convoi par jour. Comprenant les difficultés qu'ils ont à subir, les électeurs de Prince-ouest ont tenu une grande assemblée dans le village de Tignish, en novembre dernier, pour discuter la question. Un grand nombre d'hommes importants du district, y compris quatre ou cinq membres de la législature provinciale, ainsi que l'honorable sénateur Yeo et d'autres messieurs occupant de hautes situations. A cette assemblée on adopta la résolution suivante. Et, si cela devait ajouter de la force à ma prétention, je dirais à l'honorable ministre que ces messieurs sont de chauds libéraux et l'ont toujours été. L'un d'eux, le proposeur, fait partie de la maison J. H. Myrick et Cie et est l'un des plus grands clients du chemin de fer, et le secondeur est le Rév. D. M. Macdonald qui, depuis trente ans, est le curé de Tignish et de cette partie du pays. Voici cette résolution :

Attendu que le service des trains accordé à Prince-ouest est tout à fait insuffisant pour les besoins du pays et guère meilleur que lors de l'ouverture du chemin il y a un quart de siècle.

Et attendu qu'un seul train par jour dans cette vaste et prospère région du pays n'est nullement de nature à créer un trafic pour le chemin lui-même, puisque le trafic ne suit que des voies convenables.

Et attendu qu'on épargnerait certainement une bonne partie sinon toutes les énormes dépenses que l'on fait pour entretenir la ligne libre des amoncellements de neige en faisant circuler deux trains en hiver :

Qu'il soit donc résolu, que cette grande assemblée des électeurs de Prince-ouest insiste fortement auprès du ministre des Chemins de fer, l'honorable A. G. Blair, sur la nécessité de faire circuler deux trains en hiver, aussi bien qu'en été sur cette partie la plus lucrative de notre

chemin de fer ; et qu'il soit résolu de plus de prier les représentants au Sénat et à la Chambre des communes de demander avec instance au ministère des Chemins de fer du Canada, jusqu'à ce qu'il les accorde, ces améliorations absolument nécessaires.

Cette résolution a été adoptée à l'unanimité à cette grande assemblée représentative des électeurs de toutes nuances politiques de Prince-ouest. L'assemblée a aussi nommé un comité composé du Rév. A. E. Bark, M. Wm. Tadyer et du capitaine Reed, M.A.L., pour aller voir l'administrateur du chemin de fer à Moncton et aussi le ministre lui-même au sujet de cette amélioration. Ces messieurs, à grands frais personnels et dans le temps le plus affairé de la saison, ont vu l'administrateur à Moncton, et j'ai compris que quelques-uns avaient vu le ministre. Nous espérions, comme résultat, avoir ce second train par jour pendant l'hiver. Rien n'a été fait. Cependant, le second train a commencé à circuler sur la route un peu plus de bonne heure que l'an dernier—le 14 avril au lieu du 14 mai comme l'an dernier—mais le printemps a été en avance d'un mois sur l'an passé. Le ministre sait que nous avons deux trains pendant huit mois de l'année, et assurément il comprendra que, pour accommoder les gens à l'ouest de Summerside—quelques-uns d'entre eux se trouvant à soixante et huit milles de Summerside, il faudrait maintenir les deux trains par jour pendant les quatre autres mois de l'année. J'espère que l'honorable ministre accordera à cette question une favorable considération et qu'il se trouvera en état de me dire ce soir que nous aurons deux trains par jour.

Une autre amélioration nécessaire sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, c'est une nouvelle gare à Alberton. Le ministre en a parlé hier, et a dit qu'il en faudra réellement une un de ces jours. Les gares, à Alberton, Charlottetown et Georgetown—il pourvoit à une gare à Georgetown dans le budget que nous avons discuté hier soir—sont trois vieilles gares bâties par les entrepreneurs lors de la construction du chemin de fer, il y a près de trente ans. Ce pouvait être des constructions de première classe dans le temps. Elles sont non seulement vieilles, elles sont antiques, hors de date. Le bâtiment, à Alberton surtout, se détériore rapidement. L'honorable ministre se rappelle qu'il y a une voie de raccordement en forme d' "Y" à la station. S'il ne s'en rappelle pas, le sous-ministre et l'ingénieur en chef qui ont construit le chemin et sont au fait de tout, pourront le renseigner. Les trains venant de l'ouest à Alberton sont obligés de reculer sur un quart de mille, à peu près, pour prendre la ligne-mère, ce qui occasionne non seulement un retard mais constitue un danger pour les employés et les voyageurs. J'espère que lorsque l'honorable ministre contruira la nouvelle gare, ce qu'il fera bientôt j'espère, il fera disparaître cet ennuyeux "Y". Je serais heureux que l'honorable ministre me donne une réponse ce soir à ces questions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je peux assurer à l'honorable monsieur (M. Hackett) que ce n'est pas parce qu'on n'a pas insisté très fortement auprès de moi sur l'importance de ces sujets, que je ne leur ai pas donné toute l'attention voulue et que je n'ai pas demandé au parlement de nous donner l'argent nécessaire pour ces améliorations. Je veux plus particulièrement parler des améliorations à Alberton, à Charlottetown et d'autres endroits de la ligne-mère. Je suis parfaitement au fait du besoin de faire beaucoup de choses, mais nous faisons de si grandes dépenses pour l'embranchement du chemin de fer d'Hillsborough, que je ne me suis pas cru justifiable d'entreprendre ces travaux sur une aussi grande échelle que nous l'eussions fait si nous n'avions pas eu sur les bras une aussi grande entreprise. Je partage pleinement les vues exprimées par l'honorable monsieur, et pour ma part je serais bien disposé à pousser aussi loin que possible pour répondre à ses désirs. D'autres représentants de l'Ile m'ont vivement sollicité, mais j'ai été forcé de leur répondre comme je le fais à l'honorable monsieur ce soir ; ils doivent prendre un peu patience jusqu'à ce qu'il se présente une occasion plus favorable d'entreprendre ces travaux plus convenablement. Quant à la question du train, je crois qu'il eut été possible de faire quelque chose l'hiver dernier pour l'établissement d'un second train pendant l'hiver, si ce n'eût été pour une foule de raisons diverses.

La saison était très avancée lorsqu'on en a parlé et alors la question était quelque peu compliquée par la proposition d'établir un raccordement entre le Cap-Tourmentin sur les côtes du Nouveau-Brunswick, à l'extrémité du chemin de fer du Cap-Tourmentin, et le chemin de l'Ile du Prince-Edouard de l'autre côté. On faisait des efforts dans ce sens, et tant que nous ne connaîtrons pas au juste ce qui en résultera, les officiers de la ligne m'ont conseillé qu'il vaudrait peut-être mieux de ne pas insister davantage pour faire circuler des trains, tel que demandé. Bien que ce fut tard dans la saison d'été, c'était très de bonne heure dans la saison d'hiver. Puis, des circonstances tout à fait particulières m'ont empêché pendant un certain temps d'accorder la moindre attention à ces sujets. Et la saison s'est passée ainsi. Je désire seulement, et même au prix de certaines dépenses pour le pays, donner à la population de l'Ile un service raisonnable. Je crois qu'elle y a droit, et je sympathise pleinement avec ses désirs dans ce sens. Je ne pense pas pouvoir en dire davantage pour le moment. Je ne crois pas que si je parlais d'une manière plus définie cela favoriserait le projet en aucune manière. L'honorable monsieur devra se contenter de l'expression de mon désir de faire tout ce que je pourrai, conformément à toutes les autres considérations qui

touchent à la question, pour répondre aux désirs de la population relativement à ces trains.

M. HACKETT : Quant au second train, je consens volontiers à m'en remettre à l'honorable ministre, et qu'il rendra justice à la population de cette partie du pays. Je voudrais lui demander quelles sont ses intentions relativement à la ligne d'embranchement d'O'Leary à la côte ouest.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Bien qu'on n'ait pas insisté trop fortement sur ce sujet devant moi, il a été passablement discuté à propos du chemin de fer de Kent-nord. Ceux qui sont intéressés dans le chemin de fer de Kent-nord, ont dit dans la presse et de différentes autres manières que c'était un chemin désirable du moins pendant la saison d'été et jusqu'à un certain point en hiver, pour les personnes qui désirent atteindre l'île de la manière la plus expéditive en venant de l'ouest. Ce serait un raccordement plus rapide et dans certain sens plus intime que celui d'aujourd'hui, soit par la Pointe-du-Chêne, soit par le Cap-Tourmentin. Mais on ne me l'a pas présentée comme une question urgente. Je ne voudrais pas encourager l'honorable monsieur à espérer que pendant que nous avons sur les bras cette entreprise de Hillsborough, nous entreprendrions probablement la ligne d'embranchement jusqu'au Cap-Wolfe, dont il a parlé. Je crois qu'elle devra rester en suspens pendant un certain temps. Sans doute, cette ligne se recommande d'elle-même ; mais à présent je ne saurais exprimer une opinion formelle sur le sujet.

Canal du Sault-Sainte-Marie — approfondissement et agrandissement des entrées.. .. ..$50,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit est destiné à continuer les travaux d'approfondissement et d'agrandissement de l'entrée du canal de Sainte-Marie. Je crois qu'il est généralemen connu que nous ne jouissons pas des mêmes avantages qu'à l'entrée du canal sur le côté américain. La profondeur n'est que de 18 pieds et une couple de pouces, et quelques accidents graves se sont produits. Nous désirons placer notre canal sur un pied d'égalité avec celui de nos voisins. L'entrée de l'écluse du côté américain a 22 pieds, et nous ne voudrions pas avoir moins que cela. Je me propose de pousser ces travaux jusqu'à ce que nous ayons une entrée suffisante.

L'honorable M. HAGGART : Quel en sera le coût.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le coût estimatif des entrées d'amont et d'aval est d'environ $450,000. L'entrée d'aval coûtera environ $140,000 à $150,000, et celle d'amont à peu près $300,000. Nous n'avons pas encore commencé l'entrée d'amont.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre sait-il ce qu'il paie par verge ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-ministre me dit que nous payons $2.95 par verge. C'est un mélange de roche friable et de terre.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce par soumission et contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre serait-il capable de dire quelle est la quantité de roc, et de la terre, afin que nous puissions voir si le prix est correct ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est raisonnable. Je laisserai savoir à l'honorable monsieur si nous pouvons donner ce renseignement.

L'honorable M. HAGGART : Il devrait le pouvoir, parce que le ministère ne devrait pas donner de contrat sans savoir cela. L'honorable monsieur voudrait-il me dire quelle est la hauteur moyenne de l'eau sur le busc de l'écluse aujourd'hui, et si l'eau du lac Supérieur hausse ou baisse au Sault-Sainte-Marie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-ministre dit qu'il n'y a aucun abaissement perceptible de l'eau ; s'il y a quelque chose, elle est un peu plus haute. La hauteur est maintenant de 20 pieds 3 pouces.

L'honorable M. HAGGART : Afin de rendre ce niveau propre à la navigation il faudrait qu'elle ait une couple de pieds de plus dans le prisme.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, le prisme est très bien.

L'honorable M. HAGGART : Mais il y a un prisme au fond de l'écluse, et il devrait être d'au moins 22 pieds.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est la profondeur que nous nous proposons de lui donner.

L'honorable M. HAGGART : Qui sont les entrepreneurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Bowman est l'entrepreneur.

L'honorable M. HAGGART : Y avait-il plusieurs soumissionnaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y en avait trois, celui-ci avait la plus basse soumission.

M. SPROULE : Quand ces travaux seront-ils terminés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'entrée d'aval est maintenant terminée, l'entrée d'amont n'est pas encore commencée.

L'honorable M. HAGGART : Je suppose que c'est virtuellement pour accommoder la population du Sault-Sainte-Marie. Si j'ai bien compris, le contrat a été fait avec M. Ryan pour faire toute l'excavation jusqu'au chenal américain, et l'argent que vous dépensez maintenant est pour atteindre le quai de la ville.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, c'est pour l'entrée principale.

L'honorable M. HAGGART : Mais vous dites que la principale part de ce crédit se dépense en aval de l'écluse ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A l'entrée d'aval.

L'honorable M. HAGGART : J'ai compris qu'il était pourvu à cela dans le vieux contrat, mais que l'eau n'était pas assez profonde pour permettre aux navires passant par le canal de se rendre au quai de la ville, et que cette forte dépense était nécessaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas exact. Le contrat Ryan n'exigeait que 18 pieds 6 pouces, ainsi que pour le canal en général.

L'honorable M. HAGGART : C'est peut-être le ministère des Travaux publics qui fait ces excavations près de la ville.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que c'est lui. Nous ne faisons pas cet ouvrage.

M. SPROULE : L'honorable ministre sait-il si les bateaux du chemin de fer du Pacifique Canadien se servent ou non de ce canal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'ils s'en servent. Il s'élève une certaine question à propos de charbon qui tend à détourner une certaine partie du trafic. Je crois qu'ils s'en servent de temps à autre.

M. SPROULE : J'ai entendu dire que c'était parce que les bateaux de la compagnie avaient le privilège de faire du charbon sur le côté américain pourvu qu'ils passent par le canal américain, mais j'ai également entendu prétendre que c'était parce que notre canal ne convenait pas pour le passage des bateaux. Il serait important de savoir si c'est ou non le fait ; et si tel est le cas, il vaudrait beaucoup mieux finir le canal le plus tôt possible.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai lieu de croire que l'honorable député est mal informé.

M. BENNETT : Je crois que la déclaration de l'honorable ministre est correcte en ce qui concerne le privilège de faire du charbon dont jouissent les bateaux sur le côté américain ; en d'autres termes, qu'en y faisant escale ils peuvent y faire du charbon sans payer de droits. Les personnes qui connaissent les noms de quelques-uns des plus gros bateaux sur les lacs supérieurs remarqueront qu'un grand nombre de ces bateaux américains passent par l'écluse canadienne, et il n'y a aucun doute quant à la supériorité de l'écluse canadienne comparée à l'écluse américaine. Les gens qui reconnaissent les noms des grands navires américains s'étonnent toujours d'en voir passer un si grand nombre par l'écluse canadienne. Le fait que les navires passent par l'écluse américaine n'est pas dû à la supériorité de cette écluse, mais il est entièrement dû, ainsi que me l'ont maintes et maintes fois avoué les navigateurs, au désir qu'ils ont de s'épargner les hauts prix du charbon du côté canadien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voilà, je crois, la vérité.

Canal de la Trent—construction, (à voter de nouveau $300,000).. .. ..$300 000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de voter de nouveau un crédit de l'année passée. Nous ne nous attendons pas à dépenser plus de $315,000, et nous demandons l'autorisation de dépenser cette année la balance du crédit non dépensé l'an dernier.

M. BENNETT : Je pense que les comtés qui aboutissent à ce réseau de navigation communément appelé le canal de la vallée de la Trent peuvent difficilement se plaindre de la manière dont le gouvernement les traite. Depuis 1896 jusqu'à 1901, on a fait des travaux considérables pour ces travaux, qui ont coûté de $400,000 en 1896 à $486,575 en 1897, et qui en 1901, se sont chiffrés à $284,503. Les travaux ont donc été poussés avec beaucoup plus de vigueur dans ces dernières cinq ou six années que jusque-là. A propos de ces travaux, je suis convaincu que si le public en général en connaissait l'importance, il leur porteraient plus d'attention. Permettez-moi de dire au comité et à l'honorable ministre que dans la ville de Peterborough, on est actuellement à établir une très vaste industrie qui est entièrement due à ce réseau de navigation. Je veux parler de ce qu'on appelle une fabrique pour la préparation de céréales alimentaires dans laquelle certains Américains ont placé des capitaux considérables, et l'on m'a dit hier qu'ils avaient intention de commencer dans quelques mois une consommation quotidienne d'au moins 20,000 boisseaux de grain et ainsi l'on pourra se faire une idée de l'importance de cette industrie. La fabrique a l'intention de manufacturer ces aliments préparés non seulement pour la consommation du Canada mais aussi pour l'exportation à l'étranger. Un monsieur de Peterborough m'a assuré, l'autre jour, qu'il était

probable que si le canal avait été terminé jusqu'au lac Ontario, la ville aurait vu s'établir une très grande usine de fer il y a peu de temps. Je dois féliciter le ministre d'en avoir accompli une partie si considérable depuis quelques années, mais malgré cela, il y a certaines sections sur lesquelles il faudrait, je crois, expliquer pourquoi les travaux n'ont pas progressé plus rapidement. Permettez-moi d'attirer l'attention sur la construction de l'écluse un peu en aval de la ville de Peterborough, que j'ai eu le plaisir de voir il y a quelques jours et qui est vraiment un ouvrage étonnant. Je vois, en consultant le rapport de l'honorable ministre, ce qui suit à propos de cet ouvrage :

Section n° 2, Peterborough—Division de Lakefield—Le contrat de cette section a été accordé à Wm. Corry et Laverdure, le 21 mai 1896, et l'époque de l'achèvement a été fixée au 1er novembre 1897.

Nous voici en 1902, et naturellement, bien qu'on ait fait des travaux considérables, cette entreprise n'est pas terminée. Je voudrais savoir quand cette écluse sera terminée et en état d'exploitation. L'achèvement de cette écluse signifie que sur une distance d'au moins 20 milles en amont des chutes Fénelon, il y aura une étendue d'eau libre jusqu'à la ville de Peterborough, et cependant il est impossible d'utiliser cette étendue d'eau tant que l'écluse ne sera pas terminée ; et non seulement en amont, mais en aval jusqu'à Hastings, à l'extrémité est. Cependant, d'après ce rapport, il semblerait que cette partie des travaux aurait dû être terminée le 1er novembre 1897, et elle n'est pas encore achevée. L'honorable ministre peut-il me dire quand l'écluse en aval de Peterborough comprise dans le contrat de Corry et Laverdure sera terminée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Une grande partie du retard a été causée par l'inexécution du contrat des ouvrages en acier destinés à cette construction. Il est vrai que les travaux de la maçonnerie n'ont pas été poussés très rapidement, mais je crois qu'on l'eût fait beaucoup plus tôt si nous avions eu confiance d'obtenir la partie d'acier de la structure à temps et prête à monter. Je crois que ce contrat date de deux ans et je ne pense pas que nous puissions avec confiance espérer avoir l'acier de la structure avant l'année prochaine.

M. BENNETT : Le rapport contient ce qui suit au sujet du contrat pour l'écluse hydraulique :

Le contrat pour ouvrage en acier destiné à l'écluse hydraulique a été accordé à la "Dominion Bridge Company. Dans le contrat, la date fixée pour l'achèvement de cet ouvrage était le mois de mai 1900, mais comme l'ouvrage en béton et les puits hydrauliques n'étaient pas terminés, il a été impossible de commencer le montage des ouvrages en acier.

D'après le rapport il paraîtrait que l'ouvrage en acier devait être terminé en mai 1900, et cependant cette date est passée depuis deux ans.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BENNETT : L'honorable ministre peut-il dire approximativement quand il espère voir l'écluse hydraulique en état de service?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas avant l'année prochaine, je crois. Elle ne sera guère finie au cours de l'exercice pour lequel nous demandons un crédit aujourd'hui. Le mieux que nous puissions espérer c'est à la fin de l'année prochaine.

M. BENNETT : J'ai compris qu'il devait y avoir une écluse hydraulique à l'extrémité de ce qu'on appelle la section du lac Balsam? Quels progrès font ces travaux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ouvrage progresse raisonnablement bien. Je crois qu'il sera bientôt terminé, en ce qui concerne le creusement.

M. BENNETT : Je veux parler de l'écluse à Kirkwood—non pas de la section d'aval.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous espérons que l'ouvrage en béton sera terminé cet été. Larkin et Langster sont les entrepreneurs et ils travaillent très bien.

M. BENNETT : Le rapport ne dit pas quand devra être terminé le contrat de Love et Aylmer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-ministre ne peut me renseigner dans le moment, mais je donnerai cette information plus tard.

M. BENNETT : Si j'en juge par ce que j'ai vu lorsque j'y suis passé, je crois que les entrepreneurs poussent l'ouvrage avec une louable vigueur. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc exhausse à présent sa voie pour s'éviter de construire un pont tournant. Quant aux travaux en général, j'espère que le ministre exigera des entrepreneurs de hâter leurs différents ouvrages pour les terminer le plus tôt possible. Ce qu'on peut attendre de ce canal, ouvre de nouveaux champs à l'imagination. Pendant plusieurs années on le considérait comme un ouvrage d'utilité locale mais il est démontré maintenant qu'on pourra s'en servir avec profit pour le transport du grain. Je peux dire à la Chambre que je sais, par une conversation avec les propriétaires du grand élévateur à grain d'une capacité d'un million et quart de boisseaux à Maitland, qu'ils auraient pu construire leur élévateur à Buffalo, mais qu'une des fortes raisons qui les ont engagés à venir à Maitland c'est que lorsque ce canal serait construit, il ferait la concurrence pour le transport de grain et qu'il tiendrait en arrêt les tarifs des chemins de fer. Je demande avec instance au ministre de presser vigou-

reusement l'ouvrage entre le lac Balsam et le lac Simcoe et d'accorder le plus tôt possible le contrat pour la section de la Baie Georgienne.

L'honorable M. HAGGART : Corry et Laverdure ont-ils terminé leur entreprise?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas encore.

L'honorable M. HAGGART : J'ai compris qu'ils avaient contre le gouvernement une réclamation qui avait été soumise à des arbitres, et que ces arbitres avaient décidé contre le gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils avaient une réclamation s'élevant à environ $320,000 ou $330,000, et tandis que le sous-ministre ne pouvait donner de certificat pour le montant qu'ils réclamaient ou pour aucune somme qu'ils eussent acceptée comme raisonnablement satisfaisante, nous avons adopté l'expédient de faire régler l'affaire par des ingénieurs respectables et compétents qui conseillaient l'ingénieur en chef dans cette affaire. Ce n'était pas un arbitrage dans le sens ordinaire, mais c'était un conseil d'aviseurs composé de trois ingénieurs qui se rendraient sur les lieux pour examiner les travaux et déterminer selon leur jugement quelle serait la juste compensation à accorder au sujet de cette réclamation. Nous choisîmes M. Hobson et M. Surtees et ils recommandèrent M. Brophy, du ministère des Travaux publics. Nous croyons qu'il serait impossible de choisir trois hommes qui inspirassent plus de confiance ou qui fussent mieux qualifiés pour décider cette question. Ils examinèrent très soigneusement l'affaire ; ils rejetèrent certains item, ils en recommandèrent d'autres à l'ingénieur en chef, et il en résulta que la réclamation est virtuellement réglée sur le pied d'une allocation de $120,000. Inutile de dire que ce résultat ne satisfera pas du tout les réclamants.

L'honorable M. HAGGART : La principale cause des difficultés avait-elle rapport aux quantités?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. C'était au sujet des prix. L'ouvrage avait un caractère particulier. Nous ne pouvions pas prévoir l'ouvrage qu'il faudrait faire. C'est la première écluse hydraulique qu'on ait construit en Amérique, et je crois qu'il n'en existe que deux ou trois semblables dans le monde. Lorsque je suis allé en Europe, j'ai passé par Bruxelles pour voir une de ces écluses, mais la nôtre est construite dans des proportions plus grandes. Nous y avons envoyé M. Rodgers pour l'examiner, et cependant il est survenu des conditions contre lesquelles aucune expérience passée ne nous permettait de lutter. Il y eût dans la poursuite des travaux des difficultés qui ont donné lieu à des divergences d'opinion entre les officiers du ministère et les entrepreneurs, différends qu'il a fallu régler absolument, et qu'on a réglé, on l'admettra, je crois, d'une manière aussi satisfaisante que possible. Même un recours aux tribunaux n'eût pas été, je crois, aussi satisfaisant ni aussi à propos.

L'honorable M. HAGGART : Le conseil des ministres a-t-il ratifié la décision ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas encore. La question est encore pendante. Voici où en est rendue l'affaire. L'ingénieur en chef a reçu la décision de ces trois messieurs, mais il n'y a pas encore donné suite. Elle est arrivée depuis l'ouverture de la session, et nous n'avons pas eu le temps de l'examiner.

L'honorable M. HAGGART : L'ingénieur en chef du ministère a-t-il exprimé son opinion ou s'est-il engagé à suivre la recommandation de ces trois ingénieurs?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Tous trois sont tombés d'accord.

L'honorable M. HAGGART : L'ingénieur en chef a-t-il déjà donné son certificat?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Tout ce que je peux dire c'est que c'est une très extraordinaire manière de procéder. La cour de l'Echiquier a été constituée pour régler ces sortes de différends. D'après le contrat, l'ingénieur en chef est le seul juge quant aux quantités et à l'ouvrage, et sur son certificat les montants sont payés. Puis on nomme un conseil d'ingénieurs, dans quel but ? Pour informer l'ingénieur en chef de ce qu'il devrait savoir lui-même, ainsi que les autres ingénieurs sur ces travaux, et ils lui recommandent de donner son certificat pour certains prix et pour certaines quantités.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est nullement question des quantités.

L'honorable M. HAGGART : Les prix sont assurément fixés par le contrat. Il ne pouvait y avoir aucune difficulté du tout avec l'ingénieur en chef ou avec les ingénieurs qui dirigeaient les travaux, et je suppose qu'il n'y en a pas eu. Ils ont certifié de la somme d'ouvrage accomplie. L'entrepreneur n'a pas été satisfait. Dans un pareil cas, il y a une manière de procéder que nous avions intention de suivre dans tous les cas de même nature : aller devant la cour de l'Echiquier. Mais on adopte une manière commode de soumettre la question à trois arbitres. Pourquoi ? Pour rassurer la conscience de l'ingénieur en chef, pour lui dire quels sont les prix et les quantités, et il est forcé de suivre leur opinion et de donner son certificat en conséquence. J'apprends qu'il n'a pas donné son certificat, et que l'affaire n'a pas encore été soumise au conseil des ministres. J'es-

père que le conseil ne sanctionnera jamais une manière de faire aussi répréhensible, mais qu'il demandera à l'ingénieur en chef de donner son certificat. S'il n'a rien certifié, il doit y avoir une différence d'opinion entre l'ingénieur en chef et les entrepreneurs, ou ces derniers ne demandaient pas de nommer un conseil d'ingénieurs pour examiner les travaux et déterminer les quantités. Les entrepreneurs ont dû de quelque manière recevoir du ministère les prix qu'il avait plu à ce dernier de fixer pour ces travaux, et si je comprends bien le ministre, il y avait différence dans les prix et non pas dans les quantités. Ils savaient les prix que fixait le ministère pour ces travaux, et s'il y avait aucune différence, il n'y avait qu'un seul moyen de la régler, c'était d'aller devant la cour de l'Echiquier, qui a été créée pour régler des cas de cette nature.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout ce que je peux dire, d'après l'expérience que j'ai acquise dans le ministère sur les résultats des appels à la cour de l'Echiquier, c'est que je ne peux approuver les conclusions qu'a tirées l'honorable monsieur. Les différends qui ont eu lieu avaient rapport à la valeur de l'ouvrage fait par ces entrepreneurs. Mon honorable ami dit qu'ils devaient se conformer aux prix, qui, naturellement, étaient mentionnés dans le contrat. Il arrive que le contrat ne mentionne aucun prix pour l'ouvrage particulier qui fait le sujet de cette réclamation. Les ingénieurs et les officiers n'avaient pas prévu—et voilà d'où vient la difficulté de cette classe particulière d'ouvrage—la nécessité créée par plusieurs sortes d'ouvrages distincts du contrat. C'étaient des réclamations pour des ouvrages supplémentaires et il était nécessaire et convenable de régler d'une manière ou d'une autre le montant qu'on pourrait convenablement accorder à ces gens. L'honorable monsieur n'ignore pas, grâce à son expérience, que des questions de cette nature se présentent constamment dans le ministère, et que vous ne pourriez demander à l'ingénieur en chef d'agir comme arbitre entre les parties, de manière à ce qu'elles se croient traitées avec justice. L'ingénieur en chef ayant une opinion sur le sujet, autant qu'il pourrait en avoir à cet égard, ne consentirait pas à agir, et depuis qu'il est dans le ministère, il a toujours invariablement refusé d'agir en cette capacité. L'honorable monsieur le sait très bien. Il dit que dans cette alternative nous pourrions avoir recours à la cour de l'Echiquier. Quelqu'un qui désirerait être juste et raisonnable pourrait-il dire que la cour de l'Echiquier est un tribunal idéal pour s'assurer de la valeur de l'ouvrage que ces entrepreneurs ont fait ? Ou un meilleur tribunal ne serait-il pas un conseil d'ingénieurs dans lesquels vous auriez toute confiance, des hommes de haute réputation, des hommes qui vous donneraient, vous le savez, le bénéfice de leur meilleur jugement. Entre homme et homme, quel serait croyez-vous le meilleur tribunal ? Je ne crois pas qu'il puisse exister aucun doute. Si quelqu'un veut dire que M. Joseph Hobson ou M. Robert Surtees, que chacun connait comme des hommes aussi dignes de confiance qu'on puisse en trouver au Canada, ne sont pas de beaucoup plus compétents à rendre un jugement dans une question de cette nature, qu'un juge de la cour de l'Echiquier, alors j'admettrai que nous avons pris la mauvaise route pour conduire cette affaire à bonne fin. Vous devez terminer ces affaires d'une manière ou d'une autre ; vous ne pouvez pas les laisser en suspens pour toujours. Il est du devoir du ministre à la tête d'un ministère, et c'est la ligne de conduite que j'ai intention de suivre tant que je dirigerai le mien, de régler ces réclamations le plus promptement possible. Il n'y a aucun avantage à gagner à avoir autour de vous de temps à autre des gens qui attendent le règlement de cette question-ci ou de cette question-là. Il vaut mieux payer un peu trop que de laisser subsister un tel état de choses. Si c'était la propre affaire de l'honorable monsieur et s'il voulait se protéger lui-même il ne pourrait suivre une ligne de conduite plus sage ou plus convenable, et il ne pourrait choisir pour exécuter ce mandat des hommes plus dignes de la confiance publique que ceux que nous avons choisis dans le présent cas.

M. BENNETT : Quel était le montant du contrat original et qui a préparé le plan ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous arriverez au chiffre total en prenant les quantités. Le contrat original s'élève à $500,000 et les suppléments à $126,000.

L'honorable M. HAGGART : L'entreprise n'est pas encore finie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une estimation basée sur les prix réguliers du marché.

L'honorable M. HAGGART : Je comprends que le ministre dit que les travaux se continuent et que ceci est un arbitrage sur un devis estimatif ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; il faudra encore environ trois ou quatre semaines peut-être pour terminer.

M. BENNETT : Comme je comprends la chose, l'entreprise n'est pas pour une somme globale pour l'ouvrage tout entier, mais on a préparé une estimation pour une certaine quantité de murs et autres ouvrages à faire, et on a fixé un prix de tant par verge pour l'ouvrage en béton, la main-d'œuvre et les matériaux. Tout cela fut inscrit dans un cahier de charges. Il me semble que si on avait préparé des plans et devis indiquant une construction d'une certaine dimension, on pourrait assurément arriver à une somme globale pour l'entreprise, mais au lieu

de cela on a fixé des prix selon le cahier des charges, et après l'achèvement de l'ouvrage et le mesurage de la construction entière on devait arriver au chiffre à payer. Il semble étrange que, sur un contrat représentant environ un demi-million de dollars, l'ingénieur du département soit à court de un quart de million. Le ministre déclare que le coût de l'ouvrage devait être de un demi-million de dollars.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a eu des changements apportés dans les travaux.

M. BENNETT : Qui ont entraîné une dépense supplémentaire de $129,000. Il n'aurait dû y avoir aucune difficulté à tomber d'accord sur un prix pour les travaux supplémentaires. Le ministre avait pour lui tout l'avantage des prix cités dans le contrat original, et ces prix avaient dû assurément fournir une base pour estimer les dépenses supplémentaires. Il paraît étrange qu'un contrat absolument concluant n'ait pas été passé avec les entrepreneurs avant que les travaux supplémentaires aient été commencés. Quand ces travaux eurent été commencés, est-on tombé d'accord sur quelque base, ou y a-t-il eu une certaine échelle de prix convenue, indiquant combien par yard ou autrement ces travaux supplémentaires devaient coûter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a eu des changements importants apportés dans le plan, et pour autres détails, et c'est là-dessus qu'on s'est basé pour établir des réclamations. Par suite de ces changements, le maniement des matériaux est devenu bien plus dispendieux et c'est là l'un des articles en question.

L'honorable M. HAGGART : L'ingénieur en chef a-t-il certifié le montant auquel il croyait que ces personnes avaient droit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il avait ses propres vues à ce sujet.

L'honorable M. HAGGART : A-t-il certifié ce que je demande ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis pas dire.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre voudra-t-il demander la chose à l'ingénieur en chef, qui est en ce moment près de lui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAU : Il a certifié les estimations pour travaux en cours d'exécution.

L'honorable M. HAGGART : L'on n'a pas encore soumis d'estimations finales ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non

L'honorable M. HAGGART : Nous avons ici $139,000, en plus de ce que l'ingénieur en chef a certifié, sur les estimations pour travaux en voie d'exécution, représentant ce qu'il a été d'avis que l'on avait le droit de réclamer.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député va trop loin. Il a augmenté ses chiffres, de $126,000 à $139,000.

M. BENNETT : L'honorable ministre n'a pas répondu à la question que je lui ai posée et qui est celle-ci : Avant de commencer les travaux supplémentaires, a-t-on fixé quelques prix et ces prix ont-ils été soumis à l'entrepreneur

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, l'ingénieur en chef s'était fait une opinion pour ce qui lui paraissait être un prix raisonnable, mais ce prix ne fut pas agréé par l'entrepreneur, et de là provient toute la difficulté.

M. BENNETT : Si je comprends bien l'honorable nministre, la situation est celle-ci: Nous avons ici une entreprise donnée par le département à une compagnie d'entrepreneurs, d'après un cahier de charges pour les travaux qui devaient être faits. Il n'était pas possible d'arriver à une somme fixe, parce que l'on ignorait quelles qualités de matériaux seraient requises et combien de travail tout cela exigerait. Mais on prépara le cahier de charges, des plans et devis furent dressés, et les travaux commencèrent. A une certaine période des travaux, le ministre décida de faire quelques changements ; on soumit alors aux entrepreneurs un plan de ces changements et leur demanda de continuer les travaux. Le ministre avait une idée du prix que ces travaux supplémentaires pouvaient coûter, mais les entrepreneurs refusèrent d'accepter ces chiffres. Le ministre dit alors aux entrepreneurs : continuez les travaux, et nous verrons plus tard à effectuer un règlement. Je crois que j'ai représenté toute la chose sur son véritable aspect.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce serait le cas, si les faits étaient tels que vous venez de les exposer.

M. BENNETT : J'ai exposé ces faits comme j'ai compris que le ministre les avait lui-même exposés. C'est le ministre qui avait décidé d'avance ces travaux supplémentaires. Il ne pourra pas soutenir que son ingénieur en chef ne lui avait pas indiqué quel serait un prix raisonnable pour ces travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les difficultés avaient commencé avant que j'en eus connaissance. Les travaux étaient commencés, et je n'en savais rien. Il n'y a que depuis quelques mois qu'on a attiré mon attention là-dessus. Les estimations courantes se continuaient depuis quelque temps, basées sur les calculs de l'ingénieur en chef. Ces calculs ne concordèrent pas avec ceux des entrepreneurs, et ils s'avisèrent de penser qu'il était temps qu'on tombât d'accord sur un arrangement

quelconque. On me soumit alors la question, et après avoir débattu tout cela avec l'ingénieur en chef, je décidai que le meilleur moyen serait de soumettre le litige à un arbitrage.

M. BENNETT : On avait en vue de changer les plans ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces changements étaient déjà opérés dans les travaux.

M. BENNETT : Cette Chambre doit-elle comprendre que ces changements avaient été faits avec le consentement du ministre, ou qu'il n'en connaissait rien avant que la réclamation eût été produite ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne connaissais rien de ces changements quand ils ont été faits. La première chose que j'en connus fut quand on vint me consulter sur ce que je pourrais croire être un prix raisonnable.

M. BENNETT : Je n'ai pas compris les paroles du ministre de cette manière. Voici la situation : Nous avons ici un contrat pour des travaux devant coûter approximativement un demi-million. Au cours des travaux, le constructeur, de son propre gré, décide certains changements à l'insu du ministre. Les changements une fois commencés, l'entrepreneur vient trouver le ministre et lui dit : J'ai fait plusieurs changements, et je viens vous demander compensation pour ces travaux supplémentaires. Et il paraît que quelque chose comme $125,000 devra être payé pour des travaux que l'entrepreneur affirme avoir fait, mais sur lesquels le ministre avait été jusque-là dans l'ignorance. Est-ce bien là la situation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Personnellement, j'ignorais ce qui se passait. Comme je l'ai dit, je n'appris qu'il y avait désaccord entre le département et les entrepreneurs que quand le différend me fut soumis, sur appel entre l'ingénieur en chef et les entrepreneurs. Dans le temps où cette question me fut soumise, plusieurs ingénieurs se rendirent sur les lieux, à la prière de MM. Corry et Laverdure, afin de se rendre compte de la nature des travaux et de leur coût probable. Il y avait cinq ou six de ces ingénieurs, y compris M. Kennedy, de Montréal, M. Keeper, M. Jennings, et plusieurs autres dont les noms sont bien connus. Ces messieurs avaient rédigé leurs rapports—non pas conjointement—en exposant ce qu'ils croyaient que les travaux pouvaient valoir. Ces ingénieurs différaient beaucoup d'opinion avec l'ingénieur en chef du département. Nous savions que si le différend allait devant la cour de l'Echiquier, cette cour serait dans l'impossibilité d'en venir à une décision sans appeler des ingénieurs à rendre témoignage sous serment. Ce fut alors que nous décidâmes de demander à des ingénieurs, qui n'avaient pas déjà été priés par MM. Corry et Laverdure de se rendre sur les lieux et qui n'avaient rien du tout à faire avec les travaux en cours d'exécution, de venir examiner à leur tour ces travaux et de donner leur opinion à l'ingénieur en chef. Nous fîmes comme nous avions décidé.

L'honorable M. HAGGART : Afin de mieux nous rendre compte de tout cela, l'honorable ministre voudra-t-il spécifier quels étaient les travaux confiés à l'origine à MM. Corry et Laverdure, et ensuite préciser quels furent les changements apportés à ces travaux ? L'honorable ministre doit reconnaître que quand des travaux supplémentaires sont exécutés par des entrepreneurs ayant contrat avec le gouvernement, et que les ingénieurs diffèrent d'avis sur les prix et quantités—car le principe doit aussi s'appliquer aux quantités—ils doivent avoir le même droit que MM. Corry et Laverdure à un tribunal d'arbitrage d'ingénieurs. Je doute beaucoup que l'ingénieur en chef, ayant déjà donné un certificat pour la valeur et la quantité de l'ouvrage, aille maintenant changer d'opinion sur la recommandation que pourrait lui en faire toute réunion d'ingénieurs du pays. Il serait extraordinaire que, après avoir déjà rendu sa décision, il consentît à revenir là-dessus parce qu'il aura plu à d'autres ingénieurs de différer d'opinion avec lui. Il est l'ingénieur en chef, et il doit pouvoir se former une opinion, quant aux prix et quantités, aussi bien que n'importe quel tribunal d'ingénieurs consultants. Et, précisément pour des différends du genre de celui que nous avons aujourd'hui, ce pays a constitué une cour pour en décider en dernier lieu, et quand un différend de ce genre se produit on doit le porter devant cette cour.

M. BARKER : Comme je comprends la chose, et comme l'ont développée l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) et l'honorable ministre des Chemins de fer, ces entrepreneurs ont fait certains travaux non seulement sans y être autorisés par le ministre, mais à son insu. La question est alors, pour le ministre, de savoir si, dans ces circonstances, il devra payer ces travaux. Est-il à prendre toutes ces dispositions afin de payer de l'ouvrage qu'il n'avait pas autorisé ? Si cette exception peut être invoquée pour un entrepreneur, nous ne sommes pas au bout des dépenses qui pourront être encourues sans que le ministre les ait autorisées. Il faut qu'on exerce un contrôle sur les travaux publics. Ces messieurs, si j'en crois la propre déclaration de l'honorable ministre, ont pris sur eux d'exécuter certains travaux qu'ils n'étaient pas autorisés à faire, ce qui n'empêche que l'honorable ministre prend toutes les dispositions pour s'assurer dans quelle mesure ils devront être payés pour ces travaux. Assurément, on devrait ici appliquer aux entrepreneurs le vieux proverbe que "tel qu'on fait son lit, on se couche," c'est-à-dire que nous ne leur devons rien.

Alors peut-être s'en tiendrons-ils, à l'avenir, plus à la lettre de leurs contrats.

L'honorable M. HAGGART : J'aimerais à connaître la différence dans les quantités.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'en demande bien pardon à l'honorable député, si je dois le désappointer ce soir, mais je crois avoir déjà dit que nous n'avions pas ces renseignements sous la main, et que je ne pouvais pas les lui donner.

L'honorable M. HAGGART : Alors, l'honorable ministre me les donnera une autre fois?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Y a-t-il un autre article qui doive faire revenir ce sujet sur le tapis?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement, il y a les crédits supplémentaires.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que le ministre devrait nous expliquer comment il est arrivé que des travaux pour lesquels on demande $300,000, et pour lesquels on a accordé un supplément de $120,000, aient pu être exécutés sans l'autorisation du ministre et à son insu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne doute pas que l'honorable député (M. Haggart), qui a déjà eu charge du même département avant moi, saurait mieux s'en tirer que moi. Plusieurs changements ont été apportés aux travaux. L'ingénieur en chef, ou les ingénieurs qui relèvent de son autorité, peuvent décider eux-mêmes ces changements, qui ne sont pas toujours nécessairement portés à la connaissance du ministre.

L'honorable M. HAGGART : Mais l'honorable ministre ne m'a pas dit que ces changements avaient été faits avec l'autorisation de l'ingénieur en chef.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a nul doute que cette autorisation avait été donnée, et l'on ne doit pas douter, non plus, que les entrepreneurs avaient été pleinement autorisés à faire les changements en question. Je n'ai pas le moindre souvenir que l'on m'ait parlé de ce canal ou de la possibilité qu'il s'élèverait de ces sortes de réclamations, avant que ces réclamations même ne se fussent produites. La première chose que j'en appris fut quand les travaux avaient avancé jusqu'à un tel point que l'estimation finale devait en être payée, et que la question devait se présenter sous une forme ou une autre.

M. BORDEN (Halifax) : Comme suite à cette explication, que je n'avais pas saisie auparavant, il est évident que la question de mon honorable ami de Simcoe (M. Bennett) reste plus que jamais sur le tapis. Il voulait savoir, étant donné que ces changements ont été faits, pourquoi l'échelle des prix n'avait pas été fixée à l'époque où les changements furent autorisés, et le ministre a répondu que ces prix n'avaient pas été arrêtés parce qu'il ne savait rien de ce qui se passait. La réponse pourrait ne pas manquer d'habileté si elle était exacte. Or, il ressort de tout cela que cette réponse n'est pas exacte, parce que quand on parle du ministre, il est question de son département, de ses officiers.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déclaré à l'honorable député que l'ingénieur en chef s'était alors fait une opinion quant à ce qui pourrait être un prix raisonnable à l'époque où les changements furent commencés, mais les entrepreneurs lui donnèrent notification que les travaux ne pouvaient pas être faits à ce prix. Je crois que c'est là ce que j'ai dit. Dans tous les cas, c'est ce que je voulais dire.

M. BENNETT : Alors la situation est celle-ci, d'après la déclaration que le ministre vient de faire. Quand ces changements étaient à l'étude, une discussion s'éleva au sujet de ces travaux supplémentaires entre l'ingénieur en chef et les entrepreneurs. Maintenant, le ministre ne nous a pas dit si tout s'est borné simplement à une conversation usuelle, ou si on en a gardé une sorte de procès-verbal dans le département. Le ministre peut-il nous dire si les négociations conduites par les entrepreneurs pour obtenir de faire ces changements, et si la déclaration faite par l'ingénieur en chef au sujet de ce qu'il croyait être un prix raisonnable, ont été entrées d'une façon quelconque dans les registres du département.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore ce que l'honorable député veut dire quand il nous parle de négociations. Il n'y a eu des négociations que quand les travaux étaient déjà avancés. L'ingénieur en chef émit alors son opinion pour ce qu'il croyait être un prix raisonnable ; il établit son estimation, qui fut acceptée, et les paiements furent faits en conséquence. Mais les entrepreneurs n'en soutinrent pas moins de temps à autre que ces travaux leur coûtaient bien plus que ce qu'ils en recevaient.

M. BENNETT : Les entrepreneurs et l'ingénieur en chef avaient donc convenu ensemble que certains travaux supplémentaires devaient être faits ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur en chef avait décidé que des changements devaient être faits.

M. BENNETT : C'étaient là des changement appelés connunément des "extras". Maintenant, quand ces extras étaient à l'étude, il y avait divergence d'opinion entre l'ingénieur et les entrepreneurs. L'ingénieur déclara quel serait, selon lui, un prix rai-

sonnable pour ces travaux, c'est-à-dire en se basant sur les frais bruts du cahier des charges, et les entrepreneurs regimbèrent devant les prix que leur offrait l'ingénieur en chef. Je le demande maintenant, au ministre : ai-je là défini exactement la situation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela est exact en substance, autant que je puis comprendre. Des prix ont été établis par l'ingénieur en chef, les entrepreneurs ne donnèrent pas leur adhésion, et de temps à autre, au fur et à mesure que les travaux progressèrent et qu'on s'aperçut du coût de ces travaux, les entrepreneurs protestèrent, protestèrent et protestèrent encore.

M. BENNETT : Alors, toutes ces négociation ont dû se poursuivre soit sous forme de discussion ou conversations, ou par correspondance ? Le ministre peut-il nous dire lequel de ces deux modes nous devons choisir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On n'a pas signifié de protêt par écrit à l'ingénieur en chef. Tout s'est borné à des protestations verbales, de temps à autre.

M. BENNETT : Je veux parler de l'offre de prix de la part du département par l'entremise de l'ingénieur en chef, et du refus des entrepreneurs d'accepter ces prix. A-t-on pris bonne note de cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce dont on a pris note, c'est des estimations supplémentaires de l'ingénieur en chef, allouant certaines sommes pour les " extras ".

M. BARKER : Cela peut aller quand il ne reste plus d'ouvrage à faire. On ne peut faire des estimations de ce genre que quand l'ouvrage est terminé. La question est celle-ci : Avant de commencer ces " extras ", le département a-t-il proposé, oui ou non, quelques arrangements aux entrepreneurs, et leur a-t-il offert, oui ou non, certains prix pour les " extras " qu'on avait l'intention de leur commander ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, l'ingénieur en chef a dit : Nous nous proposons maintenant de faire ces changements, et nous nous proposons d'allouer telles et telles sommes.

M. BARKER : Ces propositions ont-elles été faites par écrit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, l'ingénieur en chef dit qu'elles parurent dans les estimations.

M. BARKER : Les estimations ne peuvent pas paraître tant que l'ouvrage n'est pas fait. Je demande : Quand a-t-on proposé aux entrepreneurs de faire certains travaux supplémentaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces estimations étaient pour travaux en cours d'exécution.

M. BARKER : Mais ces sortes d'estimations ne sont pas faites tant qu'il n'y a pas une bonne somme de travail d'accomplie. Je demande, à propos de ces travaux supplémentaires : De quelle manière ont-ils été décidés, et comment ont-ils été faits ? Le département a-t-il proposé que ces travaux devaient être faits, que des changements devaient être apportés aux travaux, et a-t-il offert certains prix, et tout cela est-il par écrit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur en chef dit qu'il croit que la première fois qu'il a été question de prix, fut quand on fit les premières estimations pour travaux en cours d'exécution.

M. BARKER : Alors les travaux ont été commencés sans autorisation ; les " extras " ont dû être commencés sans autorisation, si, la première fois qu'il en a été question, fut quand on en était à faire des estimations pour des travaux déjà en voie d'exécution.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les entrepreneurs avaient autorisation d'aller de l'avant et de faire les changements en question.

M. BENNETT : Cela est-il consigné dans le département? Y a-t-il quelque chose indiquant les changements que l'on se proposait de faire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les entrepreneurs avaient reçu instructions de l'ingénieur en chef de faire les changements, et il leur fallait obéir à ces instructions.

M. BENNETT : Nous y arrivons. Voyons maintenant où nous sommes. Le ministre avait décidé qu'il serait fait certains changements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas moi ; le département.

M. BENNETT : C'est tout comme, car le département c'est le ministre, et le ministre c'est le département. Ces changements étant décidés, les entrepreneurs se mirent à l'œuvre, sans qu'il y eût aucun document établissant qu'on était tombé d'accord sur les prix. Est-ce bien là la situation?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela s'en rapproche assez. Les entrepreneurs avaient instruction de commencer les travaux, et les prix ne furent alloués que quand les travaux eurent été déjà en voie d'exécution.

M. BENNETT : Je me permettrai alors de demander au ministre : De quelle nature étaient les " extras " en question? Ces nouveaux travaux étaient-ils similaires à ceux stipulés dans le premier contrat?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ils étaient différents.

M. BENNETT : Alors, en quoi consistait la différence? Etait-ce pour maçonnerie, ou pour autre chose de particulier?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'on m'a dit qu'il fallait construire plusieurs remblais absolument étanches, dont il n'avait pas été question dans le premier contrat. Tout cela était pour les ouvrages en acier.

L'honorable M. HAGGART : Les entrepreneurs devaient avoir, pour ces travaux, l'autorisation par écrit de l'ingénieur en chef?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils avaient reçu les instructions nécessaires.

L'honorable M. HAGGART : Un entrepreneur n'a pas le droit de faire des " extras " sans l'autorisation par écrit de l'ingénieur en chef. Bien plus, quand il prend sur lui d'aller plus loin que les termes de son contrat, il doit en donner notification par écrit au département dans un certain délai. S'il ne le fait pas, il n'a pas le droit de rien exiger de plus que ce qui est stipulé dans son contrat, quels que soient les " extras " qu'il ait faits. Il lui faut, tout d'abord, avoir l'autorisation de l'ingénieur en chef pour apporter quelques modifications à son contrat. Aucun autre ingénieur n'a le droit de donner cette autorisation. On devrait nous donner les faits tels qu'ils sont. L'honorable ministre a promis de nous les fournir par la suite. Nous devrions savoir quelles modifications ont été apportées au premier contrat, et quel était le travail qui a été autorisé par l'ingénieur en chef, avec les quantités et prix alloués.

M. BENNETT : L'honorable ministre ne doit pas permettre que l'on passe outre, sans nous fournir les renseignements qui forment la base même de cette discussion.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que vous avez là tous les renseignements que je puis vous fournir ce soir. Il y aura un autre article, ou s'il n'y en a pas cet article paraîtra dans les crédits supplémentaires. Je consentirai à reprendre la discussion de ce sujet à propos de l'un des autres articles qui seront soumis..

L'honorable M. HAGGART: Si l'honorable ministre consent à reprendre la discussion sur un autre article, et à avoir alors à notre disposition tous les renseignements que nous pourrions lui demander, je suis d'avis que l'article peut passer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'accède à cela.

Canal de Soulanges—Construction et aménagement, $100,000.

L'honorable M. HAGGART : En quoi consistent cette construction et ces installations et quelles sont les sommes qui sont nécessaires? J'aimerais aussi à demander à l'honorable ministre de nous dire en quoi consistent tous les contrats ayant trait à ce canal—si des estimations définitives ont été faites, et quelles sont ces estimations pour les différentes parties des travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Des estimations définitives ont été convenues pour les sections 12, 11 et 8. L'autre question que l'honorable député m'a posée était relative au point où nous en sommes arrivés pour ces travaux du canal de Soulanges.

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous sommes à mettre la dernière main et à déblayer sur toute l'étendue des travaux. Nous sommes à gazonner. Les sections 4, 5, 6 et 7, pour lesquelles M. Onderdonk est l'entrepreneur, avaient besoin d'être gazonnées.

L'honorable M. HAGGART : Cela est-il fait par contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, cela est au contrat, et c'est ce qui marque la fin des travaux. Nous sommes à installer les appareils électriques pour les écluses et les vantails. Ces travaux sont maintenant assez avancés, et le crédit demandé est pour cela.

M. SPROULE : Qui a le contrat pour ces appareils électriques ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voulez-vous dire tout le matériel ?

M. SPROULE : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est la compagnie " Canadian General Electric ".

M. SPROULE : A quel prix ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il leur reviendra probablement cent huit mille dollars quand ils auront fini d'exécuter leur contrat.

Canal Welland—améliorations à l'entrée de Port-Colborne.. .. ..$300 000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur ce chiffre, $100,000 es pris à même le crédit de l'an dernier. Nous n'avons pas dépensé les $300,000 qui avaient été votées.

M. BENNETT : Combien a-t-on dépensé l'an dernier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $200,000. Quand je dis l'an dernier, je veux parler de l'année courante. Nous nous attendons de dépenser $200,000 cette année sur ce crédit de $300,000. Nous votons de nouveau $100,000, et nous ajoutons à cela $200,000. Nous croyons que cela suffira pour compléter les travaux.

L'honorable M. HAGGART : Combien faut-il encore pour terminer ces travaux, et quel en sera le coût total ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les estimations, pour le coût total, s'élèvent à $100,000.

L'honorable M. HAGGART : Vous n'avez aucune idée de la proportion des travaux venant du département des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en ai pas. Je crois qu'il ont dit que la partie des travaux incombant à ce département coûterait un autre million.

L'honorable M. HAGGART : Quand croyez-vous que le tout sera terminé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous aurons fini notre tâche pour ce qui est de notre département, avec l'achèvement du brise-lames. Cela ne servirait à rien de hâter la terminaison de notre travail avant que ce brise-lames soit achevé.

M. BENNETT : De quelle nature sont les travaux exécutés à Port Colborne par le département de l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous agrandissons et creusons l'entrée. Nous construisons des jetées, et nous prolongeons celles se trouvant sur la rive ouest. Nous construisons aussi deux quais, afin de faciliter l'accès de deux steamers sur chaque côté.

M. BENNETT : N'étant jamais allé à Port Colborne, je ne suis pas très familier avec les configurations du port. Dois-je comprendre qu'il y a un quai à chaque côté de l'entrée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, seulement sur la rive ouest. Il y a, sur la rive est, une jetée s'avançant sur une courte distance. Sur la rive ouest, le jetée s'avance très au loin, et nous sommes à prendre nos dispositions pour construire, au bout de cette jetée, deux quais sur lesquels l'on pourra ériger plus tard des élévateurs.

M. BENNETT : Qui a l'entreprise de ces travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : MM. Hogan et Macdonald sont nos entrepreneurs.

L'honorable M. HAGGART : Combien allez-vous donner d'abaissement au seuillet de la porte d'écluse à Port Colborne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Trois pieds.

L'honorable M. HAGGART : Que sert de creuser au seuillet de la porte d'écluse si l'on ne creuse pas le bief ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le seuillet de la porte d'écluse, à l'entrée n'indique que 13 pieds, et au lieu de l'abaisser pour nous donner 14 pieds, nous l'avons mis à 16 pieds, à cause des vents qui rendent l'eau peu profonde à l'entrée. Nous n'avons pas l'intention d'abaisser les autres écluses, parce que ces écluses peuvent nous donner 14 pieds, et nous n'avons pas non plus l'intention de creuser le chenal à 16 pieds.

Rapide Plat—Canal, $57,600.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Là-dessus, $32,600 est un crédit déjà voté.

M. REID (Grenville) : Quels sont ici les entrepreneurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Gilbert frères.

M. REID (Grenville) : Ces travaux sont tout simplement pour enlever ce qui a déjà été fait là par M. Broder, l'entrepreneur agissant d'après les instructions de l'ingénieur surintendant actuel. Je ne trouve rien à redire aux travaux actuels, mais je dis que ces travaux ont été rendus nécessaires pour refaire ce qui avait déjà été fait à grands frais par l'ingénieur surintendant actuel. En d'autres termes, nous dépensons de l'argent pour défaire ce qui n'aurait jamais dû être fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voulez-vous dire que les travaux qu'on est à défaire avaient été autorisés par M. Rubidge ?

M. REID (Grenville) : Oui. On avait déjà construit en cet endroit plusieurs jetées, ce qui n'empêche qu'on se plaignait toujours que l'entrée ne pouvait pas être utilisée. Mais, malgré cela, l'ingénieur n'en persista pas moins à continuer les travaux, et ce sont ces travaux qui sont maintenant inutiles. Le premier entrepreneur était M. Broder.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur en chef est d'avis que ces travaux ont dû être faits avant qu'il prit possession de son département. Il dit que depuis qu'il est entré en fonctions, les Broder n'ont rien fait.

M. REID (Grenville) : C'est possible, mais il n'en reste pas moins acquis que les premiers travaux ont été exécutés d'après les plans de l'ingénieur surintendant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je m'intéresse bien plus, et je suppose que c'est aussi le cas pour l'ingénieur en chef, à ce que nous sommes à faire présentement, et j'ai compris qu'il jugeait nécessaire que ces travaux fussent exécutés.

M. REID (Grenville) : Je crois aussi, pour ma part, qu'il faut que ces travaux soient complétés.

Canal des Galops—Agrandissement, $293,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Là-dessus, $55,000 est un crédit déjà voté.

M. REID (Grenville) : Je crois que les travaux qui se font dans le chenal des Galops nuisent jusqu'à un certain point à l'accès de l'entrée du canal, parce que tout cela retire de l'eau du canal. J'ai toujours prétendu que ces travaux dans le chenal des Galops étaient une erreur, et j'aimerais à attirer là-dessus l'attention du ministre et à le prier de faire suspendre ces travaux. L'ouvrage a été recommandé et commencé il y a plusieurs années par l'ingénieur surintendant actuel, et tout cela s'est continué durant des années. Je crois que près de un million de dollars a déjà été payé aux entrepreneurs qui ont dirigé ces travaux depuis que l'honorable ministre a pris possession de son département. Les travaux avaient été commencés dans le temps afin de faciliter aux grands steamers la navigation des rapides Galops. Il ne se passait guère d'année, cependant, sans que les navigateurs adressassent au gouvernement appels sur appels, en soutenant que la descente de ces rapides leur serait impossible, même si le chenal était creusé à 17 pieds. En même temps, ils faisaient remarquer que cette même tranchée à travers les rapides aurait sûrement pour effet d'abaisser le niveau du Saint-Laurent en amont des rapides. Après avoir travaillé huit ou dix ans dans le chenal, on annonça que ce chenal pouvait être utilisé. Je fis moi-même des réclamations au gouvernement et je demandai avec instances que l'on instituât une enquête, et au lieu d'une profondeur de 17 pieds, on ne trouva qu'une dizaine de pieds. Avant que j'eusse réclamé de la sorte, on avait démontré à la satisfaction du gouvernement que le chenal ne pourrait jamais servir à grand chose, et ce fut alors que l'on s'avisa de construire une écluse en aval des rapides. Ce travail a été fait, et c'est ce qui est maintenant utilisé. Toute personne un peu versée dans les choses de la navigation admettra que chaque bateau passera de préférence par cette écluse et n'utilisera jamais le chenal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a cependant, de temps à autre, des bateaux qui s'en servent.

M. REID (Grenville) : J'habite ces lieux mêmes, et de chez moi je vois les rapides tous les jours, et il n'y a pas de bateaux qui utilisent ce chenal, excepté de très petits bateaux qu'on pourrait plutôt appeler des yachts. Même les anciens propulseurs, qui sont chose du passé, prennent la route du canal. L'honorable ministre pourra se convaincre qu'aucune compagnie d'assurance maritime ne se souciera d'accepter quelque risque sur un steamer qui voudra passer par ce chenal. La compagnie qui a travaillé là l'an dernier, du 1er mai au 1er décembre, recevait $425 par jour. Le ministre dit qu'elle n'a reçu que $18,000 l'an dernier. Il doit y avoir là erreur. On a dû payer entre $80,000 à $90,000 pour les travaux de l'année dernière, et l'on ne se gêne pas de dire qu'aussitôt que cette session sera terminée, la même chose recommencera. Je désire en appeler de nouveau à l'honorable ministre pour lui demander d'interrompre ces travaux, parce que le public commence à considérer comme un scandale qu'on jette ainsi l'argent par les fenêtres. Je ne crois pas que le ministre se soit enquis de tout cela comme il aurait dû le faire, car il n'aurait jamais permis la continuation de ces travaux pour une heure de plus, tout cela, je le répète, était tout simplement jeter l'argent par les fenêtres, et équivalait en somme à faire chaque jour un cadeau de $375 aux entrepreneurs. Ils ne travaillent pas tous les jours, et vous les payez à raison de $415 par jour ; même j'oserai dire qu'ils ne travaillent pas 25 jours par saison.

Pourquoi le gouvernement paierait-il $375 par jour de bénéfices net à une maison de commerce ? Mes électeurs préfèreraient que le gouvernement donnât une gratification de $30,000 ou $40,000 par année à cette société que de le voir agir comme cela. Le ministre peut-il dire quand tout cela sera fini, pour que nous sachions quand cesseront ces gaspillages.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après ce que j'ai appris, il y a quelque chose de dû à ces personnes pour des travaux faits l'an dernier. Je crois qu'un crédit—peu élevé pour de tels travaux —sera demandé dans le budget supplémentaire, non pour faire de nouvelles excavations, mais pour enlever le roc déjà détaché et qui gît au fond et gêne la navigation. Je ne vois pas, moi-même, quel avantage il y aurait à continuer ces travaux, puisque le canal donnera toutes les facilités nécessaires. Comme l'honorable député a soulevé cette question, il serait peut-être à propos de bien l'étudier avant de demander de nouveaux crédits. Le travail dont il s'agit est fortement recommandé par l'ingénieur.

M. BENNETT : Ces travaux sont-ils payés à la journée ou à la pièce ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons continué les arrangements qui existaient lors de mon arrivée au ministère.

M. REID (Grenville) : Je voudrais que le ministre me fît donner par son ingénieur une liste de bateaux qui naviguent par ce canal et le nom de la compagnie d'assurance qui voudrait assurer un navire voyageant par cette route. J'ai l'intention de ramener cette question sur le tapis à la prochaine session ; j'aimerais à connaître un navigateur compétent qui consentirait à risquer un bateau tirant 14 pieds d'eau, dans ce canal. Quant aux prix, les entrepreneurs avaient tant de verges cubes de roc à enlever, à raison de $8.40 par verge. Je crois que c'est le

ministre actuel qui a changé cela en $425 par jour. Tout l'outillage est là et nous payons $425 par jour pour rien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur en chef dit que les prix et toutes les conditions ont été réglés avant mon arrivée.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a la mémoire bien courte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX ; L'honorable député est-il satisfait de la sienne ?

L'honorable M. HAGGART : Oui ; j'ai une excellente mémoire et je sais qu'il existait un contrat en vertu duquel ces entrepreneurs réclamaient une certaine somme de l'ancien gouvernement. J'ai mis fin au contrat et j'ai refusé de payer, en leur permettant de s'adresser à la cour de l'Echiquier. Le ministre a répété à plusieurs reprises qu'il ne fait que faire exécuter un contrat passé par l'ancien gouvernement et chaque fois je lui ai fait voir l'absurdité de cette prétention. Ces entrepreneurs avaient tant par yard carré pour l'excavation, et pour faire constater qu'ils avaient creusé à la profondeur voulue, ils firent venir M. Kennedy, l'ingénieur des commissaires du port de Montréal. J'ai refusé de payer la somme qu'ils demandaient, parce que je considérais que c'était la plus grande fraude qui eut jamais été commise au détriment d'un gouvernement. Il est absurde de tenir ces dragueurs à cet endroit, pour des travaux absolument inutiles, et surtout de les payer un prix aussi exorbitant par jour. Nous avons déjà payé près d'un million de dollars à ces entrepreneurs et tous les ans on nous donne la même excuse. L'an dernier, le ministre nous a annoncé que non seulement ils enlevaient la pierre du chenal, mais qu'ils avaient signé un contrat pour lui donner un pied de profondeur de plus, ce qui n'empêche pas le ministre de prétendre qu'il ne fait qu'exécuter le contrat passé par ses prédécesseurs. Même si cela était vrai, ce ne serait pas une excuse. Tous les ingénieurs du département lui diront que ces travaux sont absolument inutiles. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Grenville, les navires dont le tirant d'eau est celui que l'on voit ordinairement dans le canal, n'emploient pas ce chenal, où il ne passe que de petites embarcations. Il est très rare qu'un bateau passe par là et, d'année en année, on poursuit ces travaux à des prix exorbitants. Je vois dans le budget supplémentaire $50,000 pour des travaux faits l'an dernier, en plus du crédit qui avait été voté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas eu de crédit du tout, l'an dernier.

M. BORDEN (Halifax) : Alors, l'honorable ministre n'était pas autorisé à faire faire ce travail. Cette somme de $293,000 est-elle destinée en grande partie au canal des Galops ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre dit qu'il n'a pas eu de crédit l'an dernier, et cependant il se propose de dépenser d'ici au 1er juin, $50,000 qu'il demande dans le budget supplémentaire.

M. SPROULE : Le ministre a-t-il l'intention de continuer à agir ainsi. Si ce que l'on dit est vrai, c'est un honteux scandale.

M. REID : Le danger est que si l'on continue tant soit peu à creuser à cet endroit, on amènera l'eau vers cette île, par les rapides, et en gênera la navigation à l'entrée du canal. Sous le régime du ministre actuel, on a payé $240,377 à ces entrepreneurs, d'après le rapport de l'auditeur général et il y a encore cette somme de $50,000, qui fera un total de $300,000. Avant cela on avait déjà gaspillé inutilement $1,000,000 dans ces rapides. Je suis convaincu qu'il n'y a pas dans tout le département, un autre fonctionnaire qui prétende que ce chenal est employé. Si l'ingénieur était interrogé sous serment, il serait forcé d'admettre que ce chenal ne sert à rien. Je ne comprends pas qu'on continue ces travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Il est étrange qu'on paie $425 par jour pour du dragage qui est non seulement inutile, mais même nuisible, si j'en crois mon honorable ami, puisqu'il diminue la profondeur de l'eau à l'entrée du canal et nuit à la navigation. Je suppose que les petites embarcations qui passent par là pourraient tout aussi bien se servir du canal, et cependant le ministre a encore dépensé inutilement $50,000 pour des travaux qu'il dit inutiles.

M. REID : Les petites embarcations ne se servent pas de ce chenal, mais prenne le chenal ordinaire des bateaux à vapeur, de l'autre côté. On se sert de ce chenal depuis 40 ans, car l'entrée de l'autre est très difficile. Je ne crois pas qu'un navire d'un fort tonnage puisse y entrer. Je me rappelle la première tentative faite par un bateau à vapeur pour passer par là. C'était un des vieux bateaux du canal Welland. Les courants sont tels que le bateau tourna bout pour bout et descendit le chenal la poupe en avant. Après cela, deux ou trois autres navires tentèrent le même exploit, mais, ils ne voulurent jamais recommencer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les bateaux de la compagnie Richelieu ne passent-ils pas par ce chenal?

M. REID : Pas un seul. Ils montent par là, comme ils l'ont toujours fait. L'honorable ministre sait-il qu'il n'y a pas un navire de la Compagnie Richelieu, sur le Saint-Laurent qui tire plus de sept pieds d'eau, et qu'il y a 25 ans, il y avait 9 pieds d'eau à cet endroit. Il y a 30 ans les bateaux de la Compagnie Richelieu passaient par là, de

sorte que les travaux qu'on y fait ne leur sont d'aucune utilité. Depuis que cette écluse est construite ils s'en servent pour remonter, mais en descendant, ils passent par l'ancien chenal qu'ils emploient depuis 25 ou 30 ans. J'ai causé avec le gérant de la flotte Woolvin ; ils ont nolisé 20 steamers dont le premier partira de Duluth le 5 mai.

M. BENNETT : Quel est le tonnage de ces steamers?

M. REID : Ils ont une capacité de 60,000 boisseaux. Mais les compagnies d'assurance ne permettront pas à un seul d'entre eux de se servir de ce chenal. Je suis convaincu qu'à la prochaine session, l'honorable ministre ne pourra pas nous dire qu'un seul navire de la flotte Woolvin est passé par là. L'éclusier, qui demeure en face, peut donner les noms de tous les navires qui sont passés là cette année. Ces travaux sont censés être faits pour des navires du tonnage des navires de la flotte Woolvin, et si l'an prochain, le ministre est capable de dire qu'il en est passé un seul par ce chenal sans accident, je ne dirai plus un seul mot, et il pourra continuer à payer $100,000 par année à ces entrepreneurs, tant qu'il sera ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces navires ont un tirant de 14 pieds, n'est-ce pas?

M. REID : Oui, et le chenal est supposé être sûr pour un navire de 14 pieds. On lui a donné 17 pieds de profondeur, pour qu'il n'y ait pas de danger pour les navires tirant 14 pieds. Les entrepreneurs ont été payés pour une profondeur de 17 pieds, et ensuite on leur a donné cent ou deux cent mille dollars, pour augmenter la profondeur d'un pied encore, afin d'éloigner toute possibilité de danger pour les navires tirant 14 pieds. Mais si les compagnies d'assurance refusent d'assurer les navires qui prendront cette route, le ministre s'engagera-t-il à payer les dommages en cas d'accident? Je crois que j'ai raison de discuter cette question et de demander au ministre d'arrêter ces dépenses. Ce n'est pas la première fois que j'en parle, car à toutes les sessions j'ai protesté contre ce gaspillage.

Si le ministre s'en tient à cet arrangement, je devrais, chaque année, lui demander de remédier à cette situation, afin que ces $100,000 par année, ne soient plus divisés entre une poignée d'individus qui réalisent des bénéfices d'environ $80,000. Si la situation ne doit pas changer, je préfèrerais que cette somme fut imputée sur le fonds de secours aux établissements philanthropiques.

M. SPROULE : Comment le ministre explique-t-il la dépense de cette somme sans l'autorisation du parlement ? Comment fait-il pour contenter l'auditeur général ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'an dernier, quand il s'est agi de demander un crédit pour cette entreprise, vu la discussion qui avait eu lieu en Chambre et les critiques acerbes de certains députés des deux partis, j'ai refusé de demander ce crédit. L'ingénieur en chef me dit qu'il a averti M. Gilbert qu'il n'y avait plus d'argent et qu'il fallait interrompre les travaux. Le budget ordinaire ne contient aucun crédit pour cette entreprise, non plus que celui du prochain exercice. Cette somme, me dit l'ingénieur en chef, est nécessaire, mais ce n'est pas pour poursuivre les travaux ; je n'en demanderai pas d'autre que celle-ci dont une partie servira à rembourser la perte de bénéfices des entrepreneurs. Cette somme donnée en guise de dédommagement est comprise dans les $50,000. L'ingénieur en chef m'apprend aussi qu'il a fallu pratiquer des excavations dans le roc et que des quartiers de rochers ont été entraînés dans le chenal et peuvent entraver la navigation et peut-être endommager les vaisseaux ; j'ai demandé dans le budget supplémentaire une légère somme d'argent en sus du dédommagement pour enlever ces quartiers de rocs et ne pas exposer l'Etat à des réclamations de dommages-intérêts. Rien dans le budget ne doit être affecté à la continuation de l'entreprise. M. Rubidge et les ingénieurs qui travaillent sous ses ordres sont unanimes à dire que ces travaux sont très utiles. Ils ne partagent pas l'opinion de l'honorable député. Mais je n'entends pas assumer la responsabilité de poursuivre les travaux cette année et je n'ai rien inscrit dans le budget à cette fin.

M. SPROULE : La compagnie a-t-elle fait des travaux au cours de l'année, ou demande-t-elle de l'argent que le parlement n'aurait pas voté, et ce, après que le ministre lui aurait fait connaître son intention de mettre fin aux travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si elle a exécuté des travaux, elle n'était pas autorisée à le faire. J'ai décidé l'an dernier de discontinuer l'entreprise. L'ingénieur en chef en a été informé et il a fait savoir aux entrepreneurs qu'il n'y avait plus de crédit pour ces travaux et qu'il était impossible de les pousser plus loin. S'ils ont continué les travaux, c'est sans autorisation, car je n'ai pas voulu qu'on mît la dernière main à ce qui avait été fait l'été dernier.

M. SPROULE : Des réclamations ont-elles été présentées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur en chef me dit que la compagnie a fait certains travaux hors sa connaissance.

M. REID (Grenville) : La compagnie a commencé les travaux il y a eu un an ce printemps et les a continués jusqu'à la fermeture de la navigation en décembre 1901. Par conséquent, j'ai peine à croire qu'elle ait fait des travaux pour son plaisir. Je crois qu'elle recevait $425 par jour, ou du moins, qu'elle présentera une réclamation

pour ce montant. J'étais donc sous l'impression qu'elle était autorisée à faire ce qu'elle a fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur en chef m'apprend qu'il n'a pas autorisé la compagnie.

M. REID (Grenville) : Pourtant, elle a travaillé sans interruption. N'a-t-elle reçu que la balance du crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien de plus.

M. REID (Grenville) : Alors, elle a continué les travaux sans rien recevoir. A-t-elle présenté une réclamation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle n'a certainement rien reçu.

M. REID (Grenville) : Mais, a-t-elle présenté une réclamation pour les travaux exécutés jusqu'en décembre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur en chef m'informe qu'il n'a pas encore reçu de réclamation, bien que la compagnie a demandé un certificat de l'état des travaux.

M. REID (Grenville) : L'ingénieur du gouvernement qui avait la surveilance des travaux est demeuré sur les lieux jusqu'en décembre ; à ma connaissance il s'est tenu sur le vaisseau même jusqu'à la fermeture de la navigation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur en chef m'apprend qu'il n'en sait rien ; que si la compagnie a fait des travaux, elle les a exécutés à ses propres risques et sans son autorisation, et je n'ai certainement pas autorisé la compagnie, moi-même.

M. REID (Grenville) : Je puis dire au ministre que cette histoire de roches entraînées par le courant nous a été contée depuis des années. Je comprends qu'elle l'a mis sous l'impression qu'il fallait poursuivre les travaux. Mais je me demande d'où viendraient ces quartiers de roc qui seraient entraînés dans le chenal. Le lit de la rivière est uni en amont et je ne puis comprendre d'où viendraient ces roches. Mais, d'année en année, le ministre a invoqué cette excuse afin de poursuivre l'entreprise. Si le ministre veut s'en rapporter à un marin expérimenté, celui-ci lui dira, j'en suis sûr, qu'aucun gros vaisseau ne peut passer dans ce chenal. Pourquoi le ministre ne met-il pas fin aux travaux ? Ce n'est pas la première fois que cette excuse est invoquée par le ministre et par d'autres et je crains qu'à la prochaine session on vienne encore me dire qu'on mettra fin aux travaux. Le ministre peut-il me dire si l'entreprise sera poussée de l'avant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois avoir été bien près de faire cette déclaration. Je ne veux pas trop m'engager pour l'avenir sans connaître et étudier tous les détails. Cependant, j'ai fermement résolu de ne pas demander de crédit pour le prochain exercice ; l'an dernier, j'avais pris la même résolution quant à l'exercice courant. On m'apprend qu'au moins la moitié de cette somme de $50,000 représente le dédommagement à payer.

M. SPROULE : Pourquoi votre ingénieur surveille-t-il les travaux, si vous ne devez pas poursuivre l'entreprise, et qui donne des certificats constatant l'état d'avancement des travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur en chef m'apprend qu'il n'en a pas été donné. Je suppose que les intéressés ont fait certains travaux et espèrent être payés. Cependant ils n'ont pas présenté de réclamation ni fait connaître en aucune façon leur intention d'en présenter une.

M. BORDEN (Halifax) : Cela me donne une étrange idée des méthodes suivies au ministère.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pendant un grand nombre d'années, les fonctionnaires ont pu juger de ce qu'ils avaient à faire.

M. BORDEN (Halifax) : Si on se conduit de cette manière d'année en année, je ne vois pas l'utilité de demander à la Chambre de voter le budget. Je ne comprends pas bien quelle est la ligne de conduite suivie. L'ingénieur qui est censé avoir surveillé les travaux pendant la dernière saison est-il un fonctionnaire de l'Etat et, dans l'affirmative, le gouvernement l'a-t-il rétribué pour les services rendus l'an dernier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un nommé Ross, je crois, est l'ingénieur chargé de la surveillance du canal. Comme le dit l'honorable représentant de Grenville (M. Reid), il n'a peut-être pas touché d'appointements pendant ce temps-là. Je n'en sais rien.

M. BORDEN (Halifax) : Si cet ingénieur, au service de l'Etat, a surveillé les travaux que la compagnie a exécutés, bien qu'il n'y eut pas de crédit apparemment, ni autorisation, le gouvernement se trouvera dans une étrange situation quand il s'agira de repousser toute responsabilité. Si un fonctionnaire de l'Etat a surveillé les travaux que les intéressés exécutaient à raison de $425 par jour pendant la dernière saison, le gouvernement a pu encourir une responsabilité et il faudra peut-être que le parlement adopte un crédit ; tout de même c'est une méthode très répréhensible dans la conduite des affaires. Le ministre, l'an dernier, n'a rien demandé parce qu'il n'était pas décidé à continuer l'entreprise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'étais décidé à ne pas poursuivre les travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Néanmoins, les travaux ont été continués d'une manière mystérieuse sur laquelle nous n'avons pas reçu d'éclaircissements suffisants et, s'il faut en croire le ministre, un fonctionnaire de l'Etat se tenait à bord du dragueur et surveillait des travaux que le ministère n'avait pas autorisés et pour lesquels aucun argent n'avait été voté. Aujourd'hui, je vois dans le budget une somme de $50,000 dont partie pourra servir à payer ce qui a été fait. Pourquoi avoir mis ce crédit dans le budget supplémentaire, si ce n'est pour payer le coût des travaux? Je sais bien que le ministre dit qu'une partie de cette somme servira à dédommager les intéressés, mais une autre partie, $25,000 au moins, est destinée, je le suppose à payer des travaux exécutés pendant la dernière session sans l'autorisation du parlement. Cette manière d'administrer les affaires publiques est certainement étrange.

M. SPROULE : Quelle est le nom de la compagnie qui exécute les travaux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La Compagnie de dragage Gilbert.

M. SPROULE : Quelles sont les personnes qui en font partie?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les deux frères Gilbert. Ce sont les seuls que l'ingénieur en chef connaisse et je n'en connais pas plus long que lui.

M. REID (Grenville) : Je crois qu'il n'y en a pas d'autres.

M. BORDEN (Halifax) : Est-il bien entendu qu'aucune partie du crédit demandé ne pourra servir à payer les travaux faits sans autorisation? Il ne s'agit pas ici d'agrandissement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le crédit est destiné à l'entreprise du canal des Galops.

M. BORDEN (Halifax) : Et ne se rapporte pas aux travaux en question, n'est-ce pas?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Pendant toute la durée de l'entreprise, le crédit a toujours été inscrit comme suit : "Pour les rapides des Galops." C'est la mention que porte le budget supplémentaire.

M. BENNETT : Il semble que les frères Gilbert ont travaillé depuis le 1er juillet jusqu'au 1er décembre, à raison de $12,000 par mois, sans avoir conclu d'arrangement avec le ministère. Comme le leader de l'opposition l'a fait observer, l'honorable ministre ne peut guère espérer dégager sa responsabilité. Ces personnages possèdent un outillage et leurs services ont été retenus par le ministère, par l'entremise de l'ingénieur ou d'un autre fonctionnaire. Ce dernier s'est tenu sur le dragueur ou dans le voisinage des travaux pendant cinq mois. Le ministère s'est engagé pour $60,000 et le ministre ne demande rien à la Chambre pour solder cette dépense. Il ne peut espérer que les intéressés se passeront de paiement. Il se propose probablement d'employer à leur égard les mêmes bons procédés qu'autrefois. Je me rappelle que, l'an dernier, il s'est agi d'une réclamation de $25,000 présentée au ministère par les frères Gilbert. Il s'agissait de travaux supplémentaires exécutés plusieurs années avant que l'honorable ministre ne prenne la direction du ministère. Cette réclamation, le ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors (l'honorable M. Haggart)——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce récit est très intéressant, il va sans dire, mais nous pourrons y prêter l'oreille un bon dimanche, lorsque nous aurons des loisirs. Avec la permission de l'honorable député, je vais le remettre dans la bonne voie. Les frères Gilbert qui ont présenté la réclamation dont il parle, sont d'autres Gilbert, me dit l'ingénieur, et je crois qu'il a raison. Ils sont cinq frères qui ne font nullement affaires en société.

M. BENNETT : Alors, cela n'en démontre que mieux quel pernicieux exemple le ministre a donné. Voici deux personnes du nom de Gilbert qui avaient une réclamation contre le gouvernement du temps où l'honorable représentant de Lanark (M. Haggart) était ministre des Chemins de fer et Canaux. Il leur offrit de soumettre leur réclamation aux tribunaux, mais ils ne voulurent pas y consentir.

Le MINISTRE DES CHEMIN DE FER ET CANAUX : A quoi bon soulever à une heure du matin une question controversée qui a déjà été débattue deux ou trois fois devant le parlement et qui pourrait l'être encore, s'il n'était pas si tard et si la session était moins avancée. Il me ferait plaisir d'entendre de nouveau le discours que l'honorable député a prononcé dans une circonstance antérieure, mais je lui demande s'il n'est pas un peu tard pour remettre cette affaire sur le tapis.

M. BENNETT : J'allais dire que le ministre grâce aux bontés qu'il a eues pour ces frères Gilbert, semble avoir inoculé le même esprit à la famille entière, si bien qu'il nous faudra payer ces $60,000. Si le ministre s'en tient à la déclaration qu'il a faite, c'est que ces gens-là ont certainement continué les travaux et qu'il ne les a pas empêchés.

M. REID (Grenville) : Si l'honorable ministre consulte son rapport pour le dernier exercice, il verra que M. Rubidge dit :

> Les travaux sur les battures du nord et de l'île ont été repris en mai et juin, 1901, et seront poursuivis jusqu'à la fin de la saison.

Et ils l'ont été. Le crédit affecté aux travaux dans les rapides des Galops ne pouvait être dépensé que jusqu'au 30 juin 1901, et

à cette date, les entrepreneurs ont été avertis. J'admets que M. Rubidge a averti les entrepreneurs, comme il le dit ; cependant, le 1er mai, lorsque M. Rubidge faisait travailler ce dragueur dans ces rapides, il a nommé M. Ross et d'autres ingénieurs pour surveiller les travaux. Il ne s'agissait pas du canal ; néanmoins, ces ingénieurs, quoique avertis que le crédit était épuisé, sont demeurés sur les lieux jusqu'à ce que la neige les délogeât. Ils n'ont pas été rappelés, mais les travaux ont été poursuivis sans interruption.

M. SPROULE : Et les ingénieurs de l'Etat étaient sur les lieux.

M. REID (Grenville) : M. Ross occupe un autre emploi sur le canal de Grenville. Quand le ministre déclare que M. Ross surveillait les travaux du canal, je comprends qu'une fois par mois il apportait les chèques et payait les ouvriers ; cependant, il était chargé de la surveillance des travaux et j'en connais d'autres qui étaient avec lui. S'ils avaient fait cesser les travaux le 1er juillet, il n'y aurait pas matière à redire. Si j'élève la voix, c'est pour demander qu'on mette ordre à cet état de choses afin que les travaux cessent.

M. SPROULE : L'ingénieur n'a-t-il pas transmis un rapport relatif aux travaux exécutés pendant l'été ?

M. BORDEN (Halifax) : Ils paraissent s'en être donnés à cœur joie ensemble, tant les propriétaires du dragueur travaillant à raison de $425 par jour, que l'ingénieur et ses subordonnés qui n'envoyaient pas de rapport.

La dépense qu'ils ont faite représente presque le coût de l'expédition du capitaine Bernier au pôle nord, et le tout s'est passé sans que le ministre en sût rien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne prétends pas posséder la faculté d'omniscience et d'ubiquité, et je n'étais assurément pas censé savoir que l'on continuait des travaux dont nous avions ordonné la suspension et pour lesquels on ne nous avait pas voté de crédits.

M. BENNETT : Et du 1er juillet au 1er décembre, ces gens-là ne vous ont pas réclamé de paiement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucun.

M. BENNETT : A quelle date ont-ils fait leur première demande ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a environ un mois, me dit l'ingénieur en chef, ils sont venus demander si les prévisions du prochain exercice comprendraient quelque crédit à l'effet de faire poursuivre les travaux.

M. BENNETT : Quel était le chiffre de la réclamation ?

M. REID (Grenville).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On n'a pas mentionné de chiffre.

M. BENNETT : C'est incroyable. Voici des gens qu'on a payés jusqu'au 1er juillet à même les estimations mensuelles, je présume ; or, ils auraient continué de travailler sous la surveillance de l'ingénieur du gouvernement du 1er juillet jusqu'à la clôture de la navigation et n'auraient réclamé de paiement que le mois dernier, alors qu'ils seraient venus au ministère et auraient incidemment mentionné ce chiffre insignifiant de $60,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur en chef m'apprend qu'il n'a été mentionné aucun chiffre. Le seul montant dont il ait été question, c'est l'ingénieur surveillant qui en a parlé.

M. BENNETT : Quand M. Rubidge a-t-il fait son rapport ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsque nous en avons eu besoin pour préparer nos estimations et que nous le lui avons demandé.

M. REID (Grenville) : Lorsque le ministère eut appris à M. Rubidge que le crédit était épuisé, cet ingénieur n'était-il pas tenu de congédier ses ouvriers ? A-t-il informé le gouvernement que ces derniers persistaient à travailler ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après ce que je vois maintenant, j'aimerais savoir ce que M. Rubidge pourrait bien alléguer pour se défendre. Il me semble que tel était son devoir.

M. REID (Grenville) : On devrait le punir pour ne l'avoir pas fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est aussi mon avis.

Chenal nord—Barrage, etc., $56,250.

M. REID (Grenville) : Cette dépense n'est qu'un pur gaspillage. En effet, autant vaudrait jeter l'argent à l'eau que construire un barrage à cet endroit-là. Il n'y a pas de doute qu'il s'agit d'un projet que les Gilbert ont fait éclore dans le but de s'assurer une entreprise au coût de $56,000. J'aimerais bien savoir ce que sera ce barrage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette entreprise n'est pas adjugée aux MM. Gilbert, mais à M. Cleveland.

M. REID (Grenville) : Ce barrage est-il destiné à améliorer le chenal dont il a été question ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est dit dans le rapport qu'il y a des courants contraires.

M. REID (Grenville) : Ce chenal auquel les Gilbert travaillent depuis vingt-cinq ans——

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. REID (Grenville) : Ils ont commencé à creuser le chenal en 1876 et y ont constamment travaillé depuis. L'eau qui coule entre les deux îles se jette en travers du chenal que les Gilbert ont creusé, et le barrage en question est destiné à arrêter ce courant. Que le ministre étudie la question : il verra que ce travail est en pure perte. Je prie le ministre de ne pas faire construire là de barrage qui nuirait aux rapides et que les navigateurs verraient d'un mauvais œil. Quel que soit l'entrepreneur, mieux vaudrait lui donner la moitié des bénéfices que des travaux de ce genre pourraient lui rapporter et ne pas avoir de barrage à cet endroit-là. Je conjure le ministre de n'en pas faire construire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici ce que je vais faire : je m'engage à ne dépenser ce montant que lorsque la question aura été mûrement étudiée et que j'aurai obtenu l'opinion d'autres ingénieurs. N'étant pas ingénieur moi-même, je ne saurais me prononcer en la matière. Je puis cependant promettre de ne rien dépenser tant que des ingénieurs indépendants ne m'auront pas affirmé qu'il convient de faire ce barrage. Mon honorable ami le sait, il y a toujours divergence d'opinions en matière de navigation dans les chenaux.

M. REID (Grenville) : Je comprends, et la réponse de l'honorable ministre est fort juste ; mais les grands bâtiments ne passeront jamais dans ces rapides, et cette question se rattache à l'autre projet. Si l'honorable ministre veut bien étudier la question, je suis persuadé qu'il ne dépensera jamais ce crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà dit qu'il s'agit ici de la continuation de travaux que l'on a déjà fait faire dans le même but.

M. REID (Grenville) : L'autre entreprise adjugée à M. Cleveland est utile et ce monsieur remplit ses engagements de la manière la plus satisfaisante. Mais ce barrage ne fait pas partie de l'entreprise adjugée à M. Cleveland.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La construction du barrage n'épuisera pas tout ce crédit.

M. REID (Grenville) : Oui, parce qu'il est très considérable et qu'il sera situé dans un mauvais endroit. Il sera à un mille et demi de l'endroit où M. Cleveland fait d'autres travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne veux pas m'engager à ne rien dépenser de ce crédit, parce qu'il pourrait arriver qu'on l'entamât pour parachever le creusement du chenal dont j'ai parlé et que l'honorable député trouve fort utile ; mais pour ce qui est du barrage auquel mon honorable ami objecte, je m'engage à ne rien dépenser tant que je ne serai pas suffisamment renseigné.

M. REID (Grenville) : On a eu raison de voter les crédits qui se rattachent à l'entreprise de M. Cleveland.

L'honorable M. HAGGART : Dois-je comprendre que ce crédit n'est destiné à aucune des entreprises Gilbert ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'y rattache en aucune façon.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre n'est-il pas d'avis que nous avons assez travaillé ce soir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si la gauche veut bien laisser adopter ce soir le reste des crédits de mon ministère, je consentirai à ce qu'on les discute lorsque je présenterai les estimations supplémentaires concernant les canaux.

L'honorable M. HAGGART : Il y a une couple de députés qui désirent faire des observations au sujet du canal de la Trent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'en dirai autant pour ce qui les concerne.

Canal Lachine—Pour réparer les écluses 1 et 2, $100,000.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi dépenser tant d'argent pour réparer les vieilles écluses ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elles sont en très mauvais état et force nous est de les réparer.

On rapporte un certain nombre de résolutions.

Sur proposition du ministre des Finances, la Chambre lève sa séance à 1 heure 30 du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 2 mai 1902.

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

PREMIERES LECTURES.

Bill (n° 150) pour amender l'Acte des Poids et Mesures.—(M. Campbell.)

Bill (n° 151) concernant la rémission des peines.—(Le ministre de la Justice.)

ECOLE INDUSTRIELLE DE HALIFAX.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE propose qu'il lui soit permis de présenter un bill (n° 152) pour amender de nouveau les dispositions du chapitre 183 des Statuts Revisés au sujet de l'Ecole Industrielle de Halifax, et du Refuge Saint-Patrice, à Halifax.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la nature de ce bill?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est tout simplement pour augmenter l'âge auquel les garçons sont admis à la réforme. Maintenant la limite d'âge est de seize ans, mais la législature locale a adopté un bill pour augmenter l'âge jusqu'à dix-huit ans. Ceci est pour rendre notre statut conforme au statut de la législature locale.

La motion est adoptée et le bill est lu la première fois.

DEMANDE DE RELEVE.

M. BELL : Je désire appeler l'attention du premier ministre sur un relevé que j'ai demandé le 26 février et qui n'a pas encore été produit.

Le PREMIER MINISTRE : A propos de destitutions?

M. BELL : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a appelé mon attention sur cette affaire de destitutions il y a quelques jours et j'ai envoyé une lettre pressante à tous les ministères, mais je n'ai pas encore reçu les renseignements requis. J'attirerai de nouveau l'attention sur cette affaire.

ACTE CONCERNANT LES POSTES.

Bill (n° 106) pour amender l'Acte concernant les Postes (le directeur général des Postes) lu la deuxième fois : la Chambre se forme en comité sur ce bill.

Sur l'article 1,

M. CLARKE : Dans quel but ces employés sont-ils soustraits aux dispositions de l'Acte du Service civil ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable William Mulock) : En vertu de l'Acte du Service civil ils sont tenus de subir un examen préliminaire et l'on a l'intention d'abandonner ce système et d'avoir recours à l'examen du département. Il n'a pas été considéré comme étant d'une importance pratique que ces employés soient tenus de posséder les aptitudes spéciales nécessaires pour passer l'examen requis par les examinateurs du Service civil. Un examen plus pratique vaudra probablement mieux.

M. CLARKE : Quelle serait la nature de cet examen?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est au ministère qu'il appartiendrait de prescrire cela. Cet examen impliquerait la connaissance des éléments tels que la lecture, l'écriture et un peu d'arithmétique, afin de constater si les employés ont assez d'instruction pour leur permettre de remplir les devoirs de leur charge.

M. FITZPATRICK.

M. CLARKE : C'est là virtuellement l'examen qu'ils ont à subir maintenant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En premier lieu, ils n'auront rien à payer. A présent, un très grand nombre des gens qui se présentent chaque année à l'examen ne seront jamais appelés à occuper un emploi, mais, en vertu de ce bill, nul ne sera requis de passer un examen à moins qu'il n'y ait un emploi à sa dispositon. Je suppose que ce sera la même pratique que celle qui est suivie dans le corps de police de Toronto. En vertu de la loi actuelle des milliers de gens se présentent aux examens annuels, ce qui entraîne pour eux une dépense assez considérable, et la grande majorité d'entre eux ne sont jamais nommés à un emploi.

M. SPROULE : Ce bill offrira au ministère l'occasion de faire passer ceux qu'il voudra, qu'ils soient compétents ou non. Je crois que le système qui consiste à soumettre l'examen de ces jeunes gens à un conseil entièrement indépendant, où chaque aspirant doit compter sur son propre mérite, vaut beaucoup mieux que de laisser le ministère choisir ceux qu'il désire nommer et exclure ceux qu'il ne veut pas nommer.

M. PUTTEE : Ce bill soustraira complètement cette branche du service à l'opération de l'Acte du Service civil. Elle en sera exclue non seulement en ce qui concerne les examens mais sous tous les autres rapports. Ceci amène la question des conditions du service. En vertu de l'Acte du Service civil, ces hommes sont employés à l'année et payés en conséquence, mais en vertu de ce bill leur salaire sera de tant par jour, et le bill ne dit pas combien d'heures constitueront une journée de travail. Si nous devons substituer au travail à l'année le système du travail à la journée, nous devrions définir le nombre d'heures qui constitue une journée de travail et qui donne droit à une journée de paie. Il me semble que huit heures de travail sur les onze entre 7 a.m. et 6 p.m. devraient être la limite. C'est là un principe essentiel du travail à la journée, que le nombre d'heures soit défini. Un homme pourrait travaller en une journée durant un nombre d'heures suffisant pour lui donner droit à la paye de deux jours. Il ne peut en être ainsi en vertu du système actuel, les employés étant payés au mois ou à l'année.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a rien dans la loi aujourd'hui qui définisse ce qui devrait être la longueur d'une journée de travail. Il me semble qu'il est également nécessaire d'adopter une règle dans un cas et dans l'autre, si cette nécessité existe. Il y a rien pour démontrer qu'il y ait eu abus ou surmenage dans le service placé sous mes ordres. Certaines gens se font une idée exagérée du travail exigé de la part d'un grand nombre de ces employés. En tant qu'il s'agit de la longueur de la journée, la seule classe qui trouve à redire

à cette mesure est celle des facteurs. J'ai fait faire un relevé de leur travail et je constate que la journée moyenne des facteurs de service dans toute l'étendue du Canada est de huit heures et vingt-et-une minutes. Cette journée ne sera pas allongée, et il n'y a pas de nécessité d'insérer une disposition dans le statut à ce sujet.

M. CLARKE : L'honorable ministre peut-il nous donner des détails concernant les renseignements qu'il a recueillis quant à la longueur de la journée? Ces hommes sont obligés d'aller au bureau de poste le matin pour y prendre leurs lettres et les mettre en ordre avant que de commencer la livraison. Ce temps est-il compris?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je comprends que les huit heures et vingt-et-une minutes représentent tout le temps qu'ils sont de service.

M. PUTTEE : S'il en est ainsi, il doit être facile d'arranger cela de façon à ce que le nombre d'heures soit spécifié dans le bill. A présent, il n'y a pas de nombre d'heures spécifié. Les employés sont au mois et en vertu de ce système un homme fait tout le travail qu'il y a à faire. Ses journées sont tantôt plus longues, tantôt plus courtes. Mais lorsque nous changeons ce système pour celui du travail à la journée, nous payons tant d'argent pour tant d'heures de travail et la question est de savoir combien d'heures de travail il doit y avoir dans la journée. Si un homme donne dix heures de travail, cela équivaudrait à $2.50 à 25 sous par heure. Nous devrions avoir un système quelconque. Si nous établissons le système de travail à la journée nous devrions spécifier le nombre d'heures par jour.

M. BARKER : Un grand nombre de facteurs sont très inquiets et voudraient savoir quelle sera leur situation si ce bill devient loi. Ce bill les met à la journée. Ils considèrent leur situation comme étant permanente, et ils sont très inquiets vu qu'ils se demandent s'ils seront tout simplement dans la position d'hommes employés à la journée et si dès demain on ne pourra pas se dispenser de leurs services.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La mesure n'affectera pas le moins du monde la permanence de leur emploi. Il y a dans la mesure un article qui déclare qu'ils ne seront destitués qu'en vertu d'un arrêté du conseil. C'est la seule garantie qui soit accordée à tout employé du service civil, et il n'y a pas plus de possibilité de les destituer sans cause en vertu de cette disposition qu'en vertu de l'état de choses existant. Je ne sache pas qu'aucun parlement ait fixé par la loi le nombre d'heures qui doit constituer une journée de travail. Mon honorable ami (M. Barker) connaît peut-être quelques cas de cette nature et s'il en est ainsi j'aimerais à les connaître. Les ministères des Postes peuvent, comme affaire d'administration, fixer un nombre d'heures dans leurs règlements, mais je ne sache pas qu'un corps législatif ou un parlement se soit lié les mains de cette manière.

M. BELL : Le directeur général des Postes me permettra-t-il une question ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, avec plaisir.

M. BELL : Si j'ai bien compris l'honorable ministre, il a dit qu'à présent, en vertu de l'Acte du service civil, ces employés ne pourraient être destitués que par arrêté du Conseil, et qu'à l'avenir ils auront la même protection. Mais l'acte déclare qu'il remplace l'Acte du Service civil.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mais l'article 12 du présent acte décrète que :

> Les nominations, promotions, réductions de classe et destitution en vertu de cet Acte seront faites par le Gouverneur en Conseil.

M. CLARKE : Quelle est la pratique suivie aux Etats-Unis concernant les heures de travail des facteurs ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne suis pas au courant de la pratique américaine.

M. HEYD : L'objection que je vois à déterminer le nombre d'heures d'une journée de travail est que les hommes ont un certain circuit dans lequel ils doivent faire leur travail et un homme actif pourrait probablement faire son travail en six ou sept heures tandis qu'un homme plus lent prendrait huit ou neuf heures. Afin de tenir tout le monde occupé durant le même temps, il sera nécessaire de rendre les circuits de certains hommes plus grands d'au moins 25 pour 100 que ceux de certains autres. Un homme faisant diligence dans l'expédition de sa besogne peut réduire considérablement le nombre d'heures. Si, comme l'a dit le directeur général des Postes, la moyenne est maintenant de huit heures et vingt-et-une minutes, ce n'est pas une trop longue journée de travail.

M. PUTTEE : Ceci peut être un argument en faveur du maintien du personnel sous l'autorité de l'acte actuel du service civil, lequel pourvoit à tout cela. Mais nous adoptons un nouveau programme, un principe tout à fait nouveau, et il me semble qu'il est absolument nécessaire que le nombre des heures de travail soit limité. Je crois qu'il devrait être de huit heures sur onze, ce qui donnerait deux ou trois heures par jour où la présence des hommes ne serait pas requise dans leurs circuits.

M. HEYD : Quelle mesure le directeur général des Postes serait-il forcé de prendre si un homme ne pouvait faire une journée ordinaire de travail en huit heures ?

M. PUTTEE : Si un homme ordinaire ne pouvait faire le travail, il faudrait engager plus d'un homme ordinaire pour le travail.

M. SPROULE : Sous quel rapport l'Acte du Service civil est-il donc si défectueux que le directeur général des Postes présente ce bill ? Ceci semble un tant soit peu de nature à discréditer l'Acte du Service civil, puisqu'on soustrait à ses dispositions un grand nombre de gens qui, dans l'intention primitive de la loi, devaient être régis par ses dispositions.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami voit ce qu'il croit être les taches du bill. J'espère qu'il pourra y voir quelque chose de bon.

M. CLARKE : Nous en voyons.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vais tâcher d'indiquer quelques-uns des bons points. Ceci n'est imposé à personne de ceux qui sont maintenant dans le service. Cela s'applique à ceux qui seront nommés à l'avenir, mais donne à ceux qui sont maintenant au service l'avantage d'en bénéficier, s'ils croient que cela est à leur avantage ; mais s'ils croient le contraire, ils sont laissés dans la pleine jouissance de leurs droits. Or, je n'ai entendu aucune plainte de la part des classes en question, à l'exception des facteurs. Permettez-moi de vous dire quelle est la position des facteurs, aujourd'hui. Dès 1872, la loi relative à la nomination des facteurs fixait à $300 le salaire des débutants, avec une augmentation annuelle de $40 jusqu'à ce qu'ils eussent atteint le maximum de $560—ou un maximum possible de $600 pouvait être atteint dans certaines conditions. Ce prix a continué à être en vigueur jusqu'en 1874. Lors du changement de gouvernement, en 1874, une modification a été opérée dans le salaire des débutants, le gouvernement Mackenzie fixant le montant à $400. Nul autre changement n'a été fait alors. La loi resta telle jusqu'à la chute du gouvernement Mackenzie. Lorsque le nouveau gouvernement arriva au pouvoir, il réduisit le salaire des débutants de $400 à $300 par année. Cette réduction resta en vigueur depuis 1878 jusqu'à 1882, alors que le gouvernement du jour fit un changement réduisant l'augmentation annuelle de $40 à $30 et confirmant la réduction du salaire des débutants de $400 à $300. En 1885, on augmenta le salaire des débutants de $300 à $350, laissant l'augmentation annuelle à $30. Ceci se continua depuis 1885 jusqu'au moment actuel. Dans l'intérêt du public il est à désirer que les facteurs soient encouragés à se trouver à leur poste lorsque le devoir les appelle. Le public s'attend à ce que son courrier lui soit livré avec régularité. Mais ceci ne peut se faire si, un beau matin, un certain nombre des facteurs se trouvent absents au moment du travail. L'expérience a prouvé que ceux qui travaillent à l'année sont absents beaucoup plus souvent que ceux qui sont payés à la journée. Il devient nécessaire parfois d'engager des gens pour agir comme facteurs qui ne pourraient être nommés en vertu de l'acte du service civil. Ils font le même travail que ceux qui sont nommés en vertu de l'acte du service civil et leur paie est peut-être un peu moindre. On permet aux bons employés engagés dans ces conditions de continuer et si j'en crois mes renseignements ceux qui sont sur la liste du service civil sont absents de leur travail trois fois plus longtemps par année—en sus des congés prévus par le statut—que ceux qui travaillent à la journée. La paie à la journée les encourage à se présenter pour faire leur travail. On m'informe qu'en Angleterre le même principe est mis en vigueur et que si un facteur ne se présente pas à temps opportun pour faire son travail, il perd le prix de sa journée ou une proportion considérable de ce prix. Des remplaçants sont nommés et le facteur subit une perte pécuniaire à cause de son absence. J'ignore ce qui en est aux Etats-Unis, mais peut-être que mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Clarke) est renseigné sur ce point ?

M. CLARKE: Les renseignements que j'ai sont très limités mais j'allais dire après ce qui a été dit par l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) au sujet de la réduction des heures, qu'il y a deux personnels de livraison, commençant plus tôt et continuant plus tard et que les hommes travaillent huit heures par jour. Je ne suis pas certaint, cependant, qu'il en soit ainsi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans tous les cas, il y a un avantage évident à avoir quelque moyen d'exercer une pression sur cette classe d'employés afin qu'ils se présentent à l'heure du travail. L'assiduité est aussi nécessaire chez eux que chez les préposés aux convois des chemins de fer. Ils sont appelés à faire un travail dont la régularité est d'importance majeure, et nous sommes fréquemment embarrassés parce que les facteurs, au dernier moment, ne se présentent pas à l'heure fixée. Il est nécessaire de remédier à cet inconvénient et n'y eût-il que cette seule raison, la mesure actuelle serait dans l'intérêt du public. Or, j'ai dit que sous d'autres rapports cette mesure est avantageuse pour les employés. Par exemple, j'ai fait préparer un relevé par les employés pour indiquer la différence entre les salaires reçus en vertu de la loi actuelle et ceux qui seront reçus en vertu de la loi projetée. Prenez le cas d'un facteur qui entre au service aujourd'hui. D'après la loi telle qu'elle existe depuis vingt ans, commençant à $360 par année et son salaire augmentant de $30 par année jusqu'à ce qu'il atteigne le maximum de $600, il commencera sa neuvième année avant que d'atteindre le maximum de $600. En vertu de la mesure projetée, il entrera comme aspirant durant une période de six mois et il apprendra la route et les petits détails qu'il lui faut apprendre. Au bout de six mois il est censé mériter d'être confirmé dans sa position. Durant la période

d'essai, il est sous la conduite d'un autre ; il nous faut employer un homme pour lui apprendre sa besogne ; pas nécesasirement pour l'accompagner continuellement, mais il est pour un temps sous une espèce de tutelle. Cependant, on lui paie $1.20 par jour durant six mois. Dès qu'il est devenu compétent à être confirmé dans sa nomination, il commence à retirer un salaire de $1.50 par jour, ce qui équivaut à $460.50 par année. Nous lui donnons deux semaines de congé et au bout de deux ans sa paie s'élève à $547.75 par année. A la fin de ces deux ans il aura droit à la promotion, en supposant toutefois, qu'il l'ait méritée, à $2 par jour ou à $626 par année. Son salaire restera à $626 à moins qu'il ne soit promu ou réduit à un rang inférieur. Supposons qu'il reste à $626, lorsqu'il commencera sa neuvième année, un employé nommé en vertu de cette loi aura reçu durant cette période depuis le commencement, $713.50 de plus que d'après la loi actuelle. Outre cela, il y a une disposition à l'effet qu'un facteur peut prendre chaque année un congé de 10 jours, lorsque sa conduite a été raisonnablement satisfaisante. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a de récompense que pour le plus méritant, mais j'espère qu'un certain nombre d'employés au service gagneront ces dix jours de congé supplémentaire, ou il peut à son choix recevoir $2 par jour ou $20 au lieu de ces dix jours supplémentaires.

M. SPROULE : Est-ce que vous lui retenez sa paie pour chaque jour d'absence ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Or, s'il acceptait $20 par année au lieu des congés, il recevrait durant cette période comparative dont j'ai parlé $883.50 de plus en vertu de cette mseure projetée qu'en vertu de la loi existante, soit une moyenne, sans la gratification de $20 par année, de $83.94 par année, et avec la gratification de $20 par année, une moyenne de 103.94 de plus qu'en vertu du la loi actuelle.

M. CLARKE : Que dites-vous de la mise à la retraite ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'Acte des pensions de retraite a été abrogé il y a quelques années et l'Acte de retraite a été adopté à sa place. Ils sont régis par l'Acte de retraite, qui est entièrement à leur bénéfice et non au bénéfice du pays.

M. CLARKE : L'honorable ministre faisait une comparaison entre la condition des facteurs en vertu de cette loi et leur condition sous l'ancienne loi. Voudra-t-il nous donner une idée des avantages qu'ils en retireront en ce qui concerne la retraite ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'est pas nécessaire de discuter une loi abrogée si l'honorable député me demande de discuter l'Acte de retraite je le ferai volontiers. L'Acte de retraite est maintenant en vigueur en ce qui concerne tous les employés nouvellement nommés ou ceux qui ont été nommés depuis quelques années, de sorte que l'Acte concernant les pensions de retraite devient chaque année d'une application de plus en plus rare, et si cet acte tombait, cela n'affecterait personne soit en vertu de l'Acte des pensions de retraite soit en vertu des Actes de retraite.

M. SPROULE : Lorsque l'honorable ministre parlait du salaire, je lui ai demandé s'il retrancherait des salaires des employés les jours où ceux-ci seraient absents et il n'a pas daigné me répondre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Parce que la question ne s'appliquait pas à mes remarques et aurait pu plus convenablement être posée plus tard. Je dirai cependant à l'honorable député que le bill pourvoit au paiement des journées de travail. Il donne aussi aux hommes deux semaines de congé. Je crois que l'honorable député emploie lui-même des travailleurs, et je suis certain qu'un grand nombre des membres de cette Chambre sont dans le même cas. Il est au courant des amendes, salaires, etc. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) voudra peut-être nous dire s'il considère que ces prix seront estimés dans sa région comme étant des prix raisonnables étant donné qu'ils doivent être payés par les contribuables du Canada.

M. SPROULE : Je crois que ceci est tout simplement éluder la question. J'ai posé ce que je considère une question convenable et courtoise.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai répondu à la question.

M. SPROULE : Si le ministre ne veut pas répondre, il peut s'en dispenser. La réponse qu'il a donnée n'est pas une réponse.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député m'a demandé s'il y a une disposition relative aux congés d'absence.

M. SPROULE : J'ai demandé s'il y a une disposition relative à la réduction du salaire en cas d'absence.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comme je l'ai expliqué, ils sont payés pour le temps qu'ils travaillent. C'est là un système très facile à comprendre. Un homme reçoit tant par jour pour le temps qu'il travaille ; il est payé de plus pour deux semaines durant lesquelles il ne travaille pas. S'il s'absente durant un nombre de jours plus considérable, alors sa paye est retenue durant la période additionnelle de son absence.

M. COCHRANE : Je veux rappeler au ministre, puisqu'il veut que les membres de l'opposition se montrent courtois à son égard, que lorsqu'il était de ce côté-ci de la Chambre, il n'était pas si méticuleux et n'était pas très courtois.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'espère que j'ai amélioré mes manières.

M. COCHRANE : Pas beaucoup.

M. LaRIVIERE : Qu'arrivera-t-il en cas de maladie?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lorsque j'ai commencé mes remarques j'étais sur le point de dire qu'aucune classe d'employés à l'exception des facteurs ne s'opposent à cette mesure, et, comme ceux qui s'y opposent ne sont pas liés par cette mesure, je ne vois guère qu'ils aient raison de se plaindre. J'ai reçu la communication suivante qui montre un autre côté de la question :

Toronto, 28 avril 1902.

L'honorable Wm Mulock, D.G.P.

Cher monsieur,—A une réunion des employés du bureau de poste de Toronto, y compris les chargeurs, messagers, collecteurs de boîtes et agents du transfert des malles, il a été unanimement résolu que votre amendement à l'Acte concernant les postes est un pas dans la bonne voie, que nous aimerions à le voir adopter et que nous serons heureux le nous prévaloir des dispositions qu'il contient.

Respectueusement soumis,
Vos obéissants serviteurs,
F. S. RUTTAN, secrétaire (pro tem).
W. J. RAY. président.

M. CLARKE : Vous ne savez pas où l'assemblée a eu lieu, à Toronto?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais rien excepté ce que dit la communication.

M. CLARKE : Y est-il dit que les facteurs sont satisfaits?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je l'ai lue en entier. Dois-je la relire?

M. CLARKE : S'il vous plaît.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (lisant) :

Toronto, 28 avril 1902.

L'honorable Wm Mulock, D.G.P.

Cher monsieur,—A une réunion des employés du bureau de poste de Toronto, y compris les chargeurs, messagers, collecteurs de boîtes et agents du transfert des malles, il a été unanimement résolu que votre amendement à l'Acte concernant les postes est un pas dans la bonne voie, que nous aimerions à le voir adopter et que nous serons heureux de nous prévaloir des dispositions qu'il contient.

Respectueusement soumis,
Vos obéissants serviteurs,
F. S. RUTTAN, secrétaire (pro tem).
W. J. RAY. président.

Ils sont libres de s'en prévaloir ou de ne pas s'en prévaloir.

M. SPROULE : Cela ne comprend pas les facteurs, car il n'y est pas parlé d'eux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne parle pas pour les facteurs. J'explique ce que j'ai entendu dire de tous ces employés à l'exception des facteurs. Quant aux autres ils m'ont envoyé cette communication.

M. CLARKE : Vous ne savez pas combien assistaient à l'assemblée?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai dit à l'honorable député que le document contient tous les renseignements que je possède à ce sujet.

M. LaRIVIERE : Mon honorable ami n'a pas répondu à ma question au sujet des cas de maladie. Les employés doivent naturellement perdre leur paie s'ils s'absentent de leur travail, mais s'ils sont malades seront-ils privés de leur paie?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La loi ne pourvoit pas à ce qu'ils soient payés lorsqu'ils ne sont pas à l'ouvrage, excepté pour les deux semaines de congé annuel et pour les dix jours de paye additionnelle comme gratification.

M. LaRIVIERE : Mon honorable ami ne croit-il pas qu'il serait injuste de leur faire predre leur paye en cas de maladie ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Eh bien ! la gratification de dix jours fera plus que les compenser pour cela. Durant l'année dernière, on a recueilli une statistique qui démontre que la gratification de dix jours compensera amplement les absences, autres que celles des congés.

M. LaRIVIERE : De sorte que, il leur faudra être malade durant ces dix jours, sans quoi ils perdront leur paye ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce sera à eux de choisir. Cela guérira un grand nombre de maladies.

M. CLARKE : S'ils sont maintenant payés durant la maladie et s'ils doivent être privés de leur paye en vertu des dispositions de ce bill, ils ne seront pas dans une position aussi avantageuse. Maintenant, ils sont payés s'ils peuvent se procurer un certificat de médecin ; mais en vertu des dispositions de ce bill ils seront privés de leur paye durant le temps de leur maladie. Est-ce que je me trompe en disant cela ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai expliqué qu'ils sont payés pour les jours où ils travaillent et qu'ils sont payés pour dix jours de congé, et quant au reste, s'il y a des jours où ils ne travaillent pas, ils ne sont pas payés pour ces jours, quelle que soit la cause de leur absence. Le service civil est parfois très mauvais pour la santé. Nous constatons que lorsque la paye n'est pas retranchée un grand nombre de gens s'absentent alors qu'ils seraient peut-être capables de faire leur travail si leur paye était retenue. Nous avons eu de nombreux cas de retour rapide à la santé lorsqu'il a été démontré qu'une plus longue absence serait accompagnée d'une suspension de salaire. J'étais sur le point de don-

ner au comité des renseignements quant aux salaires payés dans d'autres occupations où les gens sont plus ou moins au service du public. Prenez le cas des hommes de police. J'ai une liste indiquant les salaires payés par le public à ces gens. Dans la ville de Brantford, ils reçoivent $1.30 par jour pour la première année, $1.40 l'année suivante, puis $1.50 la quatrième année, après dix ans, $1.60 et après 16 ans $1.70 par jour. Ils ne reçoivent aucune pension, travaillent neuf heures par jour et on leur donne des uniformes.

M. TAYLOR : Ils ont une foule de petits bénéfices.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je serais peiné de croire cela de leur part. Je crois que c'est un corps d'hommes très respectable. A Hamilton, les hommes de police reçoivent $1.40 par jour lors de leur nomination, après une année, $1.80 et après six ans $1.90 par jour. Ils ont le bénéfice du fonds de secours de la police, ils travaillent huit heures par jour et reçoivent des uniformes moins les souliers et les sous-vêtements. A Kingston, les hommes de police reçoivent $35 par mois à leur entrée au service, et $40 par mois plus tard. Ils ne reçoivent aucune pension, mais on leur accorde $45 par année comme allocation pour vêtements. Ils travaillent douze heures par jour. A London, ils reçoivent $1.40 par jour en entrant, $1.55 après un an et $1.90 ordinairement après trois ou quatre ans. Ils ont droit au fonds de secours de la police ; ils reçoivent des uniformes, mais pas de chaussures ni de sous-vêtements, et ils travaillent huit heures durant le service de jour et neuf heures durant le service de nuit. A Montréal, ils reçoivent $9.20 par semaine en entrant, $10.20 après un an, $11.20 après trois ans et $12.20 par semaine pour des hommes spécialement compétents. Ils ont droit aux bénéfices de la Société de Bienfaisance de la Police et ils reçoivent des uniformes. Ils travaillent douze heures par jour, six heures de service en dedans et six heures en dehors.

M. CLARKE : Quelle est la gratification accordée aux malades en ces divers endroits?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas de renseignements à cet égard.

M. CLARKE : Vous n'avez pas reçu de renseignements à ce sujet ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'y a rien à ce sujet.

M. CLARKE : Est-ce là un rapport du département du travail ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non. A Ottawa, les hommes de police reçoivent $35 par mois durant trois mois et après trois mois $40, après un an $45 et après cela $50, $55 et $60 sur recommandation. Ils reçoivent des uniformes, pas de pension et travaillent dix heures et un quart en service de jour et huit heures et trois quarts en service de nuit. A Toronto, ils reçoivent $1.30 par jour lors de leur nomination, 1.50 après un an de bonne conduite, $1.75 après trois ans. Ce salaire continue jusqu'au bout de sept ans, après quoi la paye est de $2 par jour. Ils reçoivent demi-paye après 25 ans de service. Ils travaillent huit heures par jour et plus, si cela est nécessaire. A Saint-Jean, ils reçoivent $1.40 à leur entrée.

M. CLARKE : L'honorable directeur général des Postes me permettra-t-il de l'interrompre ? Qu'a-t-il dit au sujet de la paye à Toronto ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils reçoivent $2 par jour après sept ans de service.

M. CLARKE : Eh bien ! il y a une autre disposition pour augmentation de la paye après un certain nombre d'années.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas cela. Qu'est-ce que c'est?

M. CLARKE : Ils reçoivent dix sous par jour de supplément pour chaque galon de bonne conduite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Combien de temps servent-ils avant de recevoir la paye pour bonne conduite ?

M. CLARKE : Je ne puis me rappeler cela. Outre cela, cette paie de $2.00 par jour est pour sept jours par semaine.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le chevron de bonne conduite est peut-être une bonne idée.

M. COCHRANE : Qu'est-ce que tous ces renseignements peuvent avoir à faire avec le bill ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est afin de démontrer au comité ce qui est payé dans d'autres services. A Saint-Jean, ils reçoivent $1.40 en entrant, $1.50 après trois ans et $1.60 après six ans. Ils sont de service douze heures durant le jour et dix heures durant la nuit. A Winnipeg, la paie est de $50 par mois au début, de $60 par mois après un an, de $65 après deux ans et de $70 après trois ans ; pas de pension ; ils reçoivent deux uniformes complets et travaillent neuf heures par jour. A Vancouver, la paie est de $60 par mois, augmentant à $70 après la première année. Ils reçoivent deux uniformes par année avec fourniment, travaillent neuf heures y compris une heure pour le dîner. On dit qu'un fonds de pension sera prochainement établi. A Halifax, la paie est de $400 par année, augmentée à $450 après un an de service ; ils reçoivent des uniformes complets et travaillent dix heures par jour.

M. TAYLOR : Où le directeur général des Postes a-t-il pris ces chiffres ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Un fonctionnaire de mon ministère a écrit aux diverses villes pour les obtenir.

M. TAYLOR : Le directeur général des Postes a-t-il recueilli tous ces faits? Peut-il nous dire si, lorsqu'un constable est en congé d'absence pour cause de maladie, sa paye est retenue comme dans le cas du service des postes ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas de renseignements sur ce point.

M. TAYLOR : Lorsque vous recueillez les statistiques vous devriez avoir tous les faits afin de faire une comparaison équitable.

M. LaRIVIERE : Quelle comparaison y a-t-il à faire entre les hommes de police et les facteurs, en dehors des salaires, naturellement ?

M. CLARKE : Les uns et les autres sont obligés de marcher.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Certaines personnes pourraient croire que les devoirs d'un homme de police sont de beaucoup plus onéreux et périlleux.

M. CLARKE : Leurs fonctions ne sont pas les mêmes que celles des facteurs.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : En général, les facteurs travaillent durant le jour et les hommes de police sont souvent de service de nuit. Je crois que si un homme avait le choix entre le service de facteur et celui d'homme de police pour le même salaire, il préférerait être facteur. Je le crois, parce que nous sommes inondés de requêtes demandant quelqu'emploi de facteur, et ces requêtes viennent parfois d'hommes qui ont de bonnes situations, non de la part de journaliers mais de la part d'hommes qui ont des métiers. Pourquoi veulent-ils entrer au service du gouvernement lorsqu'ils ont un métier ? Il est évident que ce genre d'occupation leur paraît offrir certains avantages. L'emploi est constant, régulier, et la paye est assurée.

M. LaRIVIERE : C'est la raison pour laquelle je dis à mon honorable ami qu'il commet une erreur grave en comparant les facteurs aux hommes de police.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comment cela ?

M. LaRIVIERE : Parce que cela démontre que dans la plupart des cas les hommes de police sont mieux traités que les facteurs.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela démontre tout le contraire.

M. TAYLOR : Puis-je demander à l'honorable ministre pourquoi il rend la loi différente pour les facteurs et les commis de poste de ce qu'elle est pour les employés du gouvernement dans d'autres départements ? Si je comprends bien, dans le service intérieur, lorsque les gens travaillent à la journée, la paye est pour sept jours par semaine. Le ministre de l'Agriculture nous a dit, l'autre jour, que dans le département du recensement, les employés sont payés pour sept jours et je crois que c'est la règle dans tous les autres départements. Pourquoi faire une règle différente pour ces facteurs surmenés qui sont obligés de braver toutes les intempéries durant peut-être dix ou douze heures par jour et qui, s'ils sont malades, se voient retrancher leur journée de paye ?

M. PUTTEE : J'espère que le directeur général des Postes ne croit pas que nous ne faisons que rechercher les points faibles de ce bill. J'ai examiné le bill avec soin et je l'ai comparé avec le système actuel, et je suis prêt à dire qu'il offre certains avantages appréciables ; mais nous n'en sommes pas moins obligés, lorsque nous siégeons en comité, d'en élaguer les parties désavantageuses. Il n'y a aucun doute que la limitation du temps pour atteindre le maximum est un des bons côtés de ce bill. L'ancien système d'augmentation de $30 par année durant neuf ans avant qu'un homme pût atteindre le maximum très peu élevé était absurde. Si nous pouvons avoir quelques amendements nécessaires en ce qui concerne les heures et une ou deux autres choses dans ce bill, celui-ci fera beaucoup de bien. Un avantage qu'il offre, c'est qu'il fait cesser le travail du dimanche. De fait, à l'heure qu'il est, dans certaines villes, sinon dans toutes, les facteurs doivent venir au bureau pour y faire quelque espèce de travail le dimanche ; mais, en vertu de ce bill, les officiers locaux devront faire un rapport déclarant s'il y a nécessité pour cela et ils seront payés pour le dimanche. Mais, ce qui vaut encore mieux, il aura pour effet de mettre fin complètement au travail du dimanche, et c'est là un avantage. Je suis d'opinion, cependant, que ce bill n'atteint pas son but. Le directeur général des Postes désire rendre son personnel de facteurs plus compétent et il n'y a aucun doute qu'il est d'absolue nécessité d'avoir un personnel compétent de facteurs. La cause de la faiblesse actuelle du personnel est due au système qui a été suivi.

M. CLARKE : En quoi le système est-il défectueux ?

M. PUTTEE : Le patronage, voilà l'inconvénient du système.

M. CLARKE : Ce bill fait-il disparaître le patronage ?

M. PUTTEE : Pas du tout. Un mauvais système ne produit pas de bons résultats, et je ne suis pas surpris d'entendre le directeur général des Postes dire que son personnel a ses côtés faibles. Le fait même qu'un bill de cette nature est jugé nécessaire pour guérir quelques-unes des maladies, est une preuve qu'il y a un mauvais système et qu'il produit de mauvais résultats. J'avais espéré que le directeur général des Postes pour-

rait aborder la difficulté dans le cas actuel. Un personnel compétent est nécessaire, et j'avais cru que l'honorable ministre aurait pu enlever complètement à la politique et même à la politique de parti, la nomination et la direction du personnel. Voilà ce qui rend le personnel faible et incompétent. C'est pour cela que des hommes savent qu'ils peuvent être malades et qu'ils peuvent se moquer du service parce qu'ils seront soutenus par l'influence qu'ils pourront faire agir.

M. HEYD : Je désirerais que l'honorable député (M. Puttee) nous donnât les renseignements sur lesquels il base son assertion à l'effet que ce personnel est incompétent.

M. PUTTEE : Je ne fais que tirer ce que je crois être la conclusion convenable de ce qui nous a été dit par le directeur général des Postes lui-même. Il dit que les hommes payés à la journée ne sont absents du travail pour cause de maladie que le tiers du temps représenté par les absences de ceux qui sont employés en vertu de l'Acte du service civil.

M. CLARKE : Est-ce que vous déclarez vous-même que cela est un fait ?

M. PUTTEE : Je l'ai entendu dire au directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je l'ai dit. J'ai des renseignements à cet effet dans mon ministère.

M. CLARKE : Avez-vous des renseignements à l'effet que lorsque des hommes sont employés au mois ou à l'année, il y a trois fois plus de congés d'absence pour cause de maladie que lorsqu'ils sont employés à la journée ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce sont des statistiques qui me sont venues du bureau de poste de Toronto.

M. TAYLOR : Nous devrions avoir des ministres qui travailleraient à la journée.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Et des députés au parlement.

M. CLARKE : N'est-il pas vrai que lorsqu'un homme s'absente pour cause de maladie, il lui faut envoyer un certificat de médecin au département ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Des certificats devraient être produits, mais nous constatons très souvent que ces certificats ne sont pas ce qu'ils paraissent être. Des hommes peuvent être réellement malades et avoir été eux-mêmes la cause de leur maladie. Nous en avons un grand nombre de cas, si vous voulez des détails.

M. CLARKE : Cela arrive souvent.

M. PUTTEE : Je suis porté à croire, dans tous les cas, que cette opinion est quelque peu fondée. Je ne prétends pas que le personnel des facteurs soit uniquement composé d'hommes incompétents ; mais comme résultat nécessaire du système, il y a des points très faibles dans l'exécution du service. Le fait même que l'on juge nécessaire de présenter un bill de ce genre afin d'avoir des hommes présents tous les matins et de ne pas manquer la livraison, prouve qu'il y a eu dans le passé des cas où la livraison n'a pas été faite, et que de fait, le personnel n'est pas aussi compétent qu'il pourrait l'être en vertu d'un meilleur système. Je croyais qu'il serait possible que l'on nous proposât de soustraire complètement ce service à l'influence de la politique, et de l'établir sur une base telle que le mérite et l'assiduité au travail seraient reconnus et bien payés. Maintenant, ce bill renferme des points faibles, et à moins que l'on n'y fasse des amendements radicaux, je me demande s'il ne vaudrait pas mieux nous en tenir à l'Acte du service civil. D'abord, il ne fixe pas le nombre d'heures devant constituer une journée de travail. Puis, il devrait comprendre les journaliers, assortisseurs et timbreurs. Puis le paragraphe 2 de l'article 4 admet un nouveau et mauvais principe qui, je l'espère, sera rayé du bill : c'est-à-dire qu'il décrète qu'en cas d'incompétence on pourra réduire un employé à un grade inférieur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela n'est pas un changement à la loi.

M. PUTTEE : C'est un mauvais principe. Ce service consiste entièrement en travaux manuels, et nous commençons avec le système très convenable qui consiste à faire entrer un homme au bas de l'échelle pour le faire monter jusqu'au maximum. Pour un travail de ce genre, c'est lorsqu'un homme est jeune qu'il est le plus compétent ; à mesure qu'il vieillit, il devient nécessairement moins compétent et cette disposition équivaut à dire qu'il doit descendre l'échelle. C'est un mauvais principe à reconnaître dans un acte du parlement. Si l'homme a rempli fidèlement son devoir durant les meilleures années de sa vie, on ne devrait pas le réduire à un rang inférieur, mais on devrait le garder tant qu'il serait capable de faire le travail, puis le mettre à la retraite. Cette disposition devrait être rédigée de façon à dire que dans le cas d'incompétence et d'inaptitude au service, ou dans le cas d'une offense commise contre le règlement, un homme devrait être suspendu comme punition. Je crois que cela atteindrait le but que le directeur général des Postes se propose d'atteindre. Mais si nous devons laisser le service sous l'influence politique, c'est un mauvais principe que de mettre entre les mains d'un ministre le pouvoir d'abaisser un homme au lieu de l'élever. C'est un principe auquel je ne puis adhérer.

M. HEYD : J'ai pris beaucoup d'intérêt à ce projet de loi et j'en ai fait une étude minutieuse. Je l'ai fait parce que, depuis que j'ai l'honneur de faire partie de la Chambre, nous avons établi, dans la ville de Brantford, un bureau de livraison gratuite des

lettres, et je me suis naturellement initié au fonctionnement de ce bureau, afin d'empêcher que les employés ne fussent surchargés d'ouvrage ou trop faiblement rétribués. Or, un grand nombre de facteurs dans tout le pays m'ont écrit pour me demander de prendre en mains la défense de leurs intérêts. Après un mur examen du bill, je puis dire qu'il pourvoit à l'établissement d'un système très avantageux pour les employés et à la rétribution de leurs services plus généreusement que nulle part ailleurs au Canada. Dans aucune exploitation agricole, aucun établissement industriel ou atelier de construction du pays, les ouvriers ne sont aussi bien payés ou travaillent moins longtemps que ceux auxquels ce bill s'appliquera.

Ce projet de loi concerne deux classes de personnes—celles qui aspirent à entrer dans le service civil et celles qui en font déjà partie. Ces dernières ne tombent sous le coup des dispositions du bill que si c'est leur bon plaisir ; les autres que si elles désirent devenir fonctionnaires de l'Etat. Demandons-nous d'abord quel effet aura la loi relativement à ceux qui voudront faire partie du service civil. Aujourd'hui les nouveaux venus reçoivent $1.15 par jour, tandis que sous l'empire du bill ils toucheront $1.25 et feront un stage de six mois, recevant pendant ce temps-là $15 de plus qu'ils n'auraient eu en vertu de l'ancien ordre de choses. Autrefois, un facteur, après sa nomination, recevait $360 par année. Maintenant, après un stage de six mois, il touchera $469.50, par année, ou $109.50 de plus qu'anciennement. La deuxième année, son salaire est maintenant de $390 ; il sera dorénavant de $469.50, soit une augmentation de $79.50. A l'expiration de la deuxième année, il peut passer dans la classe " C ", à $1.75 de salaire, par jour, ou $547.75, par année, ce qui représente $127.75, par année, de plus qu'il ne recevait autrefois. Pendant la quatrième année, le salaire sous l'ancien système était de $450, tandis qu'il sera de $547.75 sous le nouveau, soit une augmentation de $97.75. Ainsi, un citoyen entrant dans le service civil touchera en quatre ans $414.50 de plus qu'il n'aurait touché autrefois ; ensuite son salaire sera de $626 par année.

M. SPROULE : En faisant ses calculs, l'honorable député suppose-t-il que l'employé devra travailler tous les jours, le dimanche excepté?

M. HEYD : Je fais cette supposition. Voici ce qui résultera de l'application de cette loi à ceux qui font déjà partie du service depuis un, deux, trois ou quatre ans et qui opteront en faveur du nouveau système. Celui qui fait partie du service depuis quatre ans passera dans la classe " D " et aura $600, par année, de salaire. L'employé de cinq ans qui touche présentement $480 par année, recevra $626, soit une augmentation de $146, par année. L'employé de six ans verra son salaire augmenté de $116 ; celui de sept ans, de $86 ; celui de huit ans, de $56 ; enfin celui qui aurait droit de toucher $600, le plus haut salaire présentement, retirera $26 de plus. Aucune injustice n'est commise envers qui que ce soit dans cette classe ; le seul employé qui aurait quelque peu sujet de se plaindre est celui qui touche actuellement $600 par année. Cette innovation est introduite parce que les facteurs ont adressé une pétition au gouvernement demandant une augmentation de salaire, et l'augmentation sensible qui est accordée contentera la grande majorité des fonctionnaires du ministère des Postes. L'employé qui touche actuellement $600 se ressentira moins que les autres de l'augmentation, mais nous avons droit de nous demander si $600 par année n'est pas une rétribution suffisante de ses services. Il ne faut pas oublier qu'au bout de quatre ans un facteur peut passer dans une autre classe. S'il est diligent ou s'il fait un travail très pénible, il peut être appelé à entrer dans la classe E dans laquelle son salaire augmente jusqu'à $704.25 par année.

Je considère que ces salaires sont très élevés, plus élevés que ceux de n'importe quelle classe d'employés dans les établissements industriels du Canada, quelle que soit la durée de leur apprentissage. De plus, ces employés des bureaux de poste ont deux semaines de congé et, dans des circonstances particulières, ce congé peut être prolongé de dix jours, équivalant à vingt dollars en argent, et ils reçoivent l'uniforme qu'ils portent dans l'accomplissement de leurs fonctions ainsi qu'une paire de bottines. Sous l'empire du présent bill, toutes les classes seront mieux partagées qu'aujourd'hui. Seuls, pourraient se plaindre les employés dont le salaire est de $600 et qui demandent une augmentation et pourraient ne pas se contenter de $26 de plus. Il y a lieu de comparer les salaires de ces employés à ceux des citoyens qui ont embrassé d'autres carrières, afin d'établir, si réellement $600 par année est une rétribution insuffisante. Vous admettrez, je suppose, qu'un conducteur de tramway est assez intelligent et assez bien doué au physique et au moral pour devenir facteur. Eh bien ! le salaire d'un conducteur de tramway, à Ottawa, est de $9 par semaine pour dix heures de travail par jour, tandis que le salaire d'un facteur est de 12 dollars par semaine pour huit heures et vingt-une minutes, disons neuf heures de travail, en moyenne, par jour. Autrement dit, un facteur touche $150 de plus en un an qu'un employé des tramways, à Ottawa. Ne parlons pas des gardiens de la paix ni des pompiers ou d'autres personnes de la même classe, mais entrons dans les grandes fabriques et voyons quels sont les salaires des ouvriers. Prenons les fabricants d'outils travaillant à la confection des outillages, au tour, au rabot, les limeurs, monteurs et autres, et nous verrons que leurs salaires sont moindres que les traitements des employés du ministère des Postes. Y a-t-il lieu de donner à un messager dans un bureau

de poste un salaire plus élevé que celui de l'ouvrier qui a fait cinq, six ou sept ans d'apprentissage dans un établissement industriel ? Quelles doivent être les aptitudes d'un facteur ? Il doit avoir assez d'intelligence et d'instruction pour lire la suscription des lettres et assez d'honnêteté pour les délivrer. Il n'a pas besoin de faire d'apprentissage. Lorsque j'ai nommé six facteurs à Brantford, le système fut arrêté, les lettres délivrées et tout marcha comme sur des roulettes dès le début. Rien ne clocha. Ceci démontre que l'ouvrage n'exige pas une intelligence plus qu'ordinaire. Jusqu'ici il n'y a ni difficulté, ni froissement à Brantford. On dira peut-être que ces facteurs font moins d'ouvrage que ceux de Toronto ou d'Ottawa. Mais, à en juger par la masse du courrier envoyé à l'hôtel des postes de Brantford, ces facteurs travaillent plus que ceux d'aucune autre ville du Canada, parce que les matières postales reçues sont plus considérables qu'ailleurs, en tenant compte du nombre des facteurs. L'ouvrage n'exige pas une intelligence plus qu'ordinaire, ni un apprentissage de cinq ou six ans et le salaire de $600 par année est excessivement élevé si on le compare à celui des citoyens dans d'autres carrières où il faut des années d'apprentissage et une grande somme de connaissances spéciales. Je suis toujours bien disposé envers les salariés ; cependant, il ne faut pas que l'emploi de facteur devienne si désirable qu'il donne à ceux qui suivent d'autres carrières lieu de se plaindre. Pourquoi un fabricant d'outils qui, dans l'exercice de son métier, a besoin d'une adresse consommée et d'une expérience de plusieurs années, serait-il moins bien rétribué qu'un facteur ? A Toronto, un fabricant d'outils travaille cinquante-cinq heures pour $14.70, et à Brantford, cinquante heures par semaine, pour $12. Ceux qui travaillent au tour et doivent faire six ans d'apprentissage, reçoivent, à Brantford, une salaire hebdomadaire de $9.25, en moyenne, pour des journées de douze heures, et $12 à Toronto, faibles salaires si on les compare à celui d'un messager dans un bureau de poste. Quand ces ouvriers ne se mettent à l'ouvrage qu'à 9 heures du matin, touchent-ils leur plein salaire ? Nullement. Lorsqu'ils s'absentent un jour ou deux par suite de maladie, reçoivent-ils leur salaire entier ? Non, ils ne sont payés que pour les heures de travail. Dans tous ces métiers, l'ouvrier n'est payé que pour les heures pendant lesquelles il a travaillé et je ne comprends pas pourquoi il en serait autrement d'un facteur.

Prenez les raboteurs et les façonneurs dans un atelier de machines, des ouvriers d'élite, ils ne reçoivent que $10.30 à $11 par semaine, à Brantford, et $13 à Toronto. Prenez les limeurs et les monteurs, ils touchent de $10 à $11.80 par semaine, à Brantford, et $12.75 à Toronto. Ceux qui travaillent au foret, ouvrage qui exige moins d'adresse, ne reçoivent que $9 par semaine à Toronto. Pénétrez dans toutes les fabriques d'instruments aratoires du pays, prenez l'artisan qui a beaucoup plus de connaissances, qui doit faire le plus long apprentissage, nulle part il ne reçoit un salaire aussi élevé que celui que touchent les facteurs canadiens. Rendez-vous à Saint-Thomas, où l'Etat a récemment fait construire une salle d'exercices par des ouvriers qui ont reçu les gages courants dans la localité, gages qui sont toujours assez élevés, qu'y voyez-vous ? L'entrepreneur paie son contremaître $2.25 par jour ; ses terrassiers $1.50 par jour ; ses constructeurs $1.50 par jour ; ses menuisiers $2 par jour ; ses constructeurs d'escaliers $2 également, ainsi que ses plombiers ; ses ferblantiers-couvreurs $1.25 par jour. Inutile de repasser la liste entière ; mais lorsque nous constatons que, dans ces fabriques, les ouvriers d'élite ne reçoivent pas des gages s'élevant à $626 par année, il y a lieu de demander de juger du salaire de nos facteurs d'une manière impartiale, sans tenir compte seulement des inconvénients auxquels ils sont soumis. Je constate avec plaisir qu'à Brantford, les facteurs sont assez satisfaits du présent projet de loi. Ils m'ont transmis la résolution suivante :

Cher monsieur,—J'ai reçu instruction des facteurs de Brantford de vous informer qu'il ont reçu un exemplaire de l'Acte modifiant l'Acte des postes dont la Chambre est actuellement saisie, et qu'après un examen qui leur a permis d'en peser la valeur et de juger de l'effet qu'il aura, après un examen suffisant de toutes les modifications qu'il apporte à la loi, en ce qui concerne les facteurs de Brantford, ils se déclarent satisfaits du bill tel qu'il est et vous demandent de l'appuyer dans la Chambre, ce que vous ferez, espèrent-ils. Nous apprenons qu'à Toronto on est hostile à ce projet de loi et qu'on demandera peut-être qu'il soit retiré ; mais nous ne voudrions pas qu'une telle décision fût prise, considérant qu'en somme il est aussi satisfaisant que nous pouvions l'espérer et meilleur que nous ne nous y attendions à Brantford ; nous espérons donc qu'il sera adopté, sans aucune opposition de la part des facteurs.

De la part des facteurs de Brantford, j'ai l'honneur d'être,

Votre très respectueux,
GEORGE BROATCH,
Facteur.

Telle est l'opinion des employés de Brantford, dont les salaires seront immédiatement augmentés jusqu'à concurrence de $146 par année. Pourquoi n'approuveraient-ils pas ce projet de loi ? Il n'y a pas un seul fonctionnaire du ministère des Postes, par un seul facteur qui ait sujet de se plaindre, sauf celui dont le salaire est présentement de $600 par année et qui ne recevra que $26 de plus. Je répète qu'un salaire de $2 par jour pour celui qui entre en fonctions à 25 ans, par exemple, et qui conserve son emploi tant qu'il est en état d'accomplir l'ouvrage, est une excellente chose. La fabrique d'instruments aratoires Massey-Harris donne à ses employés, qui chôment dix semaines par année, des gages moins élevés que le salaire des facteurs.

Il n'y a peut-être pas une seule fabrique d'instruments aratoires dans tout le pays que ne ferme pas ses portes de six à dix semaines par année, et cependant aucune ne paie ses employés aussi cher que l'Etat ne paie ses facteurs. Les maçons en briques gagnent $3 par jour ; ces gages paraissent élevés, mais ces ouvriers ne travaillent que pendant huit mois de l'année. Les plâtriers reçoivent $3 par jour, mais ne travaillent que neuf mois dans l'année. Les maçons touchent $3 par jour, mais pendant neuf mois seulement. Tous ces métiers exigent de l'adresse, des connaissances, un apprentissage. Ces fonctionnaires de l'Etat reçoivent plus cher et, de plus, travaillent constamment, ne subissant pas de diminution de salaire lorsqu'ils accomplissent leurs devoirs, et ont l'espérance de passer dans une classe où ils recevront $700 par année. Ils n'ont pas à se plaindre. Le directeur général des Postes, dans ce bill, se montre envers les fonctionnaires de l'Etat d'une générosité qui frise la prodigalité et qui, j'en suis certain, contentera la grande majorité des facteurs.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Heyd) a fait en faveur du bill un plaidoyer très juste à son point de vue, et savamment élaboré. Cependant il n'est pas aussi inattaquable qu'on pourrait le croire. L'honorable député, dès son exode, croyait évidemment que celui qui prendrait la parole pour poser une question, attaquerait par là même le projet de loi.

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

M. SPROULE : C'est la seule conclusion qui découle de son argumentation. Et le directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock), appelé à fournir des éclaircissements pertinents qui nous permettraient de juger du mérite du bill se hâte de tirer la même conclusion. Lors de ma première observation, je voulais éclairer le point suivant : Il semble que ce bill aura pour effet de soustraire un groupe nombreux de fonctionnaires aux dispositions de l'Acte du service civil et je voulais savoir par où cette loi pèche. Il me semble que si l'Acte du service civil est défectueux, il serait préférable de le modifier pour tous plutôt que de passer une loi particulière relative à une classe d'employés. Je regrette que cette question tendant à obtenir des renseignements pertinents ait troublé le directeur général des Postes et provoqué son ire. Une question courtoise mérite, selon moi, une réponse polie, et le ministre en cause n'a pas lieu de se hâter de conclure que cette demande de renseignemnts est un indice d'hostilité envers ses projets. Je ne me proposais pas de combattre ce bill, et désirais uniquement obtenir des informations qui m'auraient mis en mesure de juger si ce bill est de nature à améliorer le service et à mieux rendre justice aux fonctionnaires que l'Acte du service civil. Je ne crois pas qu'un membre du parlement qui pose de semblables questions outrepasse ses droits, mais je crois qu'un ministre de la Couronne qui ne consent pas à répondre avec courtoisie, ne remplit pas tout son devoir. C'est lors de la présentation d'un bill qu'il faut demander des renseignements qui permettront de juger de son mérite d'une manière intelligente. A vrai dire, le directeur général des Postes nous a fourni un grand nombre d'éclaircissements. Mais il y a des choses qu'il ne nous a pas apprises ; j'ignore si c'est parce qu'il n'a pas saisi le sens de la question ou si c'est parce qu'il était trop occupé à faire un plaidoyer général en faveur du projet de loi. Toujours est-il qu'il semblait plus désireux d'établir que le bill aurait de bons résultats et qu'il rendrait justice aux facteurs, que de le comparer à l'Acte du service civil et de démontrer la supériorité de son projet de loi. J'ai écouté d'une oreille attentive le discours de l'honorable représentant de Brant-sud (M. Heyd). Je ne doute pas que mon honorable ami n'ait soigneusement préparé son plaidoyer. Quand il a lu la résolution des facteurs donnant leur adhésion au bill, j'ai cru entendre la lecture d'une attestation préparée par l'honorable député pour donner plus de poids à son raisonnement.

M. HEYD : Que l'honorable député me permette de l'interrompre. Je désire déclarer que j'ignorais que les facteurs s'étaient réunis en assemblée, avaient adopté des résolutions et que ces résolutions me seraient transmises.

M. SPROULE : C'est avec plaisir que je l'apprends, car je ne serai plus sous l'impression que l'honorable monsieur a tout préparé lui-même pour voler au secours du directeur général des Postes et le tirer d'un guêpier. Il me paraît nécessaire de donner au ministre l'assurance que je ne suis pas hostile au bill et que je ne considère pas ce projet de loi comme absolument répréhensible. Je le crois susceptible d'améliorations, mais j'admets que, sous certains rapports, il vaut mieux que l'Acte du service civil. Il y a une chose cependant, qui m'a frappé tout d'abord. Si l'Acte du service civil n'est pas satisfaisant, il me semble qu'il faudrait le modifier et assujettir tous les fonctionnaires aux prescriptions de la même loi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y en a bien d'autres que les fonctionnaires qui ne tombent pas sous le coup des dispositions de cette loi.

M. SPROULE : Je le sais, et c'est pourquoi j'ai toujours cru qu'il fallait modifier cette loi. Si elle est absolument défectueuse, abrogeons-la et remplaçons-la par une autre. Je ne me plaindrai pas du présent bill s'il a pour résultat d'améliorer le service et de rendre justice aux fonctionnaires de l'Etat. Je veux, toutefois, que le directeur général des Postes comprenne que,

lorsque je lui pose une question, je n'ai pas l'intention de l'entraver dans l'accomplissement de ses devoirs, ni de troubler la bonne humeur dont il fait généralement preuve dans cette enceinte.

M. LANCASTER : Je demanderai au directeur général des Postes s'il ne croit pas le moment bien choisi pour établir la livraison gratuite des lettres dans toutes les villes du Canada ? Je vois que ce système est établi dans certaines villes et non dans d'autres d'une importance égale. Cela semble porter atteinte au principe de l'égalité de tous devant la loi. L'honorable député de Brantford nous a appris comme ce système fonctionnait bien dans cette ville et quels seraient les résultats de la nouvelle loi. Je ne suis guère en mesure d'en rien dire, car nous n'avons pas de facteurs chez nous. Pourtant, à l'instar de l'honorable monsieur, je représente une ville, la ville de Sainte-Catherine. Mais, comme nous n'avons pas de livraison gratuite, je puis difficilement comprendre ce que l'honorable député nous a dit. Le moment n'est-il pas propice pour déclarer que, dans toutes les villes du Canada, on adoptera le système de la livraison gratuite ? Je comprends, il va sans dire, que dans les grandes villes, les livraisons devront être plus fréquentes que dans les petites. Mais pourquoi, dans une ville comme Sainte-Catherine n'y aurait-il pas, au moins, deux livraisons par jour, matin et soir ? Quelle justice rend-on aujourd'hui à cette partie du pays dans l'état de choses actuel ? J'aimerais entendre le directeur général des Postes nous donner quelque espoir et nous dire ce qu'il se propose de faire à ce sujet.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quand j'ai été appelé au ministère, j'ai constaté qu'il n'y avait pas de livraison gratuite à Sainte-Catherine. Les amis de l'honorable député auraient pu pendant de nombreuses années établir la livraison gratuite dans cette ville.

M. LANCASTER : Elle a grandi depuis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'apprends avec plaisir qu'elle a progressé et j'espère que le gouvernement n'a pas été pour rien dans ces progrès. J'ai moi-même établi la livraison gratuite à Brantford. L'honorable député (M. Lancaster) voit donc que nous sommes dans la bonne voie. Cependant, je ne saurais lui dire quel jour Sainte-Catherine sera doté du système de la livraison gratuite. Je ne pourrais pas me rendre à sa demande, en faisant adopter le présent bill. Il faudra inscrire un crédit à cette fin dans le budget. Le ministère des Postes doit attendre que le conseil des ministres lui fournisse les fonds nécessaires.

M. MAXWELL : J'ai entendu avec plaisir l'honorable député de Grey déclarer qu'il approuvait volontiers le présent projet de loi. J'ajouterai que je vois également ce bill d'un bon œil, car je crois qu'il est incontestablement supérieur à toutes les lois anciennes, en ce qui a trait aux facteurs. Il y a dans la ville de Winnipeg bon nombre d'employés, un peu plus de trente, que le présent bill concerne plus ou moins, et je crois être leur interprète en disant qu'ils accueilleront avec plaisir les modifications apportées à l'ancienne loi. D'après les lettres que j'ai reçues, ils désirent vivement, ainsi que d'autres facteurs du pays, voir améliorer leur situation. Ils s'attendaient à plus qu'ils ne recevront, il est vrai ; tout homme sensé conviendra qu'en somme le présent bill leur rend justice. Le député de Brantford aurait pu renchérir sur ses observations relativement au salaire que recevront les facteurs de sa province. Je songe à une classe d'hommes qui passent trois ou quatre ans dans une université du Canada, puis suivent un cours de théologie et qui, pour la plupart ne reçoivent que $600 ou $700 par année. Lorsque je compare leurs appointements au salaire des facteurs, je crois que ces derniers sont bien traités et par le gouvernement et par le peuple canadien. Si j'ai pris la parole, c'est dans l'intention de dire un bon mot en faveur des timbreurs et des trieurs.

M. HEYD : Les mêmes dispositions s'appliquent à eux.

M. MAXWELL : Non, ils ne sont pas mentionnés dans ce bill. A Vancouver, du moins, des jeunes gens très intelligents et actifs ont été nommés timbreurs et trieurs et ont fait preuve de leurs connaissances en subissant avec succès les examens d'aptitude. Leur salaire est fort minime, je crois, pour des gens si bien doués.

M. CLARKE : Quel est leur salaire ?

M. MAXWELL : $40 par mois, comme celui des facteurs. Je crois que les grands avantages que ce bill confère devraient s'étendre aux timbreurs et aux trieurs.

M. ROBINSON (Elgin) : Je suggère au ministre d'ajouter au bill un article disposant que, dans toutes les villes de 10,000 habitants, la livraison gratuite des lettres sera établie. Je crois qu'une disposition semblable serait approuvée dans toutes les villes canadiennes de cette importance.

M. CLARKE : Le présent bill a du bon, je me plais à le reconnaître. Cette remarque s'applique à la diminution de la durée des services donnant droit au salaire le plus élevé. Le directeur général des Postes ayant fait abroger l'acte des pensions de retraite, je crois qu'il était tenu de raccourcir la durée des services et je le félicite de l'avoir fait. Un jeune homme en état de remplir les fonctions de facteur n'a pas besoin d'un entraînement de six, huit ou neuf ans avant de recevoir le maximum du salaire. S'il n'est pas capable de remplir les devoirs d'un facteur au bout de deux ou trois ans, on ne devrait pas le souffrir dans le service. Je

crois juste et raisonnable que la Chambre approuve la modification apportée à la loi par le directeur général des Postes. Je l'appuie volontiers avec beaucoup de plaisir.

Mais l'honorable monsieur et ses amis entreprennent une rude tâche quand ils essaient d'établir que ce bill met les facteurs dans une meilleure position qu'ils n'étaient avant l'avènement du parti libéral au pouvoir. Il semble avoir oublié, ainsi que ses amis, qu'avant l'abrogation de l'acte des pensions de retraite les facteurs versaient 2 pour 100 de leur salaire au fonds de retraite et, après 20 à 35 ans, ils recevaient 25 50èmes à 35 100èmes, suivant le cas, de leur salaire pendant le restant de leurs jours. Par l'abrogation de cette loi, les nouveaux facteurs n'étaient plus sur le même pied que les anciens.

Un facteur, sous l'empire de l'Acte des pensions de retraite, était dans une bien meilleure situation qu'il ne le serait sous l'empire des dispositions de la loi projetée. Inutile de perdre du temps à le démontrer, cela doit sauter aux yeux. Je parle surtout de ceux qui sont entrés au service de l'Etat avant 1896, de ceux qui sont facteurs depuis un grand nombre d'années ; il ne faut pas oublier que ceux-là ont, pendant longtemps, servi leur pays, moyennant une bien minime rétribution, de $300 en commençant et $30 de plus d'année en année, pendant 8 ou 9 ans, jusqu'à ce qu'ils eussent atteint le maximum du salaire. A ceux-là, le présent projet de loi ne confère aucun avantage, et pourtant ceux-là constituent la grande majorité des facteurs du Canada. Ce bill n'améliore pas leur situation, bien que le sentiment populaire ait toujours été en faveur des demandes d'augmentation de salaire qu'ils ont adressées pendant des années au ministère des Postes. Il me semble qu'on ne les traite pas aussi justement qu'ils avaient droit de s'y attendre après les déclarations faites lorsqu'une députation est allée plaider leur cause auprès du directeur général des Postes. Pendant l'absence de celui-ci, l'an dernier, le représentant d'Ottawa (M. Birkett) agita devant la Chambre la question du salaire que devaient recevoir les facteurs. Je lis dans les " Débats " du 21 mai de l'an dernier à la page 5906 les observations de l'honorable député d'Ottawa :

Hier, j'ai donné avis d'une résolution appelant l'attention du directeur général des Postes intérimaire sur l'augmentation des appointements qu'il veut, prétend-il, accorder aux facteurs. Je faisais partie d'une députation qui s'est rendue auprès du directeur général des Postes, un jour ou deux avant son départ ; le ministre nous a affirmé que celui qui devait le remplacer, durant son absence, verrait à opérer cette augmentation. Depuis, plusieurs députations ont eu des entrevues avec le ministre intérimaire et, à mon sens, ce serait un acte gracieux de sa part, s'il remplissait la promesse faite par le directeur général des Postes. Les facteurs méritent notre considération et leur cause est digne d'attirer l'attention du gouvernement.

M. CLARKE.

Le présent ministre de la Marine et des Pêcheries, alors directeur général des Postes par intérim, durant l'absence de son collègue, répondit comme suit :

Mon honorable collègue, le directeur général des Postes, a étudié cette question avant son départ ; il avait préparé tout un plan dont l'application aurait eu pour résultat d'augmenter les appointements des facteurs. J'ai reçu deux ou trois députations de ces fonctionnaires. On a exprimé différentes opinions quant au meilleur plan à adopter et, après avoir étudié attentivement cette question, j'en suis venu à la conclusion qu'il valait mieux attendre à la prochaine session pour opérer cette réforme. Je ne suis pas en état de dire ce qui sera fait, mais je puis affirmer à mon honorable ami que le directeur général des Postes et le gouvernement sont en faveur d'une augmentation, et qu'on adoptera un plan qui, je l'espère, sera favorablement accueilli par les facteurs et la Chambre en général.

Si cette déclaration a un sens, elle veut dire que l'augmentation s'appliquera à l'ensemble des facteurs et non pas seulement à un petit groupe. Cependant le bill présenté par l'honorable gentleman ne procure aucun avantage à la plus grande partie des facteurs. Le directeur général des Postes a cité un extrait d'une lettre qu'il a reçue l'autre jour disant qu'à une réunion des employés de l'hôtel des postes de Toronto, y compris les chargeurs, les messagers, les facteurs-boîtiers, les agents du transport des malles, le présent bill a été approuvé à l'unanimité. L'honorable gentleman n'a pas dit où ni quand avait eu lieu l'assemblée et combien de personnes y avaient assisté. On m'informe que l'assemblée qui a adopté cette résolution ne se composait que d'une demi-douzaine de personnes et que celles-ci n'étaient pas des facteurs. Ce n'étaient pas les personnes qui avaient demandé une augmentation d'appointements au directeur général des Postes, mais des gens qui ne sont à l'emploi du ministère que depuis un an ou deux.

Mais je n'ai pas remarqué que le directeur général des Postes ait parlé d'une résolution adoptée à une réunion très nombreuse des facteurs tenue, il y a une semaine ou deux dans la ville de Toronto. D'après le compte rendu du " World " de Toronto, cette résolution qui a été adoptée à l'unanimité se lisait comme suit :

Attendu que les facteurs ont pétitionné le directeur général des Postes pour obtenir une augmentation de 20 pour 100 dans leur traitement, parce que la vie coûte plus chère; attendu que l'assemblée a reçu du directeur général des Postes une réponse disant que la dite augmentation de traitement serait prise en considération, ce qui nous a porté à croire que notre requête serait accordée ; il est résolu que nous renouvelions notre demande pour que le traitement des facteurs soit augmenté de 20 pour 100. Etant convaincus comme nous le sommes que l'état prospère du pays le permet, nous considérons que nous ne demandons qu'un salaire raisonnable pour une longue journée de travail, et qu'attendu que le bill n° 106, intitulé : " Acte amendant l'Acte des bureaux de poste ",

ne répond nullement aux demandes des unions ouvrières en faveur d'une augmentation du traitement des facteurs, il est de plus résolu que nous exprimions notre entière désapprobation du dit bill et que nous espérons qu'il sera modifié de manière à faire droit à notre première requête et à celle-ci. Copies de la dite résolution seront adressées au directeur général des Postes, à MM. Ralph Smith, M.P., A. W. Puttee, M.P., et aux journaux.

Cela n'indique pas, M. l'Orateur, que les facteurs qui ont envoyé pétition sur pétition, sont satisfaits des dispositions du présent bill. L'honorable député de Vancouver n'est pas à son siège et je ne doute pas qu'il soit occupé ailleurs. Au commencement de l'année, le " Globe " de Toronto prit en main la cause des facteurs et appuya fortement leur demande d'une augmentation de traitement. Le 6 janvier, il publiait l'article suivant :

Traitement des facteurs.

Le ministère des Postes devrait commencer la nouvelle année en augmentant le traitement des facteurs. Les loyers, la nourriture et les dépenses de toutes sortes sont plus élevés qu'il y a quelques années, et le traitement des facteurs est tout à fait insuffisant. L'économie est sans doute une bonne chose, mais ce que l'on peut épargner en maintenant le traitement de ces fonctionnaires au chiffre actuel ne fera pas une différence appréciable dans les dépenses annuelles tandis que cela fait une énorme différence pour les facteurs. Le gouvernement devrait sympathiser avec eux. L'indemnité des députés et des sénateurs a été portée de $1,000 à $1,500. S'il faut $1,500 à un député pour vivre pendant quatre mois, comment veut-on qu'un facteur vive toute l'année avec le cinquième ou le quart de cette somme ? Cette réforme a assez tardé et nous espérons que la très raisonnable requête de ces fidèles serviteurs du public sera accordée prochainement.

Au cours de ses explications, le directeur général des Postes a cité une foule de chiffres et nous a donné le traitement des facteurs depuis 25 ou 30 ans, mais il est généralement admis, et le ministre ne le niera pas, que le coût de la vie est de beaucoup augmenté depuis cette époque. Comme ces facteurs habitent les villes, ils paient plus de loyer, paient plus cher pour leurs aliments et tout ce qui leur est nécessaire et il ne serait que juste de leur accorder la demande raisonnable qu'ils adressent au parlement.

Le directeur général des Postes a l'avantage d'avoir continuellement à ses côtés le sous-ministre du Travail, et je suis convaincu que ce dernier a dû porter à sa connaissance la résolution des associations ouvrières sur cette question. A la page 33 du rapport de la huitième session annuelle du Congrès canadien des arts et métiers, tenue à Toronto, du 8 au 14 septembre 1892, on a adopté la résolution suivante. Elle fut présentée par une personne qui est maintenant employé dans le bureau du travail et elle fut appuyée par celui qui est maintenant secrétaire du bureau du Travail de la province d'Ontario. Ces personnes devaient avoir qualité pour parler au nom de ceux en faveur de qui cette résolution était présentée. Et le congrès était tellement convaincu que ce que demandait cette requête était juste, qu'elle fut adoptée à l'unanimité. Je vais la lire pour l'information du comité :

Proposé par M. D. J. O'Donohue, appuyé par M. R. Glockling, et résolu :

Que ce congrès est d'opinion que le minimum de traitement des facteurs de bureaux de postes ne devrait pas être moindre de $600 par année, et qu'instruction soit donnée à l'exécutif de ce congrès de faire tous ses efforts pour faire donner suite à cette résolution par le gouvernement

En 1898, le Congrès des Arts et Métiers s'est encore occupé de la question dans la résolution suivante :

Proposé par M. Mortimer, appuyé par M. Watson, et résolu :

Attendu que les facteurs et autres employés du ministère des Postes du Canada se sont souvent présentés devant les différents conseils de métiers du Canada et se sont plaints de ce que les conditions dans lesquelles ils travaillent, ne devraient pas être faites à des fonctionnaires publics ; et attendu que ces conseils de métiers, ont fait des enquêtes et ont constaté que ces employés avaient de justes sujets de plaintes, en ce sens que leur traitement est insuffisant, qu'ils n'ont pas d'heures fixes de travail, ni de mode régulier de promotion ; il est, en conséquence, résolu que nous faisons connaître au gouvernement la nécessité de fixer un traitement minimum de $2 par jour de 8 heures de travail et d'adopter un mode qui permettra aux facteurs d'aspirer à la promotion en récompense de leurs services.

L'an dernier, à Brantford, le Congrès des Arts et Métiers s'est encore occupé de cette question, de sorte qu'il est impossible que le gouvernement n'ait pas été mis au courant de l'attitude des associations ouvrières relativement au traitement des facteurs :

Voici la résolution qui fut adoptée en 1901:

Que les facteurs du Canada ont pétitionné le directeur général des Postes et lui ont exposé la justice d'une augmentation de 20 pour 100 dans leur traitement actuel et que ces dits facteurs n'ont pas encore obtenu la considération que méritait leur requête,

Il est, en conséquence, résolu qu'instruction soit donnée au prochain comité exécutif de ce congrès d'appeler immédiatement, par pétition ou autrement, l'attention du directeur général des Postes, sur le fait que l'augmentation du prix des choses nécessaires, comme le loyer, la nourriture, le combustible, lui fait un devoir d'accueillir favorablement cette pétition et d'accorder cette demande, le plus tôt possible.

Or, M. l'Orateur, qu'y a-t-il dans ce bill, pour le corps nombreux des facteurs? A-t-on amélioré leur position? Pas du tout. Ceux qui ont huit ans de service et qui ont atteint le maximum du traitement reçoivent $49 par mois tandis que ceux qui se trouvent dans la classe D, créée par le directeur général des Postes, reçoivent $49.40. C'est la seule différence que j'y vois, si ce n'est que ceux qui ne sont entrés dans le service que depuis 1896, peuvent atteindre le maximum en 4½ ans. Mais, comme je l'ai dit, ceux qui sont

déjà au maximum depuis des années, ne recevront jamais un sou de plus. Ils ont demandé du pain et le directeur général des Postes me paraît leur avoir donné une pierre. Leur position est absolument ce qu'elle était, en dépit des pétitions qui ont été présentées, en dépit des promesses qu'ils avaient reçues du directeur général des Postes et de ses collègues, en dépit du fait qu'ils ont prouvé que la vie coûte beaucoup plus cher depuis cinq ans.

Il a été démontré que ces fonctionnaires n'étaient pas traités avec justice, et leur sort n'est pas rendu meilleur par le bill que présente le directeur général des Postes. Il n'affecte en rien ceux qui ont atteint le maximum. L'honorable député de Brantford (M. Heyd) a lu une résolution adoptée par les facteurs de la ville qu'il habite. Le bill actuel améliore certainement leur position et ils doivent en être reconnaissants au directeur général des Poste, mais cela est dû au fait qu'ils ne sont nommés que depuis deux ou trois ans et qu'ils pourront atteindre le maximum en moins de temps que si l'ancienne loi était encore en vigueur.

Je n'ai pas l'intention de parler longuement, car je sais que l'honorable ministre est engagé ailleurs cette après-midi et je ne veux pas le retenir. Mais je répète qu'il n'a pas fait ce que les facteurs attendaient de lui, ni ce qu'il leur avait laissé entendre qu'il ferait. Les raisonnements les plus subtiles ne réussiront pas à établir que ce bill améliore la condition de ces fidèles employés.

Au mois d'août dernier, le "Star", un excellent journal de Toronto, sympathique au directeur général des Postes, embouchait la trompette parce que le département des Postes avait lancé un ordre concernant la fourniture des bureaux de poste. Cet ordre vaut la peine d'être cité. Le voici :

> Gages courants et heures de l'union. Conditions imposées à tous ceux qui fournissent le ministère des Postes. Ottawa, 28 août.—L'honorable Wm Mulock a décidé que tous marchands ou sociétés qui fournissent des effets quelconques au ministère des Postes doivent payer les gages courants à leurs employés et accepter les heures de travail de l'union. Cet ordre s'applique à toutes les marchandises, qu'elles soient vendues par soumissions ou non. Actuellement la règle ne concerne que les marchandises livrées par soumissions, mais elle vient d'être étendue de manière à s'appliquer à tous ceux qui fournissent quelque chose au ministère. A l'avenir tous ceux qui vendent au ministère devront fournir une déclaration attestant sous serment qu'ils se sont conformés au nouveau règlement, avant de pouvoir se faire payer.

Si ce règlement a réellement été adopté, le directeur général des Postes mérite d'en être félicité, mais il devrait s'appliquer aux employés de son propre département de même qu'aux autres. C'est un fait reconnu que ceux de ses employés qui font la perception des lettres des boîtes dans les rues ont eu à travailler sept nuits par semaine. Leurs heures de travail sont de plus de neuf ou dix heures. Ils commencent à 8 heures du matin et travaillent jusqu'à 10 heures et même 11 heures du soir. Il me semble que cet excellent règlement devrait s'appliquer à tous ses employés. La charité, la justice, commencent chez soi et je considère comme l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) qu'il faudrait amender le bill de manière à fixer les heures de travail de ces employés, si leur salaire ne doit pas être augmenté. Le ministre dit qu'un facteur peut distribuer plus de lettres qu'un autre, dans le même temps. C'est vrai, mais je lui ferai remarquer qu'à Toronto, ces facteurs sont bien souvent surchargés d'ouvrage. Ils ne peuvent pas se charger de tout ce qu'ils ont à distribuer et alors on envoie ces automobiles ou autres véhicules les rencontrer sur leur circuit, avec un autre chargement de matières postales, quand ils ont fait une partie de leur ouvrage.

Ces choses-là ne devraient pas exister. Ces fonctionnaires commencent, quelques-uns du moins, à 6 heures et 6½ heures, le matin, et travaillent jusqu'à 5 heures et 5½ heures, le soir, par tous les temps. Ils sont aussi obligés de faire au moins une livraison, les jours de congé. Leurs fonctions sont très pénibles, ce sont des fonctionnaires dévoués, et ils méritent d'être mieux traités par le directeur général des Postes. J'espère qu'avant que le bill soit adopté définitivement, il consentira à remanier l'échelle des traitements, pour qu'après un certain temps de service, un facteur puisse entrer dans la classe E. Actuellement, ils n'y peuvent arriver que sur la recommandation de leur supérieur. Tout le bill est rédigé de manière à mettre ces employés à la merci du gouvernement du jour. Ils ne peuvent plus passer de la classe A à la classe B, de la classe B à la classe C, de la classe C à la classe D, ni de la classe D à la classe E sans que leur supérieur en décide ainsi. Je répète que les facteurs visés dans ce bill sont entièrement à la merci du gouvernement ; ils devront leur promotion à leur supérieur et à ce point de vue le bill aura un effet pernicieux et devrait être modifié avant d'être adopté. Voici les modifications que je suggérerais : Ces facteurs devraient être promus d'une classe à une autre à l'expiration d'un certain temps de service, dans l'ordre naturel des choses, à moins qu'il n'y ait contre eux des plaintes d'incompétence. Je ne vois rien de déraisonnable dans cette proposition. Un employé ne devrait pas être promu seulement parce qu'il fait un service excessivement ardu ; il devrait pouvoir passer d'une classe à l'autre après avoir fait fidèlement son devoir pendant un certain nombre d'années.

Pourquoi a-t-on institué la classe E ? Pourquoi laisse-t-on supposer à ces employés qu'un jour ils pourront arriver à avoir $2.25 par jour ? Qui décidera quand ils auront cette promotion ? C'est une injustice à leur égard d'avoir rédigé cet article de cette manière.

Un facteur, après un certain nombre d'années de bons états de service, devrait pou-

voir prétendre à la première classe, ou cet article devrait être rayé du bill. J'espère que le ministre amendera l'article 3, et que le bill décrétera, qu'après un certain nombre d'années, les facteurs seront promus de la classe " D " à la classe " E " et que leur traitement sera de $2.25 par jour au lieu de $2. Les facteurs actuels ont des vacances et ils sont payés s'ils s'absentent pour cause de maladie. D'après le bill leurs vacances seront de 14 jours, pendant que la loi actuelle leur en accorde 21. En vertu du bill ils ne seront pas payés en cas de maladie. Prétend-on que leur sort est amélioré par le bill ? Pas du tout. Le directeur général des Postes dit que si ces employés ne sont pas payés quand ils seront absents pour cause de maladie, il y aura moins de malades parmi le personnel. Ces fonctionnaires ne méritent pas d'être traités ainsi. S'il y en a qui cherchent à s'exempter du travail, à simuler la maladie, ils devraient être congédiés. Je répète que la position faite aux facteurs par le nouveau bill n'est pas du tout celle à laquelle ils avaient droit de s'attendre. J'espère que le directeur général des Postes amendera son bill de manière à ce qu'après un certain nombre d'années, un facteur puisse entrer dans la classe " E " et recevoir $2.25 par jour et que son service sera limité à un certain nombre d'heures par jour. L'honorable député de Winnipeg dit que la journée devrait être de huit heures. Cette proposition est raisonnable et j'espère qu'elle sera mise dans le bill s'il est adopté.

Je vois par les journaux que le congrès des Etats-Unis s'occupe d'augmenter le traitement des facteurs et que l'on emploi là-bas les mêmes arguments que nous employons ici. On donne comme raison, par exemple, que la vie coûte plus cher et qu'il y a beaucoup plus d'ouvrage qu'autrefois. J'espère que toutes ces raisons convaincront le directeur général des Postes et qu'il consentira à accorder aux facteurs un maximum de traitement de $2.25 par jour pour des journées de huit heures au lieu de onze.

Si le bill était modifié dans ce sens, je suis convaincu qu'il donnerait satisfaction à tout le personnel du département et serait bien vu du public. Je remarque dans le bill un article pourvoyant à la nomination d'un surintendant des bureaux de poste de ville. Qui surveille actuellement les bureaux de poste de ville ? Est-ce que le service ne se fait pas bien, avec la loi actuelle ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Au sens strict du mot nous n'avons pas de surintendant pour les bureaux de poste de ville. Ces bureaux sont censés être plus ou moins sous la surveillance des inspecteurs, mais ces inspecteurs ne connaissent pas suffisamment les menus détails et le rouage du service pour remplir avec avantage les fonctions du surintendant. J'ai nommé dans un débat antérieur, la personne que je me propose d'appeler à ce poste et je crois qu'on admettra qu'il n'est pas possible de faire un meilleur choix.

M. HEYD : Voici une des objections des facteurs au présent bill : d'après la loi actuelle le traitement des facteurs, des trieurs et autres, augmente de $360 à $600 à raison de $30 par an. Les facteurs sont sous l'impression que cette loi fonctionne automatiquement et que l'augmentation arrive d'elle-même, sans l'interventiton de qui que ce soit, mais d'après le nouveau bill il faut une recommandation sans laquelle il n'y a pas d'augmentation.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On se rappelle que l'ancien ministre de la Justice (sir Oliver Mowat), a déjà décidé que nul fonctionnaire public n'avait droit à l'augmentation annuelle dont parle l'Acte du service civil, s'il n'est pas recommandé par l'exécutif et si l'argent nécessaire n'est pas voté par le parlement. Le ministre de la Justice était d'opinion qu'aucun fonctionnaire n'a droit à cette augmentation qui reste entièrement à la discrétion du parlement et du gouvernement. Pour obtenir une augmentation de traitement il faut donc qu'un fonctionnaire soit recommandé par quelqu'un, et cette disposition de la loi ne fait que confirmer l'interprétation que lui a donnée le ministre de la Justice d'alors, et les facteurs comme tous les autres sauront que leur promotion dépend de la recommandation de leur supérieur. Le gouvernement est toujours disposé à bien traiter les fonctionnaires. Dans mon propre département, les instructions sont que tout employé dont le traitement est de $800 ou moins, recevra l'augmentation annuelle, à moins qu'il y ait de bonnes raisons pour l'en priver. Tout le monde la reçoit, à moins que le chef du bureau ne s'y oppose. C'est la règle généralement suivie et ce n'est pas un mal que le personnel soit averti qu'il y a une autorité capable de se faire sentir quelque part, même si elle n'apparaît pas souvent.

Les fonctionnaires sont traités avec tous les égard possibles et il n'y a rien d'arbitraire dans le bill. Je fais ces observations avec l'espérance que le personnel du département en fera son profit. Le bill a été rédigé de manière à être utile aux employés, quoi qu'on puisse en dire.

Quant aux dispositions en vertu desquelles un facteur peut être promu à la classe " E " et recevoir $2.25 par jour, il sera fait un certain nombre de ces promotions surtout dans les grandes villes où les facteurs ont plus de responsabilité et des devoirs plus difficiles à remplir. Ceux qui reçoivent le maximum aujourd'hui recevront $26 de plus pour commencer et s'ils travaillent 313 jours ils recevront en plus une gratification de $20, si leur conduite a donné satisfaction. Il n'est pas nécessaire, pour avoir droit à cette augmentation, de se distinguer d'une manière particulière, il suffit d'avoir été un bon employé, dans le sens ordinaire du mot.

Un fonctionnaire public n'est pas libre d'accorder ou de refuser arbitrairement un certificat à son subalterne. Même si sa conscience de l'obligeait pas, il lui faut compter avec l'opinion publique, et en règle générale, un fonctionnaire supérieur est toujours disposé à bien traiter son personnel. On peut être certain que chaque fois que la chose sera possible, le supérieur recommandera d'accorder l'augmentation aux facteurs ou autres employés, et à moins que ces derniers ne se soient mal conduits, ils recevront l'augmentation de $20 et de $26. Ceux dont le traitement est de $600 recevront une gratification de $46 avec la chance de passer dans la classe " E " et de recevoir $78 de plus. L'augmentation de $46 sur un salaire de $600 est une augmentation entre 7 et 8 pour 100, ce qui est loin d'être insignifiant.

Je dois dire aux honorables amis qui viennent de prendre la parole que je n'ai pas fait de promesses aux facteurs. Je n'ignore pas que certaines associations ouvrières ont adopté des résolutions dans lesquelles on me fait dire qu'au mois de mars 1901 j'ai promis à une délégation qu'il y aurait une augmentation. Mais comme toujours j'ai pris bien garde, en cette occasion, de faire la moindre promesse. Jamais il ne m'est arrivé de m'engager envers un particulier ou une délégation, relativement à ce que le gouvernement ferait ou ne ferait pas. J'ai répondu à cette délégation que je m'occuperais sérieusement de la question et que j'étais à murir un projet que le ministre des Finances serait chargé de soumettre au parlement. Il assistait à l'interview. J'avais alors en tête un projet à peu près semblable à celui que je soumets aujourd'hui et en vertu duquel ceux qui se conduiront en conséquence pourront être promus. J'ai transmis à mon collègue, le ministre des Finances, un mémoire confidentiel dans lequel je lui exposais ma manière de voir, et lui demandais de soumettre le projet aux autres ministres. Mais durant mon absence, après mûre réflexion, j'en suis venu à la conclusion que le projet que j'avais ainsi soumis ne réglait pas suffisamment toute la question, et qu'il vaudrait mieux attendre jusqu'à la présente session, et j'ai envoyé une dépêche au ministre des Finances dans ce sens. Je veux qu'il soit bien compris que je n'ai rien promis au delà de ce que je viens de dire ce soir.

M. HEYD : On me dit qu'il y a un règlement en vertu duquel personne ne peut être nommé facteur s'il est âgé de plus de 25 ans. Ce règlement sera-t-il aboli, si le présent bill est adopté ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui. Beaucoup de personnes âgées de plus de 25 ans peuvent très bien remplir certaines fonctions, comme celles de messagers, d'empaqueteurs, etc., et puisque ces employés doivent être payés à la journée, il n'existe pas contre leur nomination les mêmes objections que s'ils étaient payés à l'année.

M. CLARKE : Le directeur général des Postes vient de dire, si je l'ai bien compris, que tous les fonctionnaires auquel s'applique le présent bill recevront une augmentation d'au moins $46 par an.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. CLARKE : Ce n'est pas ainsi que j'interprète l'article 7, mais peut-être que le directeur général des Postes pourra m'éclairer sur ce point. Je ne pense pas que ceux qui reçoivent actuellement le maximum du traitement puissent se prévaloir des dispositionc de cet article.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils le pourront s'ils le désirent.

M. CLARKE : En renonçant à leur pension de retraite ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non ; il y a dans l'article 6 une exception qui leur permet de conserver leur droit à une pension.

M. BARKER : J'espère que le directeur général des Postes étendra les privilèges de la classe " E " aux employés actuels, qu'ils se prévalent ou non, des dispositions du présent bill. Plusieurs anciens employés du ministère des Postes considèrent que ce bill ne leur rend pas justice. Ces employés, pour atteindre le maximum du traitement, disent avoir neuf ou dix ans de service. Beaucoup ont dépassé cette limite, et un certain nombre d'autres ont servi pendant six ou sept ans. En vertu du présent bill, ils auront à leur côté, des employés qui atteindront le maximum du traitement en quatre ans et demi. Cela ne peut que causer du mécontentement et nuire à l'efficacité du service. Si les employés actuels étaient admis à jouir des avantages de la classe " E ", concurremment avec ceux que le bill concerne, on ferait disparaître ces causes de mécontentement. Le gouvernement ne devrait pas traiter ainsi de vieux et fidèles serviteurs. Le directeur général des Postes est obligé de forcer ces employés à accepter les dispositions de ce bill pour en avoir les avantages. Cette classe " E " ne devrait pas être réservée à ceux qui seront nommés après cette date ; elle devrait être accessible à tous ceux qui ont bien servi le public par le passé.

M. PUTTEE : Le directeur général des Poste a-t-il étudié la recommandation faite par l'honorable député de Burrard, pour inclure les trieurs et les timbreurs dans l'article permier.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lorsque le bill aura été discuté, je proposerai un amendement sous forme d'un article indépendant, concernant les timbreurs et les trieurs.

M. MAXWELL : Je me permettrai de faire une autre recommandation au directeur général des Postes. Il y a quelque temps, il a changé la limite d'âge à laquelle un homme pouvait entrer dans son département. Un employé maintenant doit avoir de 18 à 25 ans et j'approuve ce règlement. Plus un homme entre jeune dans l'administration, mieux c'est pour lui et pour le public. Mais malheureusement, il y avait un bon nombre d'employés déjà nommés, quand cette règle a été mise en vigueur et qui avaient passé leurs examens, mais qui n'ont pu être mis sur la liste des employés permanents, parce qu'ils avaient dépassé la limite d'âge. Quand le présent bill sera mis en vigueur je crois que ce sera une excellente chose de permettre à tous ces employés de profiter des avantages de l'acte, au même titre que les employés permanents.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette demande est parfaitement raisonnable et dès que le bill deviendra loi, toute la liste des surnuméraires sera étudiée avec soin et les dispositions du bill seront étendues à tous ceux qui y auront droit.

Article 3,

M. PUTTEE : Cet article dit que les employés de la classe " A " ne recevront que $1.25 par jour. Les cantonniers de l'Intercolonial recevront bientôt plus que cela, et je considère que c'est un chiffre insuffisant, à fixer comme minimum. Puisque ce stage ne doit durer que six mois, je crois qu'il vaudrait mieux dire que le traitement, dans les classes " A " et " B ", sera de $1.50 par jour. L'honorable député de Brant-sud (M. Heyd), prétend que dans cette classe un homme devient compétent du jour où il est employé. Il n'y a pas d'apprentissage à faire. C'est un travail qui exige un homme et non un enfant, et il n'y a pas de raison pour le payer aussi peu. Le traitement devrait être porté à $1.50. De cette manière un employé resterait dans la classe " A " pendant qu'il serait à l'essai, et du moment que l'on déciderait d'en faire un employé permanent, il passerait dans la classe " B."

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis prêt à accepter en partie, la recommandation de mon honorable ami. Un essai de six mois est aussi court qu'il était raisonnable de le fixer, mais si un employé mérite d'être nommé permanent, plus tôt, il commencera immédiatement à recevoir $1.50. Je suis prêt à ajouter quelque chose à l'article pour dire que la durée de l'essai ne sera pas moins de six mois ou cessera du jour où le fonctionnaire que cela regarde recommandera la nomination de l'employé à l'essai.

M. PUTTEE : C'est déjà une concession, mais à la place du directeur général des Postes, je ferais disparaître complètement les mots " $1.50 par jour," cela a quelque chose qui répugne.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, je veux un service efficace.

Article 4, paragraphe 1.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je propose que l'article soit amendé en retranchant les mots " Pas moins de," à la vingtième ligne et en ajoutant les mots suivants, après le mot " mois " sur la même ligne ; " ou jusqu'à telle date antérieure où sa nomination sera confirmée, sur la recommandation du fonctionnaire chargé de ce soin."

L'amendement est adopté.

M. PUTTEE : Ne serait-il pas possible de rendre cette classe " E " un peu plus élastique ? On vise, sans doute pour le moment, à y admettre le plus petit nombre d'employés possible. A mon avis, tout employé qui, au cours de douze années de service, n'a pas donné lieu à des plaintes graves contre lui, devrait, de droit, entrer dans cette classe " E ".

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il est préférable de laisser entrer le bill en vigueur dans sa teneur actuelle, et d'observer pendant quelque temps comment il fonctionne. Je ne saurais, pour le moment, accepter d'amendement.

Le paragraphe, tel qu'amendé, est adopté.

Article 4, paragraphe 2.

M. PUTTEE : Le directeur général des Postes en conviendra, il est légitime de demander que ce paragraphe subisse quelque modification. A mon avis, établir en principe qu'un employé, vieillissant, doit déchoir en rang, est chose inadmissible.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est la loi en vigueur aujourd'hui.

M. PUTTEE : Il faudrait rédiger le paragraphe de façon à ce que, dans l'intérêt de la discipline, tout employé puisse être sujet à suspension de temps à autre. Pour ma part, je ne saurais approuver ce paragraphe dans sa teneur actuelle, puisqu'il implique, à mes yeux, un principe absolument condamnable. Quant au pouvoir de casser un fonctionnaire de son rang, il est fort possible qu'on ne s'en serve que dans certaines circonstances rares ; comme lorsqu'il se produira un changement d'administration ; mais de fait, le paragraphe en question attribue au ministère le pouvoir de renvoyer dans une classe inférieure tout employé qui se fait vieux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela ne modifie nullement la loi. Un fonctionnaire est toujours exposé à se voir renvoyer dans une classe inférieure ; chose de rare occurence, il est vrai, mais il est bon que les employés le sachent. On casse quelquefois un employé de son rang.

M. BARKER : Cela se fera-t-il par voie d'arrêté ministériel ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sans doute.

M. BARKER : Ne serait-il pas préférable de le stipuler ici même.

LE DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La chose est prévue par l'article 12 portant que toute nomination, tout avancement, renvoi à une classe inférieure, et démission stipulés par cette loi se feront par l'exécutif.

M. PUTTEE : Alors, à quoi bon ce paragraphe ? Si on l'insère ici c'est qu'on juge qu'il sera utilisé. On vise à casser les fonctionnaires de leur rang, quand ils vieillissent. Sans doute, s'il s'agit de la capacité pour porter des poids et pour marcher des milles de distance, un employé en perd toujours en vieillissant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cette disposition est dans l'intérêt même des employés, puisqu'il devient ainsi possible de garder les vieillards au service. De l'avis de l'honorable député, du moment qu'un employé ne peut plus fournir la même somme d'ouvrage, il faudrait le démettre. Or, le paragraphe en discussion obvie à cette difficulté, en stipulant que lorsqu'un employé vieillit et perd de sa valeur on peut lui donner quelque tâche proportionnée à ses forces. Le succès de la chose dépendra de l'application qu'on en fera. Il est toujours facile de faire un usage arbitraire d'un pouvoir, tout comme on peut en faire un usage légitime. Les gouvernements sont comptables de leurs actes envers l'opinion publique, et il n'est pas juste de prétendre qu'on fera un usage cruel de ce pouvoir. Ce même pouvoir existe actuellement à l'endroit de tous les employés publics, et il importe qu'ils le sachent.

Article 10.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi ce titre de surintendant en chef ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est afin de parer à toute équivoque, puisqu'il y a un certain nombre de surintendants. Il y a les inspecteurs des bureaux de poste qui sont chargés d'exercer une certaine surveillance, puis, dans quelques bureaux de poste, il y a aussi des employés appelés surintendants. Nous avons donc décidé de donner à ce fonctionnaire le titre de "surintendant en chef", afin d'obvier à toute ambiguité.

M. BORDEN (Halifax) : Cet article intéresse-t-il la nomination des inspecteurs ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

11. Nul ne pourra être nommé courrier sur chemin de fer, ni timbreur, ni trieur, s'il est âgé de plus de trente ans.

M. PUTTEE : Il serait peut-être utile d'établir ici quelque stipulation dans le genre de celle-ci :

Autres que ceux servant à titre d'employés surnuméraires à l'époque de l'établissement de la présente loi.

Certains employés surnuméraires, comptant quelques années de service, se verraient exclus de ce privilège par le paragraphe dans sa teneur actuelle ; car il en est, parmi eux, qui sont âgés de plus de trente ans.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Soit. Je propose qu'après le mot "âgé" on intercale les mots que voici : "autres que ceux actuellement employés "à titre de surnuméraires au service postal".

L'amendement est adopté.

Article 13.

M. BORDEN (Halifax) : Quels sont les articles abrogés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce sont les articles relatifs aux taxes des colis postaux. L'autre soir, au cours du débat, j'ai signalé le fait qu'il existe une grande confusion dans le tarif des colis postaux. Certaines taxes sont établies législativement, tandis que d'autres sont laissées à la discrétion du directeur général des Postes, et il devient impossible aux directeurs de la poste de dire précisément quelle est la taxe établie législativement sur une foule de colis transmis par la poste. Comme il nous est impossible d'examiner au passage tous ces colis, il est proposé de révoquer toutes ces prescriptions législatives et de s'en tenir aux taxes établies sous l'empire de la loi générale. Quand cet article aura été abrogé, le directeur général des Postes règlementera toutes ces taxes.

Article 14.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voici la seule modification apportée à cet article : il y a, actuellement, un fonds provenant de cotisations prélevées pour faire face aux pertes subies par suite de malversations de certains fonctionnaires, et on a prétendu que nous n'avons pas le droit de puiser dans ce fonds pour payer d'autres que la Couronne. Ainsi, si un directeur de poste détourne l'argent déposé par un particulier à la caisse d'épargne postale, nous pouvons bien puiser dans ce fonds la somme voulue pour combler le déficit du concussionnaire. Mais si un de nos fonctionnaires s'approprie le contenu d'une lettre recommandée, il ne nous est pas possible de rembourser, à même ce fonds, l'argent volé à son propriétaire. L'article vise à rendre ces fonds utilisable pour le remboursement des pertes d'argent subies par un simple particulier.

M. BORDEN (Halifax) : Y a-t-il actuellement quelque règlement en vigueur ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui ; mais nous n'avons pas le pouvoir

d'utiliser ce fonds au bénéfice de simples citoyens. Je propose :

Que le mot " ou " soit inséré après le mot " provenant ", dans la 14me ligne.

La motion est adoptée.

M. BORDEN (Halifax) : Sous quelle forme ces règlements sont-ils présentés au parlement ? Comment sont-ils portés à la connaissance des Chambres et du public ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : D'abord ils sont publiés dans la " Gazette du Canada " puis dans le " Guide postal officiel ", et c'est ainsi que le public en est informé. Je ne sache point qu'il y ait d'autres modes de publicité adoptés pour ces règlements. L'honorable député a-t-il quelque proposition à faire ?

M. BORDEN (Halifax) : Je serais d'avis que ces reglements fussent déposés sur le bureau de la Chambre dans un certain délai après l'ouverture de la session qui suivrait leur adoption.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On pourrait les annexer au rapport du ministère.

M. BORDEN (Halifax) : Parfaitement, à moins qu'il n'y ait quelque disposition à ce sujet dans la loi.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous nous efforçons de donner toute la publicité possible à ces règlements. Je ferai, toutefois, mon possible pour me rendre aux désirs de l'honorable député.

Article 15.

M. PUTTEE : Je tiens à savoir du ministre s'il est disposé à prendre les mesures voulues pour réglementer la durée de la journée du travail. En adoptant ma proposition, on faciliterait de beaucoup le fonctionnement des bureaux de poste des villes. Cela tendrait à établir une plus grande uniformité dans la durée des tournées et l'on obvierait ainsi à bien des ennuis. Aux Etats-Unis, la journée de travail est de huit heures, et les salaires qu'on y paie aux facteurs sont de 50 cents plus élevés que ceux accordés aux facteurs canadiens. Voici la disposition que je propose d'ajouter à l'article 3.

La journée de travail sera de huit heures et ces huit heures, y compris les heures de relâche, ne dépasseront pas onze heures.

Loin de nuire au service, cela lui donnerait plus de valeur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cet amendement me paraît inutile. Il est impossible de fixer avec précision la durée de la tournée de chaque facteur. Il doit demeurer au dehors tant que sa besogne n'est pas terminée.

Si l'honorable député voulait bien jeter un coup d'œil sur les horaires du Canada, il changerait d'avis, car il se convaincrait que, bien souvent, la durée du service est de moins de huit heures. Il est impossible d'uniformiser les tournées de façon à établir avec précision la durée de la ronde de chaque facteur. Chaque facteur doit rester au dehors tant que sa besogne n'est pas terminée. En moyenne, la journée de travail de chaque facteur, dans tout le pays, est de huit heures et vingt-une minutes.

M. CLARKE : La besogne s'accroît sans cesse et naturellement les heures de travail augmentent avec le nombre de lettres à distribuer à domicile. Si l'on tient compte de toutes ces allées et venues des facteurs, de toutes leurs courses à travers escaliers et élévateurs, on a bien droit de demander au ministre de déterminer le nombre d'heures de travail.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le débat indique clairement la pensée du comité et nous ferons notre possible pour nous inspirer à l'avenir de l'esprit de ce débat. Les facteurs n'ont guère eut lieu de se plaindre de la pratique en vogue dans le passé et ils n'ont pas à redouter d'injustice pour l'avenir. Je désire proposer un amendement au bill. Il existe actuellement dans le service extérieur une troisième classe d'employés dont le salaire au début est de $400 et qui augmente jusqu'à concurrence de $800. Je me propose de diviser cette troisième classe, dont l'une s'appellerait la quatrième classe dont le salaire, de $400, au début, s'élèverait jusqu'à $600 ; tandis que le salaire de l'autre classe, de $600 au début, atteindrait $800. En outre, je désire me faire autoriser à transférer à cette troisième classe les timbreurs et les trieurs, puis de porter à $50 l'augmentation annuelle du salaire de la quatrième classe. Je propose :

Que la partie de l'annexe " B " de la loi du service public, intitulée " commis aux bureaux de poste des villes " soit amendée en y ajoutant après les mots " bureaux de poste " ce qui suit :

Quatrième classe, salaire de $400 au début, devant s'élever, par l'augmentation annuelle de $50, jusqu'à concurrence de $600.

Et en rayant " 400 " après les mots " troisième classe " et y insérant " 600 ".

Tout timbreur et trieur peut être promu à la quatrième classe et à la date de cet avancement, son salaire primitif, à titre de commis de quatrième classe, sera égal à la somme de son salaire à titre de timbreur et trieur à l'époque de son avancement.

La motion est adoptée.

M. BORDEN (Halifax) : Bien que la chose soit étrangère au bill en discussion, je désire à titre d'avis, appeler l'attention du ministre sur une question qui m'intéresse. Je désirerais que le ministre fît le dépôt des trois affidavits mentionnés dans le mémoire du sous-ministre, en date du 1er mai, touchant le renvoi de M. Robert Kaulbach. Ce mémoire a trait à l'affidavit de M. J. A. Shaw, J. B. Phalen et A. B. Shaw.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Très volontiers. Le comité rend compte de ses travaux sur le bill, qui subit sa troisième lecture et est adopté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures, on reprend la séance.

DELIBERATION EN SEANCE DE COMITE—TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 109) touchant le fonds de pension de la Banque Molson.—(M. Osler).

Le bill (n° 123) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du Canada-oriental.—(M. Fraser).

DEUXIEME LECTURE.

Le bill (n° 143) relatif à la Compagnie téléphonique Bell du Canada.—(M. Belcourt).

Le bill (n° 127) conférant au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs afin de faire droit à George Depew.—(M. McCarthy).

Le bill (n° 145) touchant la Compagnie de chemin de fer de l'Alberta-occidental.—(M. Copp).

L'EGLISE CATHOLIQUE RUSSO-GRECQUE ORTHODOXE.

M. OLIVER : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 140) constituant en corporation l'Evêque de l'Eglise catholique russo-grecque orthodoxe de l'Amérique du nord et des Iles Aléoutiennes, et chacune des paroisses et missions de la dite église au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. A. A. C. LaRIVIERE (Provencher) : M. l'Orateur, je n'entends nullement faire d'opposition factieuse à ce bill ; mais, vraiment, on dirait qu'une fatalité poursuit cette mesure. D'après la version française, le bill statue sur la constitution en corporation, non pas de l'évêque, mais de l'Eglise ; tandis que, dans la version anglaise, il s'agit de l'évêque de l'Eglise grecque orthodoxe. J'appelle, en outre, l'attention sur le fait que dans le corps du projet de loi, il n'est mentionné aucun nom de personne revêtue de responsablilité. On nous demande de donner un titre d'institution à l'évêque de l'Eglise catholique russo-grecque orthodoxe de l'Amérique-nord et des Iles Aléoutiennes et à ses successeurs d'office. Nul évêque n'a de successeur d'office, à titre d'évêque, car le mot évêque n'implique nullement qu'il y a succession.

Le PREMIER MINISTRE : Comment le savez-vous ?

M. MULOCK.

M. LaRIVIERE : Comment sais-je que le roi ne meurt jamais ? Ce matin il a été délibéré, en séance de comité, un bill contenant le nom d'un évêque, puis nous avons donné le titre d'institution à cet évêque et à ses successeurs d'office. Pour le coup, il faudrait le nom d'une personne revêtue de responsabilité. Il y aurait nombre d'autres irrégularités à signaler au sujet de ce bill. Celui qui demande le titre d'institution n'a pas établi son identité. Nous n'avons d'autre pétition que la sienne, et comme je l'ai déjà fait observer, c'est un étranger vivant à l'étranger. Il se prétend évêque de l'Amérique-nord et des Iles Aléoutiennes, un vaste diocèse en vérité. Avant de reconnaître l'autorité de ce haut personnage ecclésiastique, la Chambre devrait y mûrement réfléchir. Comme je n'entends pas être lié au principe même du bill, je consens à ce que le bill soit adopté en deuxième délibération, sur division.

La motion est adoptée, sur division, et le bill subit sa deuxième lecture.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Recensement, $120,000.

M. TAYLOR : Le ministre a-t-il fait les dépôts de documents qu'il nous a promis, à la dernière séance.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (l'honorable M. Fisher) : Oui, sauf les comptes relatifs à l'enquête établie dans la province de Québec, et demandés par le député de Jacques-Cartier (M. Monk), documents que je dépose maintenant sur le bureau. Les autres documents dont on a fait la demande, ont été déposés, le lendemain même du débat.

M. TAYLOR : Le ministre nous a promis de déposer sur le bureau les souches du livre de chèques, attestant que les chèques ont été payés en janvier et février aux amis du comté de Lisgar.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voici un état des paiements faits aux recenseurs.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre a-t-il fait le dépôt des documents que je lui ai demandés, relativement à l'affaire que je lui ai signalée ? Je lui ai demandé de nous faire connaître les noms des recenseurs à qui on avait signalé les accusations de fraude relativement à la confection du recensement, avant que ces accusations fussent devenues publiques.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai fait erreur en informant l'honorable député qu'on avait notifié aux recenseurs avis des accusations formulées contre eux. Il n'y a qu'un seul recenseur qui a reçu avis de cette enquête, et encore la chose a-t-elle été

portée à sa connaissance officieusement par le député de Bagot, qui s'intéressait à cette enquête dans le comté en question. J'ai eu une conversation, à ce sujet, avec M. O'Connor, de Montréal, qui a été chargé de l'enquête dans cette ville. Il m'a dit qu'un des recenseurs, employés en 1891, avait aussi rempli la même charge en 1901. Je lui ai demandé s'il avait causé de l'affaire avec ce recenseur, et il m'a dit qu'il lui en avait parlé d'une façon vague, bien qu'il lui eût demandé certains renseignements, mais qu'il se proposait de le faire. J'ai cru qu'il l'avait fait, mais plus tard j'ai constaté le contraire. Je pensais qu'on avait parlé de la chose aux autres recenseurs, mais je constate que ce n'est pas le cas.

M. BORDEN (Halifax) : L'autre jour, le ministre nous a affirmé bien positivement qu'on avait porté à la connaissance de quelques recenseurs ces accusations de fraude, et qu'on leur avait demandé de transmettre leurs réponses, avant que ces accusations eussent été livrées à la publicité. Le ministre devrait se renseigner d'une façon positive, avant de faire de pareilles affirmations.

A mon avis, jamais ministre ne s'est vu forcé de faire en plein parlement un aveu aussi humiliant. Il avoue avoir formulé des accusations contre ces recenseurs et qu'on n'a pas notifié à un seul d'entre eux avis de la chose, avant que ces accusations fussent tombées dans la domaine de la publicité. De quel droit, le ministre lance-t-il aux quatre vents du ciel de semblables accusations, et cela à l'insu de ces recenseurs et sans les mettre en lieu de se défendre ? En honneur, et pour l'honneur du gouvernement et de la Chambre, il est tenu de justifier ce mode insolite de procédure. Le ministre du Commerce a le premier lancé ces accusations, repétées plus tard par le ministre de l'Agriculture. C'est chose inouie, à mon avis, qu'on ait pu tenir pareille ligne de conduite, et lancer de semblables accusations dans le public, sans en donner avis aux intéressés. Ces accusations formulées contre les recenseurs en question n'ont pas été faites sous la foi du serment. On ne les a pas mis en lieu d'examiner les témoins; mais, sur la foi de ces affirmations *ex parte*, non attestées sous la foi du serment, et portées contre des fonctionnaires liés par la foi du serment, on a lancé dans le public toutes ces accusations. Une façon d'agir aussi insolite demande explication. Sans doute on n'a pas uniquement visé, en faisant cela, à se concilier la faveur populaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Notre enquête visait à obtenir des preuves et à trouver l'explication de l'état de choses extraordinaire, ressortant des comparaisons établies entre la statistique du recensement de 1891 et de celui de 1901. La statistique de 1901 indiquait, dans une foule de cas, de fortes diminutions de population dans des localités dont les habitants, connaissant familièrement leur voisinage, ne pouvaient croire à la réalité de cette diminution. Il s'agissait d'abord de vérifier les résultats du recensement de 1901, et dans la province de Québec, les registres paroissiaux nous offraient un moyen de vérification très facile. Le résultat de notre travail de vérification prouve que le recensement de 1901 est assez exat. Dans vingt-un comtés, l'écart entre la statistique des registres paroissiaux et celle des recenseurs de 1901, n'est guère que 8,000, et cette statistique est aussi précise que possible, eu égard aux trois mois écoulés entre les deux recensements. Il s'agissait alors de savoir s'il s'était glissé des erreurs dans le recensement de 1891. Reportant notre travail de vérification en 1891, nous avons constaté qu'entre le recensement de cette année et la statistique des registres paroissiaux de cette même année, il existait un écart de 44,000, différence fort extraordinaire.

La question se posait : où cet écart s'est-il produit ? Nous avons constaté qu'on avait porté au recensement fédéral les noms d'absents, et nous avons des preuves incontestables à l'appui. Je dois l'avouer, bien que je pensasse qu'on avait notifié avis de la chose à quelques-uns des recenseurs impliquées dans l'affaire, je n'ai pas donné d'instructions dans ce sens, ni ai-je pris les moyens voulus pour les consulter. En présence d'une preuve si claire, le doute n'était plus permis et je restai convaincu que ces recenseurs avaient illégitimement gonflé les tableaux du recensement de 1891 ; et en pareilles circonstances, il n'y avait plus lieu, me sembla-t-il, de consulter ces recenseurs. L'eussé-je fait, qu'ils auraient sans doute cherché à faire retomber la faute sur d'autres.

M. BORDEN (Halifax) : Voilà, certes, une argumentation fort remarquable. Le ministre prête l'oreille à des accusations, non attestées sous la foi du serment, portées contre ces recenseurs à leur insu, et il présume qu'elles sont conformes à la vérité. Ces recenseurs, prétend-il, sont si méprisables qu'il ne sert de rien de les consulter. Supposons que le ministre soit accusé de vol avec effraction et qu'une tierse personne dont on invoquerait le témoignage affirmerait qu'il est coupable, mais s'écrierait-on, il n'est pas juste de condamner le ministre sans l'entendre ; à quoi l'on répondrait : Non, l'honorable Sydney Fisher est coupable de vol avec effraction ; ce n'est pas la peine de le consulter : il nierait le fait. Voilà un échantillon de la logique du ministre à l'égard de ces recenseurs. Et en nous offrant pareille explication, il s'imagine qu'il s'est lavé les mains de toute cette affaire. Au cours de ses observations, il a mainte fois accusé ces recenseurs de fraude, et voilà toute la réponse qu'il daigne apporter à la Chambre et au pays, quand on lui reproche d'avoir porté ces accusations contre ces individus sans les avoir mis en lieu de se disculper. Et

autour du ministre il y a une foule de partisans qui, l'autre jour, se sont voilés la face d'horreur, quand le député de Lanark-sud (M. Haggart) n'a pas cru devoir dire le nom de celui qui l'avait informé que M. W. Pugsley était parti pour New-York.

Ces messieurs ont presque " versé " des larmes de dépit et de colère au sujet de ce refus. Cependant, ni le ministre ni ses amis n'ont un seul mot d'explication à nous apporter, quand nous les pressons de nous renseigner sur cette affaire extraordinaire. Voilà cinquante ou soixante ou peut-être cent recenseurs, accusés publiquement dans cette Chambre d'avoir commis une fraude des plus graves, accusés de parjure, de la violation de leur serment d'office ; et cependant, le ministre, pour s'excuser d'avoir lancé dans le public ces accusations, à l'insu de ces recenseurs et sans les mettre en lieu de se disculper, se contente pour toute réponse de dire que ces accusations sont fondées et qu'il ne sert de rien de consulter de pareils misérables sur ces faits. Je m'étonne que le ministre ose prendre la parole dans cette enceinte, pour alléguer si piètre excuse. Plutôt que de nous offrir de pareilles excuses, il y eut gagné à garder le silence. Je regrette pour l'honneur du pays, que les ministre se soucient assez peu des usages consacrés par les peuples civilisés pour porter des accusations contre des fonctionnaires, sans les mettre en lieu de se faire entendre et de se disculper, et même sans leur notifier avis de la chose avant de lancer ces accusations dans le public. L'attitude du ministre est tout simplement une énormité. Les accusations qu'il a portées ne s'appuient sur aucune preuve établie sous la foi du serment; tout ou plus reposent-elles sur des ouï-dire, sur des affirmations venant d'individus qui ne prétendent nullement tenir leurs renseignements de source autorisée. Ces affirmations n'ont pas été faites sous la foi du serment, tandis que les relevés statistiques dressés par ces fonctionnaires, dont la véracité est révoquée en doute, ont été faites sous la foi du serment. En s'acquittant de cette œuvre, ces recenseurs agissaient à titre de fonctionnaires publics, et à coup sûr, celui qui s'acquitte d'un service public a au moins droit de s'attendre à ce que les ministres qu'il sert ou leurs successeurs n'iront pas les attaquer à leur insu, les accuser de fraude sans les mettre en lieu de se justifier et de se disculper.

M. CLARKE : Quel était le recenseur en chef en 1891 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. George Johnson.

M. CLARKE : Est-il encore au service de l'Etat ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. CLARKE : Lui a-t-on demandé de donner quelques éclaircissements au sujet de ces écarts et sur leurs causes ?

M. BORDEN (Halifax).

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; nous ne lui avons pas encore demandé de rapport à ce sujet.

M. CLARKE : Et, cependant il est encore au service de l'Etat, et à la tête d'un bureau important ?

C'est lui qui était responsable envers le gouvernement de l'époque et envers le pays de l'exactitude des données statistiques relatives au recensement de 1891. Comme l'a fait observer le chef de l'opposition, le ministre de l'Agriculture et le ministre du Commerce ont porté des accusations fort graves contre l'intégrité de nombre de recenseurs. Et cependant, à celui-là même qui porte la responsabilité de ce recensement, et qui est encore fonctionnaire public, on n'a jamais demandé d'exprimer son avis ou de donner quelques éclaircissements au sujet des graves irrégularités qui semblent être glissées dans le recensement depuis quelques années ; ces messieurs nous ont tant vanté le progrès accompli par le pays ; ils nous ont tant de fois répété que l'exode est fini, que la population du pays s'accroît prodigieusement, qu'il n'est pas étonnant que lorsque les résultats du recensement de 1901 furent connus, force leur fut bien de trouver quelque prétexte pour justifier leurs dires. En 1898, le ministre du Commerce portait le chiffre de la population à cinq millions et trois quarts, exprimant l'espoir qu'elle atteindrait bientôt six millions. Or, quand la statistique du recensement a été publiée et l'erreur du ministre dévoilée, il consacra tout son talent, toute son énergie à calomnier les recenseurs de 1891 et à déverser sur eux les flots de sa colère.

M. COWAN : N'a-t-il pas fourni une excellente preuve de ce qu'il a dit ?

M. CLARKE : Pas la moindre preuve que l'honorable député consentirait à accepter en sa qualité d'avocat. Pas une seule de ces allégations a été appuyée de déclarations reçues sous serment de la part de ceux qui connaissent les faits. C'était aussi lâche qu'injuste de la part d'un ministre de la Couronne d'accuser ces fonctionnaires de fraude et de parjure, en appuyant ses prétentions sur de faux rapports du recensement d'il y a dix ans passés. Mais, spectacle extraordinaire, nous voyons le ministre de l'Agriculture actuel conserver à son service celui qui doit être tenu responsable de cet état de choses répréhensible, s'il a jamais existé. Il me semble qu'on aurait dû le traiter comme un homme honorable, et si, comme on le prétend, des inexactitudes existaient, on aurait dû le mettre en demeure de fournir des explications à ce sujet.

On aurait certainement dû le mettre en demeure de dire si ces accusations de fraude étaient fondées ou non, et si l'on pouvait ajouter foi aux chiffres du recensement de 1891 ou non.

M. COWAN : On aurait pu lui demander d'expliquer l'existence de ces fabriques de

bas et de tapis qui figurent dans les rapports du recensement de 1891.

M. CLARKE : Si l'honorable député (M. Cowan) veut bien parler de quelque chose se rapportant à la question qui est actuellement soumise à la Chambre, je me ferai un plaisir de la discuter. Il ne parle que de " fabriques de bas " et je ne vois pas quel rapport cela peut avoir avec la question actuelle. Il se passe ici des choses bien humiliantes. Des membres de cette Chambre, occupant des positions respectables, dans ce pays, des ministres de la couronne, n'ont pas hésité à faire ici des déclarations que leurs amis dans le reste du pays ont raison de considérer comme étant conformes à la vérité, mais dont on a cependant négligé jusqu'à present d'établir l'exactitude au moyen de preuves irréfutables. Est-ce l'intention de l'honorable ministre de l'Agriculture de fournir à M. Johnson l'occasion de s'expliquer, est-ce son intention d'appeler M. Johnson à son aide afin de pouvoir expliquer les erreurs que l'on prétend avoir découvert dans les rapports de ces différentes villes et paroisses ? Ne serait-il pas juste de demander à M. Johnson de fournir quelques explications à ce sujet ? Si ce monsieur est encore digne de faire partie du service public, c'est à lui que l'on devrait demander d'expliquer, s'il le peut, toutes ces contradictions.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas encore pris de décision sur les nouvelles recherches à faire relativement au recensement de 1891. Comme je l'ai dit lorsque cette question est venue sur le tapis pour la première fois, cet état de choses a été mis à jour par les recherches que l'on a été obligé de faire pour s'assurer de l'exactitude du recensement de 1901, et c'est uniquement dans ce but que l'on a poursuivi cette enquête. Le résultat de ces recherches se trouve dans les documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Comme M. Johnson était commissaire du recensement en 1891, c'est certainement lui qui est responsable de ces inexactitudes. Toute la preuve faite jusqu'à présent semble indiquer que les agents recenseurs dans les différentes localités ont ajouté des noms dans le but de grossir le chiffre des rapports. Comme ces agents recenseurs étaient payés suivant le nombre de noms qu'ils enregistraient, on a prétendu qu'ils avaient eu recours à ce moyen pour augmenter leurs émoluments ; je donne cette explication pour ce qu'elle vaut. Je n'ai pas étudié cet aspect particulier de la question, et tout ce que je connais de l'affaire se trouve dans les rapports qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Mais je considère que les renseignements contenus dans ces documents me justifiaient pleinement, ainsi que mon collègue, le ministre du Commerce, d'en conclure que le recensement de 1891 a été considérablement augmenté dans les comtés pour lesquels nous avons fait une enquête.

M. TAYLOR : En 1900 et 1901 le ministre de l'Agriculture a demandé à la Chambre de voter un certain montant pour le recensement de 1901, et la Chambre se rendit à sa demande. Maintenant, l'honorable ministre vient nous dire que quatorze ou quinze mille dollars de cet argent ont été employés illégalement à payer des commissaires chargés de s'assurer de l'exactitude du recensement de 1891.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sur quoi l'honorable député se base-t-il pour parler ainsi ?

M. TAYLOR : Le ministre a lui-même déclaré avoir payé $13,000 ou $14,000 à cette fin à même le crédit destinée au recensement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quand ai-je dit cela ?

M. TAYLOR : La dernière fois que le comité a été appelé à discuter cette question.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ai-je mentionné aucune somme ?

M. TAYLOR : Non.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les chiffres indiqués par l'honorable député sont absolument inexacts.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a déclaré qu'il avait payé $13,000 à ces commissaires à même ce crédit. Je suis informé d'une manière croyable que c'est à peu près la somme.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déposé le rapport sur le bureau de la Chambre et si l'honorable député veut bien le consulter il verra que cette enquête n'a coûté que $200.

M. TAYLOR : Quand bien même ce ne serait que 200 cents, le ministre n'avait pas le droit d'employer cet argent pour une autre fin que celle à laquelle il était destiné. Il n'a jamais demandé à la Chambre de voter un crédit pour ce travail, et malgré cela il a l'audace de venir dire qu'il a pris un certain montant du crédit voté pour les fins du recensement de 1901, pour faire une enquête de son chef. Je vais donner lecture d'un rapport qui lui a été fait à ce sujet. J'ai ici une lettre venant d'un honnête homme, dont la signature vaut un serment. Pas une seule des autres déclarations ne sont faites sous serment, pas plus la sienne que celle des autres. Cet homme jouit d'une excellente réputation et est de plus un partisan dévoué du parti libéral.

Belleville, le 22 janvier 1901.

M. Archibald Blue, Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai terminé le travail concernant l'examen du recensement de 1901, pour le canton de Thurlow et la cité de Belleville, tel que vous me l'avez ordonné.

J'aurais pu exécuter ce travail beaucoup plus facilement et plus rapidement si l'on m'avait indiqué les numéros des lots et des rangs, ainsi que les noms des rues. Cette difficulté—ainsi qu'une autre qui s'applique particulièment à la ville de Belleville—je veux parler des erreurs nombreuses et évidentes dans l'orthographe—ont considérablement augmenté mon travail. De prime abord, j'ai cru, dans une foule de cas, que des familles entières avaient été ajoutées, mais j'ai ensuite constaté dans chaque cas que les noms avaient été mal inscrits soit par l'agent recenseur ou par le copiste.

La diminution de la population dans le comté de Thurlow est attribuée à deux causes principales ; la première, serait le mouvement général de la population vers les régions encore inhabitées de la Puissance, et la deuxième, au fait que les travaux sont arrêtés aux deux carrières de pierre à chaux de Foxboro et de Point-Ann, où, il y a dix ans passés, plus de six cents personnes vivaient de cette industrie. Il y a dix ans passés, il y avait dans la cité de Belleville, vingt ou peut-être vingt-cinq industries peu considérables, exploitées par des gens possédant des moyens limités, qui donnaient de l'ouvrage à une foule d'hommes et de jeunes garçons. Presque toutes ces industries ont dû disparaître pour faire place à des établissements plus importants établis dans d'autres endroits. Ce fait, joint au mouvement de la population vers l'ouest, auquel je viens de faire allusion, sont les causes de la diminution de la population de la cité de Belleville. Après avoir fait un examen sérieux de la chose je suis heureux de pouvoir faire rapport que le recensement de 1891, pour le canton Thurlow et la cité de Belleville a été fait consciencieusement.

Je demeure, cher monsieur,
Votre tout dévoué,
(Signé) N. VERMILYEA.

Ainsi, M. Vermilyea dit que le recensement de ce district, dont l'exactitude avait été mise en doute, a été consciencieusement fait ; cela n'empêche pas le ministre, qui a ce renseignement en sa possession, de venir accuser les agents recenseurs dans tout le pays d'avoir commis des fraudes et ajouté des noms sur les listes ; et il dépense illégalement de l'argent qui n'est pas destiné à cette fin, pour payer M. Vermilyea et les autres commissaires chargés de faire une enquête sur l'exactitude du recensement de 1891. Si un crime a été commis, c'est le ministre qui s'en est rendu coupable, car il a fait ce qu'aucun ministre n'a jamais fait au Canada—il a pris l'argent voté dans un but particulier et l'a employé à un usage tout à fait différent. Il ne trouvera rien de semblable dans toute l'histoire du gouvernement conservateur. Après avoir demandé à la Chambre de lui voter un crédit spécial, le ministre vole une partie de cet argent pour payer quelques-uns de ses amis politiques.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. TAYLOR : Je vais me servir du mot "s'approprie" s'il convient mieux—une partie de l'argent destiné à une fin particulière et l'emploi à un usage tout à fait différent. sans obtenir la permission du parlement. Il est aussi bon que l'honorable ministre sache la chose. Il nous a promis hier soir

de produire le carnet de chèques pour les paiements faits en janvier et février derniers à certaines personnes dans le comté de Lisgar. Ce soir, il produit bien un état quelconque, mais de talons de chèques pour les mois de janvier et février il n'en est pas question ; rien n'appert comme ayant été payé depuis septembre, octobre ou décembre. Je suis informé qu'un grand nombre de chèques ont été payés à même le crédit destiné au recensement, et qu'il existe un grand nombre de carnets de chèques. Comme ce doit être le commissaire du recensement qui prépare les chèques destinés à payer les réclamations de ce service, il doit avoir les talons de chèques des mois de janvier et février derniers en sa possession et je veux en prendre connaissance. L'honorable ministre n'a pas produit l'état pour le mois de janvier. Je suis informé d'une manière croyable qu'un grand nombre de chèques ont été envoyés dans le comté de Lisgar durant la dernière élection, au commencement du mois de février, alors que la campagne électorale battait son plein dans ce comté. Le ministre a promis de déposer les carnets de chèques sur le bureau de la Chambre afin que nous puissions constater quels sont les chèques qui ont été faits. Nous voulons que ces carnets soient produits avant que ce crédit soit adopté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député est tellement excité qu'il ne mesure pas toute la portée de ses paroles. Il nous a dit, il y a un instant, qu'il avait appris de personnes dignes de foi que cette enquête, dont il parlait, avait coûté de $13,000 à $14,000. J'ai déposé sur le bureau de la Chambre un état de tous les paiements faits relativement à cette enquête et ils s'élèvent jusqu'à présent, en autant que je puis m'en rappeler, à $254.

M. TAYLOR : Il pourrait bien arriver que tous les comptes ne seraient pas payés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tous ceux de la province de Québec sont payés. L'honorable gentleman continue et dit qu'il est informé d'une manière croyable —probablement sur la même question—que plusieurs chèques ont été faits pour payer des comptes du recensement dans le comté de Lisgar, pendant les mois de janvier et février. Or, l'honorable député a en sa possession une liste des paiements qui ont été faits dans le comté de Lisgar pour les fins du recensement. Ce sont là les seuls argents qui ont été payés. Je n'ai pas apporté les carnets de chèques ici, car ces carnets dans lesquels les chèques payés dans dans le comté de Lisgar ont été pris sont les carnets de chèques réguliers, qui viennent dans l'ordre ordinaire. Les seuls paiements faits sont ceux qui se trouvent dans ces carnets de chèques. J'ai cru qu'en donnant une liste de ces chèques à l'honorable député et en lui déclarant, sous ma responsa-

bilité de ministre, que cet état contenait tous les paiements faits pour le recensement dans le comté de Lisgar, qu'il accepterait ma déclaration. S'il le préfère, je déposerai les carnets de chèques et l'honorable député verra les dates auxquelles les lettres contenant ces chèques ont été envoyées. Si l'honorable député a des doutes, les carnets de chèques peuvent être apportés.

M. TAYLOR : Ces chèques ont-ils été faits et envoyés par le député du recensement la veille de l'élection de Lisgar ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils sont tous sur la liste que l'honorable député a à la main.

M. TAYLOR : Le ministre peut-il répondre à ma question ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'y répondrai dans un instant. J'ignore la date de l'élection de Lisgar.

M. TAYLOR : Le 17 ou le 18 février.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je consulterai les dates, je m'informerai auprès du comptable et je vous dirai si les chèques ont été envoyés à cette date. L'honorable député a entre les mains une liste de tous les chèques qui ont été envoyés pour payer les comptes dans le district de Lisgar. Qu'il consulte les dates et il verra que pas un sou n'a été envoyé en janvier ni en février. L'honorable député a aussi parlé d'argent mal employé et il s'est servi d'un langage très sévère. Il est incapable de donner la moindre preuve à l'appui de cette accusation. L'argent qu'a coûté cette enquête a été honnêtement et légalement employé. Il a servi à constater si le recensement de 1901, fait par nos agents recenseurs, avait été bien fait. Ce qui nous a surtout frappé, c'est que dans certaines parties du Canada la population était moins forte qu'en 1891. Cela nous a paru extraordinaire et nous avons cru qu'il y avait peut-être eu des erreurs dans le recensement de 1901. C'est pour cela que nous avons pris les moyens de contrôler le travail des premiers agents et nous avons eu recours pour cela aux recensements paroissiaux Dans les endroits où la population est virtuellement toute catholique, nous avons constaté que dans 21 de ces comtés il y avait une différence de 8,000 entre les recensements paroissiaux et le recensement officiel de 1891. On a consulté en même temps les rapports des recensements paroissiaux de 1891, pour se rendre compte de la différence qui pouvait exister entre eux et le recensement de cette année. Nous avons constaté que beaucoup de noms qui étaient dans le recensement ne se trouvaient pas dans les rapports paroissiaux. Il restait à savoir si c'était les rapports paroissiaux ou le recensement qui étaient exacts, et nous avons constaté, par le témoignage de gens connaissant bien ces paroisses, qui les habitaient depuis longtemps, que beaucoup de gens entrés sur le recensement ne figuraient pas sur les rapports paroissiaux et n'habitaient pas ces endroits à l'époque du recensement. Tel a été le but de cette enquête. Il ne s'agissait pas de démontrer l'inexactitude du recensement de 1891, mais que celui de 1901 avait été bien fait. Cela me paraît prouver aujourd'hui au delà de tout doute et s'il est démontré par la même enquête que le recensement fait par les conservateurs en 1891 était faux et falsifié, tant pis pour eux. Cette enquête démontre aussi que le Canada n'est pas resté stationnaire comme on l'avait d'abord cru à la lecture des premiers rapports, mais que sa population avait augmenté dans des proportions raisonnables.

L'honorable député prétend que c'est un emploi illégal des deniers publics, mais je considère que cette enquête était justifiée, puisqu'elle avait pour but de démontrer que le recensement de 1901 avait été bien fait.

M. TAYLOR : En demandant un crédit pour faire le recensement le ministre a-t-il expliqué à la Chambre qu'il voulait employer une partie de cet argent à faire une enquête sur le recensement de 1891 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans le temps je n'avais pas l'intention d'en faire une.

M. TAYLOR : La Chambre lui a voté de l'argent pour faire le recensement de 1901 et non une enquête sur celui de 1891. Peu importe que la somme ainsi dépensée soit forte ou minime. Le ministre nous soumet une feuille clavigraphiée contenant quelques noms, mais je n'y vois pas celui du révérend monsieur dont a parlé l'honorable député de Bothwell et qui est censé avoir fait beaucoup d'ouvrage. Je ne vois pas que quelque chose lui ait été payé. L'état en question contient les noms des personnes suivantes avec les sommes qu'ils ont reçues :

Rév. E. Roy, Montréal	$5 00
Rév. J. R. Léonard, Rimouski	10 00
Rév. N. Marchand, Trois Rivières	40 00
Rév. F. A. St-Germain, Nicolet	10 00
Rév. J. B. Morin, Saint-Jean-de-Matha	15 00
Archévêque Bégin, Québec	25 00
E. G. O'Connor, Montréal	90 35
Dr C. S. Gauthier, Saint-Ephrem d'Upton	50 00

Soit un total de $245.35. Je n'y vois pas le nom de la personne dont a parlé le député de Bothwell.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ignore s'il lui a été payé quelque chose. Ceci est tout ce qui a été payé.

M. TAYLOR : Dans ce cas, il doit y avoir beaucoup de comptes non payés. Je ne vois pas le nom de M. Vermilyea, ni celui de M. Petrie, qui a fait des recherches à Simcoe et dans la ville de Port-Dover. Je ne vois pas qu'il ait été payé quelque chose à——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il s'agit ici de ce qui a été payé dans la province de Québec. J'ai expliqué que cet état

ne concernait pas la province d'Ontario. Les autres comptes n'ont pas été payés.

M. TAYLOR : Quelle partie de ce crédit le ministre entend-il détourner de ses fins légitimes. Je ne vois pas dans cette liste que E. O'Callighan, de la ville de Cornwall, qui était candidat à la dernière élection, ait été payé. Il lui fallait payer ses dépenses électorales et le ministre l'a chargé de découvrir les fraudes commises à Cornwall en 1891. Je n'ai pas demandé au ministre quelle somme avait été dépensée à Lisgar. Je lui ai demandé le carnet de chèques de janvier et février. Il produit à la place un état de ce qu'a coûté le recensement de Lisgar pendant l'année, ainsi que les noms des agents recenseurs, les sommes qui leur ont été payées et les comptes en suspens. D'après cet état, rien n'aurait été payé depuis le mois de décembre. Les sommes réclamées, telles qu'indiquées dans cet état, sont-elles encore impayées, ou bien les agents recenseurs de Lisgar ont-ils été payés la veille de l'élection ? C'est du moins ce que l'on m'a dit.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a été mal renseigné. L'état contient tout ce qui a été payé à Lisgar. Aucun chèque n'a été envoyé en janvier ou février. Le comptable est allé chercher le carnet de chèques et l'honorable député pourra l'examiner dans quelques minutes.

M. TAYLOR : Ces comptes seront-ils envoyés devant le comité des comptes publics pour être l'objet d'une enquête ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député demande qu'ils soient envoyés devant le comité à la prochaine session on lui accordera une enquête.

M. TAYLOR : Durant cette session.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, le comité des comptes publics n'a rien à voir dans les comptes de l'exercice courant.

M. TAYLOR : Le ministre dit-il que ces comptes ne sont pas encore payés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le total des sommes payées est indiqué et nul autre paiement n'a été fait.

M. TAYLOR : Je veux savoir si les sommes réclamées ont été payées ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si elles ne sont pas comprises dans le total de ce qui a été payé, c'est qu'elles ne l'ont pas été.

M. TAYLOR : Cet état ne contient que les paiements faits jusqu'au mois de décembre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Rien n'a été payé dans Lisgar depuis la dernière date indiquée dans l'état. Je ne vois pas comment je pourrais m'exprimer plus clairement.

M. FISHER.

M. McCREARY : Je comprends assez l'intérêt que l'honorable député de Leeds (M. Taylor) porte à Lisgar. Je vois à ses côtés l'honorable député de Marquette (M. Roche) et l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) qui tous deux ont pris une part très active à cette élection.

M. ROCHE : Je vous demande pardon.

M. McCREARY : Il est possible que mon honorable ami ne soit pas allé dans ce comté et dans ce cas je retire ce que je viens de dire. Mais l'honorable député de Macdonald s'est occupé activement de cette élection. Il a mis en jeu toute son éloquence et toute son influence pour amener les électeurs à donner leur suffrages au candidat conservateur. Il avait avec lui le premier ministre du Manitoba et le ministre des Travaux publics, le Solliciteur général et autres membres du cabinet provincial et, malgré cela, on n'a pu trouver que 1,300 électeurs disposés à voter pour le candidat conservateur, juste ce qu'il fallait pour lui faire perdre son dépôt. Il n'est pas étonnant de voir que certains députés sont d'opinion que la population de ce comté n'est pas assez forte. A propos des recensements de 1891 et 1901, il suffit de connaître Winnipeg depuis quelques années pour savoir que la population a considérablement augmenté. Je me rappelle fort bien qu'en 1891 l'ex-maire de Winnipeg, M. McMicken, qui était agent recenseur, allait si loin et mettait tant de zèle qu'il se fit mettre à la porte de plusieurs maisons. Tous ceux qui sont au courant de la situation savent que beaucoup de gens ont quitté le Manitoba en 1894-95-96. Un jour que j'allais de Winnipeg à Dear-Lodge, cinq milles plus loin, comme représentant de la Chambre de Commerce, j'ai rencontré 26 wagons chargés de gens qui venaient d'Alberta et s'en allaient aux Etats-Unis. Mais ce n'est plus ce qui a lieu aujourd'hui. J'ai ici quelques rapports concernant l'immigration, publiés par le " Free Press " de Winnipeg, du 30 avril. Je vais citer ces chiffres pour que la chambre puisse comparer la situation actuelle avec ce qu'elle était autrefois :

Pendant le mois de mars le nombre des immigrants arrivés des Etats-Unis a été de 3,243. Les états d'où ils viennent et le nombre fourni par chaque état sont comme suit :

Iowa	573
Minnesota	499
Nebraska	410
Dakota-sud	291
Kansas	249
Utah	201
Michigan	111
Wisconsin	95
Missouri	86
New-York	68
Massachusetts	70
Montana	59
Illinois	54
Oklahoma	49
Territoire Indien	38
Pennsylvanie	40
Texas	22

Idaho	22
Rhode-Island	14
New-Hampshire	16
Indiana	8
Ohio	9
New-Jersey	6
Maine	5
Wyoming	3
Virginia	2
Vermont	2
Caroline du Nord	1
Washington	1
Floride	1
Californie	1
	3,243

Pendant le même mois, l'immigration anglaise a donné le résultat suivant :

Anglais	647
Gallois	24
Ecossais	275
Irlandais	303
Total	1,149

L'immigration anglaise et américaine pendant le mois d'avril dernier a été de 4,355. Cette année elle a été de 7,243, une augmentation de près de 60 pour 100. Le nombre total des immigrants anglais et américains arrivés au Canada cette année est de 10,069, contre 5,821 pendant les trois premiers mois de 1901.

J'espère que tous les membres de cette Chambre pèseront ces chiffres avec soin. Ces gens qui viennent s'établir au Canada sont nos frères. Ils viennent nous aider à peupler le pays. Il est inutile de nous quereller à propos des recensements de 1891 et de 1901. Je crois qu'il y a des erreurs dans les deux, mais tant que la population sera prospère et que les immigrants nous arriveront en foule, nous devons nous montrer satisfaits.

On parle assez souvent de la population de Belleville. C'est certainement une belle ville, mais je ne suis pas surpris d'apprendre que sa population diminue. Je crois que c'est là que demeurent quelques-uns de ceux que l'on a appelés un nid de traîtres. C'est probablement ce qui a décidé beaucoup de jeunes gens de Belleville à aller dans l'ouest, et je crois qu'ils ont bien fait. Il vaut mieux aller dans l'ouest que rester dans une ville habitée par de pareils politiciens. Je ne crois pas que les représentants de l'ouest cherchent à décrier le recensement de 1901. Si sir Wilfrid Laurier et ses collègues restent au pouvoir pendant dix ans encore, ceux qui parlent mal de notre population actuelle auront honte de leurs paroles après le recensement de 1911. Je suis convaincu qu'à la fin de la prochaine période décennale la population de l'ouest sera non de 400,000 mais de deux millions, entre le lac Supérieur et les Montagnes Rocheuses. Si la politique du gouvernement actuel peut avoir d'aussi heureux résultats, non seulement les députés de l'ouest, mais aussi ceux de l'est devront en être fiers.

M. TAYLOR : Je ne doute pas que l'honorable député de Selkirk ait contribué à éclairer le ministre par l'éloquence qu'il vient de déployer. Peut-être pourra-t-il me fournir un petit renseignement. Il y a dans son comté un nommé John Menery, qui a envoyé un compte de $280.60 pour lequel il a reçu $250.10, et qui réclame une balance de $30.50.

Peut-être l'honorable député de Selkirk pourrait-il me dire si cette balance est encore due à M. John Menery ?

M. McCREARY : Eh ! bien, supposons qu'elle le soit !

M. TAYLOR : M. George E. Laidlaw réclamait $211.73, et on lui paya $162 à compte, laissant une balance de $49.73. Le ministre peut-il nous dire si ces reliquats sont encore dus, ou si ces personnes réclament ces balances ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député ne semble pas comprendre. Il y a d'abord le nom du recenseur, puis la date à laquelle le chèque a été fait, et la somme payée. M. John Menery avait produit un compte de $280.60, mais le comptable en retrancha certains item qui ne devaient pas y être, et un chèque pour $250.10 fut envoyé à M. Menery en règlement. Les $30.50 sont la part du compte qui n'a pas été reconnue.

M. TAYLOR : Mais il réclame cette balance tout de même.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sais pas s'il la réclame ou non. Nous n'avons reçu de lui aucune lettre disant qu'il était satisfait de ce qu'il a reçu. A moins qu'il puisse prouver que son compte a été injustement réduit, il ne recevra pas plus de $250.10, qui lui ont été payés en vertu des règlements pour le paiement des recenseurs.

M. TAYLOR : Je ferais peut-être mieux de lire le document tout entier, afin que quelques-uns de ceux qui réclament des balances dans Lisgar puissent savoir s'ils ont été payés depuis décembre. Le ministre dit qu'il n'y a pas eu un dollar de payé dans Lisgar en janvier et février.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit cela, et je le maintiens ; il n'y en a pas eu non plus.

M. TAYLOR : Peut-être le ministre entendra-t-il quelque chose de différent plus tard. Plusieurs recenseurs réclament de $1 à $56, et l'on m'apprend que tous ont reçu ce qu'ils réclamaient avant l'élection, et que les chèques pour les balances leur ont été envoyés soit dans le mois de janvier ou le mois de février.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce renseignement est complètement inexact.

M. TAYLOR : Il y a peut-être un moyen de régler ce point.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ferai voir le livret de chèques, et s'il peut y trouver que nous avons fait quelques paie-

ments dans Lisgar en janvier ou février, je retirerai tout ce que j'ai dit.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a dans les documents déposés sur le bureau de la Chambre une déclaration au sujet de laquelle je voudrais avoir quelques explications. Un des employés du département dit :

Le but pour lequel nous avons demandé les statistiques de paroisses était, premièrement, de nous assurer si notre propre recensement était exact ; ayant découvert incidemment que le recensement de 1891 avait été grossi outre mesure, nous avons fait une enquête complète dans quelques comtés ici et là dans le pays.

Je voudrais savoir quelle signification l'honorable ministre attache à ces mots " grossi outre mesure ". Jusqu'à quel point peut-on justement grossir un recensement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A mon avis du moment qu'un recensement est grossi sans raison, il l'est outre mesure. Mais ce que l'on a voulu dire c'est que l'on a entré dans le recensement de 1891 des noms de personnes qui n'étaient alors pas dans le pays.

M. BORDEN (Halifax) : Dans quels comtés a-t-on fait une enquête complète ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La liste en a été placée sur le bureau de la Chambre. Nous avons examiné les statistiques de paroisses dans vingt-un comtés de la province de Québec

M. BORDEN (Halifax) : Puis-je demander à l'honorable ministre s'il est du même avis que son employé, que c'est là une enquête parfaite.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, je crois que c'est une enquête parfaite que de comparer les registres de paroisses dans des comtés entièrement catholiques avec notre recensement. Nous n'avons pas pris d'autres comtés dans la province de Québec.

M. BORDEN (Halifax) : Mais on affirme ici d'une manière générale que le recensement de 1891, pas seulement dans ces comtés en particulier, mais presque tous les comtés de la province de Québec, avait été grossi et falsifié.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que ce que nous avons découvert dans ces comtés nous justifie de dire que généralement on a grossi outre mesure le recensement de 1891 en y insérant des noms de personnes qui n'étaient pas dans le pays. J'ai déjà parlé dans une autre circonstance de ce qu'a révélé en 1894, ici même aux Communes, l'honorable ministre de la Milice (Honorable M. Borden) au sujet de ce qui s'est passé dans son comté dans la Nouvelle-Ecosse, et je crois que tous ces faits viennent à l'appui de l'accusation.

M. BORDEN (Halifax) : En d'autres mots l'honorable ministre se croit justifiable d'accuser le recenseur dans chaque comté en Canada en 1891——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas dans tous les comtés.

M. BORDEN (Halifax) : Dans quels comtés alors le recensement de 1891 n'a pas été grossi sans raison ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis dire dans quels comtés le rencensement a été honnêtement fait ou dans quels autres il l'a été malhonnêtement, mais nous avons des preuves nombreuses que dans un grand nombre de comtés il y a eu malhonnêteté évidente, lorsque l'on a inscrit dans les cahiers du recensement les noms de personnes qui n'étaient pas dans le pays, et cela justifie l'accusation générale que j'ai faite.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre dit qu'il a suffisamment de preuves pour porter l'accusation générale que le recensement de 1891 a été grossi outre mesure, quelle que soit la signification que l'on puisse donner à ces mots. Mais je veux savoir si ses renseignements sont assez définis pour lui permettre de dire que tel ou tel comté peut être excepté de son accusation générale et s'il y en a j'en voudrais avoir les noms.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a entendu la lecture du document que l'honorable député de Leeds (M. Taylor) a faite à la Chambre, document dont j'avais moi-même parlé l'autre soir Il est dit dans ce document que l'enquête faite dans le canton de Thurlow et dans la ville de Belleville a montré que le recensement a été bien et fidèlement fait. C'est le seul document de ce genre. Je me trompe. On me dit que l'on a déposé sur le bureau de la Chambre des rapports concernant certains comtés, montrant que dans ces comtés le recensement avait été bien fait. Je ne peux donner le nom de ces comtés, pour le présent

M. BORDEN (Halifax) : Les fonctionnaires du recensement ne connaissent-ils pas ces comtés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en ai pas les noms à la mémoire dans le moment. Les documents complets ont été déposés sur le bureau de la Chambre.

M. HACKETT : A-t-on demandé copie du recensement de paroisses aux curés catholiques romains dans l'Ile du Prince-Edouard?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, nous n'avons fait aucune enquête dans l'île du Prince-Edouard.

M. SPROULE : A entendre ce qui a été dit dans la Chambre au sujet de la conduite des recenseurs en 1891, ce qu'ils ont fait et ce qu'ils n'ont pas fait, on serait porté à conclure que le niveau moral du pays est très bas. On a accusé avec une audace vraiment étonnante, un très grand nombre de recenseurs, des milliers, d'être virtuellement des parjures et d'avoir commis une

faute qui, si elle était établie contre eux devant une cour de justice, les enverrait au cachot ; et lorsque l'on analyse la preuve sur laquelle on base ces accusations, on est obligé de conclure que ceux qui les ont portées avaient ou très peu de souci de salir la réputation d'autrui, ou ne se rendaient pas compte de ce qu'ils disaient. J'ai devant moi un de ces documents. Il se rapporte à la ville de Simcoe. Il donne une bonne idée des autres bien que je ne les aie pas lu tous. C'est sur des documents de ce genre que l'on se base pour accuser les recenseurs de s'être délibérément parjurés. M. H. G. Petrie, de Simcoe, dit :

La longueur du délai écoulé et le fait que les gens ne se rappelaient plus ont rendu très difficile la tâche de recueillir les renseignements; nonobstant ces difficultés, la liste contient les noms de 120 personnes légitimement comptées—77 dans Simcoe et 43 dans Port-Dover—ce qui fait que le recensement de 1891 donne plus de population que celui de 1901.

Puis il donne un certain nombre de noms, mais ce qu'il y a de significatif, c'est qu'il dit toujours que ces personnes étaient absentes de l'endroit deux ans avant l'époque à laquelle on a fait le recensement. Quelque défectueux que soit la mémoire de ceux auxquels il s'est adressé, il trouve moyen de dire que les absences dataient de deux ans avant le recensement, ou que les gens n'avaient jamais demeuré dans l'endroit. Puis dans la longue liste de noms qu'il cite, il dit qu'il y a les noms de personnes résidant ailleurs, mais là où il s'embourbe, c'est lorsqu'il dit que plusieurs des noms entrés au recensement ne correspondent pas. Il dit que plusieurs personnes ont été comptées en deux endroits différents, mais que les noms ne correspondent pas. C'est assez pour montrer qu'il est fort possible que ce soient les mêmes ; ce pouvaient être des personnes différentes vivant dans des endroits différents.

Il se basait sur la mémoire de personnes essayant à se rappeler de choses vieilles de dix ans. Quel est le député qui pourrait dire ceux qui demeuraient, il y a dix ans passés, dans le village ou la ville qu'il habite lui-même ? Combien d'entre nous pourraient dire sous serment si une personne habitait notre ville il y a dix ans, ou depuis combien de temps elle était absente avant 1891. Suivant moi, si ces personnes avaient été appelées à prêter serment, et si on les avait averties que leur témoignage pouvait ruiner la réputation de quelqu'un, elles auraient montré plus de réserve. Elles ne savaient probablement pas quel usage on voulait faire de leurs paroles. Il est très difficile de se rappeler qui demeurait dans un certain endroit il y a dix ans. On peut se rappeler les noms de quelques familles en vue, ou de ses relations commerciales ou sociales, mais il est impossible d'avoir toutes les personnes dans la mémoire.

Et supposant que quelqu'un se rappellerait les noms, comment pourrait-il savoir la longueur du temps que la personne en question aura été partie pour tout de bon ou n'avait pas l'intention de revenir. Nous ne devons pas oublier que les recenseurs étaient obligés de dénombrer toute personne qui était temporairement absente de la localité, mais devait y revenir. Une personne de la province de Québec m'a fait remarquer en 1891, que cette règle serait cause que le recensement ne serait pas fidèle. Le recenseur pose la question suivante au chef de la famille : Combien avez-vous d'enfants. Le chef de la famille donne le nombre et les noms. Le recenseur continue : Sont-ils tous à la maison ? Le chef de la famille répond : Non, il y en a d'absents. Le recenseur demande alors : Vont-ils revenir ? Et quarante-neuf fois sur cinquante, surtout dans la province de Québec, le père répond dans l'affirmative, bien que l'enfant ait été absent depuis plusieurs années, et qu'il soit marié et établi ailleurs. C'est un fait que les Canadiens-français espèrent toujours voir revenir leurs enfants. De sorte qu'il est très possible que l'on ait inscrit dans les cahiers du recensement les noms de personnes qui n'étaientt pas dans la localité à l'époque qu'il a été fait, et qui ne sont pas revenus comme on s'y attendait.

Si le chef de la famille répondait que l'enfant était absent depuis longtemps et que l'on n'espérait pas le voir revenir, le recenseur devait alors poser l'autre question : la personne est-elle absente depuis plus de deux ans. Si l'on répondait oui, le recenseur n'inscrivait pas le nom, mais l'on voit comme il était facile de dénombrer deux fois la même personne lorsque l'on répondait affirmativement à la première question, et comme il était facile de dénombrer plusieurs membres d'une même famille bien qu'ils fussent absents du pays à l'époque du recensement ; je donne ces explications afin de faire voir comme il était facile d'avoir un recensement inexact, et cela le plus innocemment du monde, seulement en suivant les instructions officielles.

Puis on déclare, sur le témoignage de personnes vivant dans la localité dix ans après que d'autres en sont parties, que les recenseurs sont des parjures qui devraient être au pénitencier. Ceux qui portent cette accusation doivent avoir bien peu de charité pour leurs compatriotes lorsqu'ils portent contre eux des accusations aussi graves.

Examinons-en quelques-unes. Ainsi il y en a une à l'effet qu'un sieur McBride a quitté Simcoe définitivement en 1891 et n'est pas revenu depuis. Comment celui qui a fait cette déclaration sait-il que le sieur McBride a quitté Simcoe avant 1891 pour n'y plus revenir ? Et n'est-il pas possible que le nom de McBride ait été inscrit au recensement sur la déclaration de ses parents qu'il se proposait de revenir, et parce qu'il n'est pas revenu depuis nous devons conclure, sur la déclaration d'une personne qui parle de dix ans en arrière, que le recenseur était un menteur et un parjure ? Est-ce sur des

preuves de ce genre que nous allons ruiner la réputation d'une personne.

Le ministre de l'Agriculture, le ministre du Commerce devraient avoir honte d'eux-mêmes lorsqu'ils apportent ces déclarations pour appuyer leurs vaines accusations.

En voici une autre " James Bray, marié, et ne résidant pas à Simcoe. On ne donne pas de date, et on cite cela comme preuve que le recenseur n'a pas fait son devoir. En voici une autre " George Bray, marié, a quitté permanemment Simcoe, n'y réside plus." Il n'est pas dit quand il a quitté Simcoe, ni depuis combien de temps il était parti, ni s'il était à Simcoe en 1891 ou non, et l'on considère cela comme une preuve que le recenseur était un menteur.

Encore une autre, James Weston, travaillant permanemment en dehors de la ville, et n'était pas un résident plusieurs années avant 1891 ". Il y a beaucoup d'autres cas de même genre où il est dit que la personne n'a pas résidé dans la ville deux ans avant le recensement. On donne le temps bien exact, bien que la mémoire des personnes qui ont fourni le renseignements ait pu souvent faire défaut, et ce qui est surprenant c'est que le temps est le même pour tout le monde, toujours deux ans.

Voici une autre déclaration " George Kelly, employé permanemment sur le chemin de fer, ayant ses quartiers généraux ailleurs qu'à Simcoe, a été absent une année avant 1891. Il n'y a rien autre chose à l'appui de la déclaration que la mémoire d'une personne parlant de faits vieux de dix ans. Comment cette personne sait-elle que ce George Kelly était absent de Simcoe depuis un an avant 1891 ? Est-ce que sa mémoire n'est pas faillible ? N'est-il pas possible qu'elle soit entièrement dans l'erreur? C'est cependant sur des témoignages de ce genre que l'on accuse les recenseurs d'être des menteurs et des parjures. Que doit penser le ministre de l'Agriculture de lui-même lorsqu'il accepte des témoignages aussi fragiles pour détruire la réputation d'autrui ? Je n'ai jamais rien entendu de si répugnant, et je m'étonne qu'une personne qui se prétend honorable prenne des moyens aussi bas.

L'honorable M. HAGGART : Il y a quelques instants j'ai demandé au ministre de l'Agriculture s'il s'était procuré des recensements de paroisse dans la l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous en avons demandé aux curés de la province, mais nous n'en avons reçu qu'un.

M. HACKETT : Il y a un instant, le ministre nous a dit qu'il n'en avait pas reçu.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons demandé ces recensements et nous en avons reçu un, que nous a été envoyé par le Rév. M. Gallon.

M. HACKETT : Ce serait celui de Bloomfield.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis dire quelle paroisse.

M. HACKETT : Quel canton ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas ces renseignements dans le moment.

M. HACKETT : Sur soixante et dix-neuf curés, il serait le seul qui aurait répondu. Je voudrais savoir dans quelle partie de l'île il demeure.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon employé me dit qu'il ne peut se rappeler le nom de la paroisse, mais seulement le nom du curé qui a fait le rapport, le rév. M. Allan.

M. HACKETT : Les recenseurs dans l'Ile du Prince-Edouard étaient-ils nommés par cantons ou par arrondissements de votation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y avait un recenseur par arrondissement de votation dans tout le pays.

M. HACKETT : Quel est le recenseur dans la première division électorale de Prince-ouest ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le mémorandum ne désigne pas pour quelle division chaque recenseur était nommé. Mais si l'honorable député veut me donner le nom du recenseur, je——

M HACKETT : Un nommé Doyle.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a mentionné ce nom la dernière fois que nous avons discuté ce crédit, et je me suis procuré les renseignements qu'il demandait. Le nommé Doyle a été nommé recenseur, mais lorsqu'on lui demanda de prêter le serment d'office il refusa de le faire, et le commissaire recommanda Antoine Broderick qui fut nommé, a fait l'ouvrage et a été payé.

M. HACKETT : Le ministre sait-il que Doyle a pris le recensement deux jours de temps ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Au contraire, on me dit que Broderick a fait toute la besogne. Les livres montrent que tous les rapports ont été signés par Broderick, et que le salaire lui a été payé.

M. HACKETT : Je demeure dans ce comté, et je connais tous les faits. Doyle a travaillé une journée ou deux à prendre le recensement, mais constatant qu'il était incapable, il chercha quelqu'un pour le remplacer. Peter Broderick voulait avoir la besogne pour son fils, et il offrit $20 à Doyle s'il le faisait nommer. Doyle accepta l'offre. Antoine Broderick fut nommé et fit le recensement, mais il est difficile de dire si Broderick a commencé l'ouvrage où Doyle avait fini ou s'il a refait le tout.

M. COCHRANE : Mais Doyle a eu les $20.

M. HACKETT : Oh ! oui.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'après les dossiers du département, le commissaire Tweedy a fait rapport que Doyle, le recenseur nommé en premier lieu, ayant refusé de prêter le serment requis, il recommandait à sa place la nomination de Broderick. Cette recommandation fut discutée ici et le commissaire fut autorisé à nommer Broderick. Les rapports du recensement furent signés par lui et contresignés par le commissaire. Broderick a été payé comme ayant fait tout l'ouvrage. Le chèque a été fait à son nom. Nous ne savons pas du tout que Doyle ait fait d'ouvrage du recensement. Si la déclaration que l'honorable député (M. Hackett) fait est correcte, et je n'ai aucun doute qu'il est convaincu qu'elle l'est, nous n'avons jamais rien su de ces faits au département. Si quelqu'un a fait faire son ouvrage par d'autres, il l'a fait en contravention directe avec les instructions données aux commissaires et recenseurs, et nous n'aurions jamais approuvé cela. Si, ainsi que le dit l'honorable député, Doyle a fait un peu d'ouvrage et que Broderick en ait reçu le paiement, nous n'en connaissons rien ici.

M. HACKETT : Je ne porte pas de blâme sur le ministre, mais je veux connaître les faits. Voudrait-il me dire qui a recommandé Doyle et qui a recommandé Broderick ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Doyle avait été recommandé par M. McLellan et le sénateur Yeo. Lorsque Doyle refusa de prêter serment, M. Tweedy recommanda Broderick Ce nom fut soumis à sir Louis Davies, qui était alors ministre de la Couronne ; il l'approuva et Broderick fut nommé.

M. HACKETT : Je suis heureux d'avoir ces renseignements, et, ainsi que je l'ai dit, je ne jette aucun blâme sur le ministre. Je connais très bien les personnes en question. Je parlais avec Doyle à mon retour d'Ottawa l'année dernière. J'avais appris ici qu'il devait agir comme recenseur. Lorsque je le rencontrai, je lui dis : Eh ! bien, Martin, comment cela va-t-il dans le recensement ? il répondit : Cela va bien ; j'ai dans ma poche $20 bien que je n'aie fait qu'une journée ou deux d'ouvrage. J'ai trouvé que c'était une besogne difficile et que je ne réussirais pas, de sorte qu'après avoir travaillé une journée ou deux, j'ai vu Peter Broderick et je lui ai demandé s'il ne permettrait pas à son fils de faire la besogne. Et je dis : Si vous vous voulez me donner $20, je ferai nommer votre fils pour faire le recensement de ce qui reste de la division. Et ce fut fait de cette façon. Si l'on a agi de la sorte par tout le Canada, l'honorable ministre doit comprendre quel mauvais dénombrement nous avons eu, car il a dû être fait avec bien peu de soin. Je n'accuse pas le ministre ; je fais voir simplement le besoin d'une inspection plus soignée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si les choses que l'honorable député raconte ont eu lieu, nous n'en connaissons rien et tout cela s'est fait contrairement aux instructions données à tous les employés du recensement. Quant à Broderick il a été nommé ici à Ottawa et il est supposé avoir fait tout l'ouvrage. Broderick est entré dans nos livres comme le recenseur de cette division électorale, le nom de Doyle ayant été rayé parce qu'il a refusé de prêter le serment. C'est là tout ce que nous savons dans le département ; et nous n'avons jamais fait d'affermage. Si Doyle et Broderick ont fait entre eux un arrangement en vertu duquel Doyle devait abandonner sa besogne, ou refusait de la faire sur promesse de dédommagement de la part de Broderick, c'est là une question tout à fait étrangère au département. J'admets que c'est une chose qui n'aurait pas dû être faite, et si ces deux personnes venaient de nouveau me demander de l'emploi, je leur refuserais. Je considère que l'affermage d'ouvrage officiel et le trafic des emplois, est une mauvaise chose, et je ne permettrai jamais à aucun des fonctionnaires de mon département de s'en rendre coupable à ma connaissance.

M. HACKETT : Antoine Broderick alors a été nommé sur la seule recommandation du commissaire M. Tweedie. Il n'a pas été recommandé par M. McLellan ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, il a été recommandé par le commissaire Tweedie, et cette recommandation a été approuvée par sir Louis Davies. C'est sur cette recommandation que la nomination a été faite. On vient de me dire que le nom de la paroisse que l'on demandait il y a un instant est Palmer-Road.

M. HACKETT : Alors ce serait la paroisse de M. l'abbé Chiasson.

M. TAYLOR : Je tiens dans ma main un livret de chèque pour les mois de décembre, janvier et février. Ce livret commence au 21 décembre 1901. C'est la seule date que j'y découvre du commencement à la fin des souches. Mais je trouve sur cette page quelques comptes qui doivent appartenir à février, parce que ces chèques montrent une balance de compte jusqu'au 31 janvier. J'y trouve aussi des paiements faits à des recenseurs au sujet desquels je voudrais avoir quelques renseignements. Quelle est la rémunération moyenne d'un recenseur ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est difficile de donner une moyenne parce que les recenseurs sont payés à tant par noms, tant par fermes, ainsi de suite, le seul moyen de trouver une moyenne serait d'additionner tout ce que les recenseurs ont reçu et diviser ce total par leur nombre.

M. TAYLOR : Peut-être le ministre pourra dire quel est ce George Coutts, parce que la souche de son chèque ne donne aucun autre renseignement que son nom et le service qu'il a rendu.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis pas dire immédiatement quel est ce George Coutts.

M. TAYLOR : Il y a ici trois chèques très suspects. George Coutts a reçu $1,198.10 pour ses services comme recenseur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On me dit que cet homme était dans le district d'Atlin, dans le nord de la Colombie Anglaise, sur la route du Yukon.

M. TAYLOR : Et Robert Patrick, recenseur, où a-t-il travaillé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis le dire tout de suite.

M. TAYLOR : Peut-être ces recenseurs sont-ils ceux qui ont visité Lisgar ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas qu'ils se soient transportés d'Atlin à Lisgar. En parcourant la liste des recenseurs, je trouve que George Coutts et Robert Patrick étaient tous deux pour le district électoral de Burrard dans la Colombie Anglaise, district qui comprend toute la côte depuis Vancouver jusqu'au territoire du Yukon.

M. TAYLOR : Combien faut-il qu'un recenseur receuille de noms pour gagner $1,198 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces deux recenseurs étaient payés à la journée, les recenseurs dans les districts étendus mais peu peuplés n'étaient pas payés à tant par nom.

M. TAYLOR : Je vois qu'il y en a trois ; M. Coutts a reçu $1,198 ; M. Patrick $758, et Harry E. Brown, $643.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela, je n'en doute pas, est tout à fait exact. Les chiffres indiquent ici un peu plus. Je suppose que ces chèques ont été suivis de plusieurs autres. Brown a reçu $768, George Coutts, $1,216, et Robt. Patrick, $800.

M TAYLOR : Le livre de chèque ne nous donne pour ainsi dire aucun renseignement. Je suppose que l'honorable ministre connaissait cela.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai donné le renseignement à l'honorable député en me basant sur l'état de compte préparé par le comptable.

M. TAYLOR : L'état de compte montre qu'il y avait certaines balances.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela est la différence entre le montant réclamé par les recenseurs quand ils produisirent leurs comptes, et le montant qui leur est alloué d'après le cahier des charges.

M. TAYLOR : Réclament-ils encore une balance?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis pas dire si cette balance est encore réclamée ou non. Tout ce que je sais, c'est que c'était la différence entre le montant original tel que produit par les recenseurs et le montant qui leur était alloué par l'auditeur.

M ROCHE (Marquette) : Y a-t-il une autre balance?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, à moins de quelque motif extraordinaire, parce que le montant payé était fixé par le cahier des charges. Il peut se présenter des cas assez rares où une différence de compte peut être payée en toute légitimité, si des preuves sont présentées. Par exemple, les pièces justificatives peuvent manquer quand un compte est présenté, et si ces pièces sont produites par la suite le compte serait payé en son entier. Je ne puis pas dire si ces balances proviennent de cela ou si elles sont dues à des demandes injustifiables, par exemple, lorsqu'on a inscrit trop de noms ou trop de fermes, ou quelque chose de ce genre. Les comptes des recenseurs ont été dans chaque cas soigneusement étudiés et contrôlés. Je regrette d'avoir à dire qu'un grand nombre de ces comptes produits par les recenseurs, en fait plus de la moitié, ont dû être réduits considérablement, et ont été ainsi règlés. Dans certains cas, le règlement offert est accepté ; dans d'autres cas, les recenseurs envoient par la suite de nouveaux relevés démontrant que la réduction avait été parfois injuste, c'est-à-dire que, dans ces cas, rien de cela ne serait arrivé si les comptes avaient été produits dans le temps avec toutes les pièces justificatives à l'appui. Dans ces cas-là, lorsque l'erreur est manifeste, la différence est payée, mais non pas, toutefois, sans que le compte se soit trouvé être en parfaite conformité avec le règlement et le cahier des charges.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a-t-il ce que l'on nomme des livres de chèques supplémentaires?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y en a pas d'autres que ceux que l'honorable député tient entre ses mains.

M. TAYLOR : Je désire des renseignements au sujet de M. J. P. R. Drouin. Qui est-il, et où travaille-t-il ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il travaille en ce moment dans le bureau du recensement. Il vient de Montréal, il a été nommé pour faire partie du personnel du recensement, et il reçoit $2 par jour. Le rôle de paie est sur la table.

M. TAYLOR : Il reçoit $2.25. A-t-il quelques qualifications spéciales qui lui donnent droit à ces appointements, alors que tant d'autres ne reçoivent que $1.50, $1.60, $1.75, et très rarement $2?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il a la direction d'un certain nombre d'au-

tres employés dans le bureau, il contrôle leur travail, et c'est là pourquoi il reçoit un supplément.

M. TAYLOR : Est-il le frère de M. Drouin, le candidat qui s'était retiré de la division Saint-Jacques, à Montréal, et qui, durant quelque temps, menaça de créer de l'opposition à l'honorable député actuel (M. Brunet), mais que l'on décida cependant à abandonner la lutte.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est le frère de M. J. A. Drouin.

M. TAYLOR : Est-ce là la raison qui lui fit obtenir sa nomination?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sa nomination date d'environ un an avant cela.

M TAYLOR : S'est-il rendu à Montréal, durant la campagne électorale, pour se mêler à l'élection en faveur de son frère durant deux semaines ou plus ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas que je sache.

M. TAYLOR : Peut-être le commissaire de l'honorable ministre en sait-il plus long.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le commissaire est dans le même cas que moi.

M. TAYLOR : L'honorable ministre serait-il surpris d'apprendre que celui dont je veux parler a été à Montréal durant une couple de semaines, ce qui ne l'a pas empêché de retirer ses appointements comme si rien n'était?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, cela me surprendrait.

M. TAYLOR : Je crois qu'on peut fournir ce renseignement à l'honorable ministre. Outre ses appointements, on a aussi donné à M. Drouin un billet de faveur pour ses voyages. Il s'était rendu à Montréal pour aider à l'élection de son frère, et il a retiré tout le temps qu'il était là ses appointements à raison de $2.25 par jour.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas moi qui lui ai fourni de billet de faveur. Je serais très surpris de découvrir qu'il prenait part à la campagne à Montréal, tout en retirant ses appointements comme d'habitude.

M. SPROULE : Voici l'occasion pour l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) de se lever.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'on m'informe que M. Drouin a passé, il y a quelque temps, une journée à Montréal, auprès de son père malade, et qu'il n'a jamais été là pour une quinzaine, comme on l'affirme.

M. TAYLOR : L'honorable député de Provencher (M. LaRivière) et l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) ne sont pas ici ce soir. Ils auraient eu quelque chose à dire, s'ils avaient été présents, au sujet de tout cela.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sans doute, leurs déclarations auraient été aussi exactes que celles de l'honorable député ?

M. TAYLOR : Peut-être l'honorable ministre ferait-il bien de tenir cela en réserve, jusqu'à ce qu'on lui ait fourni les renseignements en question. Je puis dire que mes renseignements me viennent de personnes qui affirment que M. Drouin a retiré ses appointements durant deux semaines, alors même qu'il prenait part à la lutte électorale à Montréal.

M. L'ORATEUR : Cet article va-t-il être adopté.

M. BELL : Doit-on comprendre qu'on va le tenir en réserve ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, cela n'est pas compris ainsi.

M. BELL : M. le président, j'aimerais à dire quelques mots au sujet de ce qui a déjà été mentionné et qui a fourni à l'honorable ministre l'occasion de dire qu'il s'était glissé beaucoup de fraudes dans le recensement de 1891, et que les listes avaient été remplies de noms de personnes qui n'habitaient pas ce pays. Je suis d'avis que l'honorable ministre n'a pas à sa disposition des preuves suffisantes pour lui permettre de faire une déclaration de ce genre. Outre qu'il doit semblé fort inconvenant de faire une déclaration de ce genre, visant l'exactitude et l'honnêteté de la plupart des agents recenseurs employés en 1891, je serais porté à croire que l'honorable ministre n'a pas en mains les preuves qu'il lui faudrait pour le porter à se prononcer de la sorte. Il lui faut des preuves pour cela, et quelles sont ses preuves ? Il déclare tout simplement que des rapports lui ont été faits par certains individus qu'il a employés pour reviser tout ce qui concerne le recensement de 1891. Quels motifs peut bien avoir l'honorable ministre d'attacher plus de valeur et d'importance à des rapports faits par des personnes qu'il a employées pour reviser le recensement, qu'il n'en a attachée aux chiffres fournis par les recenseurs à l'époque en question ? Est-il certain que tous les recenseurs employés par la commission, ou par le principal officier qui avait charge du recensement de 1891, aient pu être malhonnêtes ? Et, d'un autre côté, est-il certain que toutes les personnes qui ont renseigné l'honorable ministre au cours de cette année soient foncièrement honnêtes ? Il me semble qu'on ne peut s'appuyer sur aucun fait réel pour faire la déclaration qu'on nous a faite. Maintenant, s'il était vrai qu'on pût produire des preuves suffisantes pour démontrer que le recensement de 1891 a été frauduleux, je suis d'avis, sans conteste, que l'honorable ministre nous aurait prouvé qu'un grand

tort avait été causé au pays en acceptant comme vérédique un recensement frauduleux et je suppose que dans un cas semblable l'honorable ministre aurait considéré que son devoir était, avant tout, en vertu des pouvoirs que la loi met entre ses mains, de punir toutes les personnes qui auraient ainsi trompé la bonne foi du pays en se rendant coupables d'actes de malhonnêteté dans des circonstances aussi graves. Si c'est la vérité que, dans 21 comtés de la province de Québec, les recenseurs, qui appartiennent presque tous à la foi catholique—parce que l'on nous dit que, dans cette province, la grande majorité est catholique—s'il est vrai, dis-je, que dans 21 comtés, en 1891, les recenseurs se soient en quelque sorte mis d'accord pour se parjurer et présenter de faux rapports, je ne crois pas que l'honorable ministre puisse estimer qu'il a fait son devoir jusqu'à ce qu'il ait prouvé tout cela et jusqu'à ce qu'il ait amené tous ces individus devant des cours de justice. Je ne vois pas réellement qu'il puisse agir autrement. Je crois même que c'est là l'objet qu'il aurait dû avoir en vue avant de se prononcer comme il l'a fait. Je suis sûr que, en autant que la majorité de la population du Canada y est concernée, l'on n'acceptera jamais les déclarations faites par le ministre, ou par le ministre du Commerce (l'honorable sir Richard Cartwright), et qu'on ne considèrera pas que cette déclaration ait quelque poids ou ait été suffisamment mûrie, si l'honorable ministre ne décide pas de venger lès droits du pays en punissant toutes ces personnes malhonnêtes, s'il est prouvé qu'elles ont agi malhonnêtement. Je désirerais attirer l'attention sur le fait qu'on ne saurait avoir beaucoup de confiance en l'enquête que l'on dit avoir été faite par l'honorable ministre de l'Agriculture. Cette enquête est de celles dites entièrement "ex-parte", et il y a de plus ce fait que l'on a absolument violé une règle qui a toujours été jusqu'ici considérée comme obligatoire en matière de recensement.

Les listes du recensement communiquées aux agents et aux officiers sous le sceau du secret, ce qui est absolument nécessaire pour obtenir des informations exactes de la part des personnes qui auraient objection à initier les interrogateurs à leurs affaires privées, si elles n'étaient pas convaincues que tout cela est strictement confidentiel, ces listes, donc, ont été mises entre les mains d'individus à qui, apparemment, on n'avait pas fait prêter le serment d'agir en toute loyauté, ou de garder le secret sur tout ce qui leur serait confié. Pourquoi l'honorable ministre viendrait-il nous assurer, comme il l'a fait, que tous les officiers qu'il a employés pour faire cette enquête ne peuvent pas se tromper et que leur honnêteté est au-dessus de tout soupçon, et que, d'autre part, toutes les personnes qui ont été employées en 1891, sous les ordres de l'officier en chef du recensement de cette époque, étaient foncièrement malhonnêtes ? Pourquoi viendrait-il demander à ce pays et à ce comité d'accepter un rapport préparé dix ans après les faits dont il s'agit, un rapport "ex parte", préparé par des personnes n'ayant pas prêté serment, et pourquoi nous demanderait-il de croire que ce rapport doive être plus exact que celui qui a été dressé régulièrement de façon officielle par les recenseurs sous serment et qui a été vérifié en son entier par les principaux officiers du recensement ? Pourquoi l'honorable ministre lui-même ajouterait-il foi à une chose aussi absurde, et, quand même ce serait sa conviction, de quel droit vient-il demander au comité et au pays d'ajouter foi à cette absurdité ? Je crois qu'il serait difficile d'imaginer un plus grand tort causé à ces recenseurs, que de venir lancer ici contre eux de ces sortes d'allégations, puis de laisser les choses en l'état où elles sont. Je crois que l'on doit en toute justice à ces recenseurs de pousser cette enquête jusqu'au bout, et que cette enquête ait lieu devant un juge, ou devant un homme indépendant, un homme en qui les deux parties auraient une confiance absolue ; que toutes les questions posées et les réponses données seraient sous serment, et que l'on ferait en sorte que toutes les preuves produites seraient de nature à satisfaire tout le monde.

Le ministre de l'Agriculture sait fort bien que le recnsement de 1881 indiquait un excédant quelque peu fictif, non pas parce qu'on avait voulu agir malhonnêtement, mais bien parce que, avec le système qui avait été adopté, on avait porté sur les listes beaucoup de personnes absentes du pays depuis plus d'un an. Le ministre doit savoir que, lors du recensement de 1891, on avait adopté de nouvelles règles pour se mettre en garde contre ces errements, et que, en autant que le gouvernement de l'époque et l'officier qui avait charge du recensement y étaient concernés, on avait établi de nouvelles propositions dont l'objet était d'éviter autant que possible et de s'épargner les erreurs dont on s'était plaint et de réduire les chiffres de telle sorte qu'ils seraient plus exacts que ceux du recensement de 1881. Le résultat fut ce à quoi il fallait s'attendre ; c'est-à-dire que, bien loin de montrer l'augmentation sur les chiffres de 1881, à laquelle chacun s'attendait, les chiffres de 1891, causèrent un grand désappointement. Bien entendu, à cause des nouveaux règlements en vigueur, beaucoup plus de noms furent exclus des listes qu'en 1891, et le recensement de 1891 se trouvait de la sorte être bien plus exact. Pour ce qui est du recensement de 1901, et tout simplement parce que le développement du pays n'avait pas été aussi considérable que celui auquel s'attendaient ces messieurs de la droite, on procéda sans l'autorité du parlement, et afin, disait-on, de démontrer toute l'exactitude du recensement actuellement en voie d'accomplissement, ou procéder, dis-je, non pas à s'enquérir de l'exactitude des chiffres fournis par les officiers du der-

nier recensement—ce qui eût pu se faire d'autant plus facilement que les circonstances sont récentes et que tous ces officiers sont vivants—mais l'on se mit plutôt en tête de s'enquérir de l'exactitude du recensement de 1891, en se reposant, pour mettre à l'épreuve les chiffres de 1901, sur ce qu'on pouvait se rappeler du faits datant déjà de onze ans. C'est là vraiment agir de façon extraordinaire. La façon régulière de procéder aurait dû être de vérifier le recensement actuel, ou, si on le préférait, de vérifier les deux recensements en même temps. Je suis convaincu que les masses de ce pays ne considèrent pas les chiffres produits dans de telles circonstances comme ayant la moindre valeur. Je crois que l'enquête devrait être continuée, et que, non seulement le recensement de 1891 mais celui de 1901 devaient être examinés à fonds devant un juge avec tout l'apparat d'une cour de justice, et que nous devions de la sorte arriver à avoir une idée assez exacte de la population réelle de notre pays.

Cela n'est pas à négliger, et il est de la plus grande importance que tous les gouvernements qui se succèdent sachent précisément à quoi s'en tenir là-dessus, afin d'être mieux à même d'étudier les progrès du pays. Il y a une ou deux circonstances qui peuvent nous aider dans une certaine mesure à préciser le caractère du recensement de 1901. Vers le mois d'août 1891, l'officier en chef du recensement publia un relevé de la population du Canada qui se trouva être aussi près que un quart pour cent du rapport, qui fut définitivement adopté ; en fait, l'écart n'était tout au plus que d'environ 2,000 individus. Pour le recensement de 1901, un relevé fut publié en janvier portant qu'on s'était arrêté sur le chiffre de 5,369,666, mais il y a eu depuis un autre changement. On voudra bien remarquer que le recensement de 1891, se trouvait être, pour toutes fins que ce fut, pour ainsi dire complètement terminé, quatre mois après qu'on l'eût commencé, mais pour le recensement de 1901, quand le résultat final en eût été publié dix mois plus tard, il se trouve que ce premier relevé accusait une erreur environ dix fois aussi considérable que celle commise en 1891, quatre mois seulement après qu'on eût commencé à se mettre à l'œuvre. Voilà un fait des plus concluants, et cela démontre suffisamment que l'on a apporté plus de soin, d'habileté et de conscience, et aussi de travail expéditif, pour le recensement de 1891 que pour celui de 1901. Pour cette même raison, beaucoup de personnes en ce pays continueront à croire que le recensement de 1891 était bien plus exact, a coûté moins d'argent, et a été fait bien plus rapidement que le recensement de 1901. Je ne veux pas dire qu'il y ait eu des fraudes commises dans le recensement de 1901, mais certaines circonstances se sont produites pour ce recensement, que l'on ne vit point en 1891, et qui sont bien de nature à faire perdre la confiance au public. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, il n'y a, suivant le recensement de 1901, qu'une très légère augmentation de la population, et cette augmentation se trouve être entièrement parmi ceux qui sont d'origine française. Si l'on retranche des chiffres du recensement l'augmentation relevée dans les quelques rares localités où se trouvent des habitants d'origine française, l'on se trouve virtuellement en présence d'une diminution pour tout le reste de cette province. Maintenant, et pour ne pas dire plus, c'est là une circonstance fort improbable. Il me semble que, si l'on veut inspirer à la population confiance dans les chiffres du recensement, il ne suffit pas au ministre de vérifier de façon aussi partiale, incomplète et insuffisante les chiffres de 1891, mais il devrait faire une enquête absolument complète et concluante—ce qui ne veut pas dire qu'elle doive être dispendieuse—pour les rapports qui nous sont venus de différentes parties du Canada, ce qui nous mettrait à même de savoir à quoi s'en tenir de façon satisfaisante sur le recensement de 1901, et ce qui, bien entendu, peut être effectué bien plus complètement et de façon bien plus satisfaisante que tout ce qu'on voudrait faire pour le recensement de 1891, qui est maintenant vieux de onze ans. Le ministre nous a laissé entendre qu'il y avait un motif en 1891. Je ne ferai aucune allusion à la suggestion absurde présentée par le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) quant aux motifs qui auraient pu pousser tous ces recenseurs en 1891, à devenir des criminels. Mais je rappellerai un motif donné ce soir par le ministre de l'Agriculture. Il a émis l'opinion que les recenseurs, en 1891, avaient grossi leurs chiffres parce qu'ils étaient payés tant pour chaque nom. Mais le ministre sait fort bien que si cela pouvait exercer de l'effet en 1891, il en devrait être cent fois plus en 1901, parce qu'il a augmenté le prix pour chaque nom. Au lieu de payer 3 cents par nom, comme en 1891, le ministre a payé 5 cents par nom en 1901. Il doit donc voir que si 3 cents par nom suffisaient en 1891 pour grossir indûment les listes, le paiement de 5 cents en 1901 devait nécessairement aggraver la situation, à supposer que ce fût là ce qu'on pouvait reprocher. Je ne crois pas que nous ayons quelques raisons de conclure, du fait que des individus sont choisis au petit bonheur par différents députés pour agir en qualité d'agents recenseurs, qu'un gouvernement qui s'abaisserait à cela puisse trouver de ces sortes de gens en nombre tel qu'il s'ensuivrait que tous les recenseurs du Canada seraient forcément des criminels, prêts à tout faire pour être agréables au gouvernement, même s'il le faut, jusqu'au point de falsifier délibérément les chiffres qu'ils mettent sur leurs listes.

Je regretterais assurément d'avoir à penser qu'il serait possible que quelqu'un pût croire qu'un gouvernement quelconque pût, par l'entremise du commissaire en chef du re-

censement, appeler à son service des milliers de personnes ayant jusque-là joui d'une réputation enviable, des hommes jusque-là respectés de tous leurs proches, et qui se trouvaient être comme cela portés à violer des serments solennels, et à se parjurer ou falsifier des chiffres plus de 500 fois. Et tout cela, pourquoi ? Tout simplement parce qu'un ennemi politique aurait pu laisser entendre que le gouvernement de l'époque avait intérêt à obtenir de ces recenseurs des rapports déshonnêtes et inexacts. Je crois que c'est là une terrible accusation à porter contre le peuple canadien que d'insinuer qu'il y a parmi nous une classe d'hommes de cette catégorie, et que ces hommes sont délibérément proposés par les représentants du peuple canadien siégeant au parlement, quand le gouvernement demande à ces représentants de lui trouver des hommes de confiance pour dresser un recensement loyal de la population. C'est là un procédé des plus coupables, et si le ministre s'est laissé prendre à cela et a agi en toute sncérité, je crois qu'il se doit à lui-même, et qu'il doit à son caractère et à sa réputation, qu'il doit aussi à chaque recenseur et aux principaux officiers du recensement—qui sont tous directement en cause—de leur offrir une occasion de se disculper, et de prouver qu'ils ont agi comme des honnêtes gens et de bons citoyens. Et je serais d'avis—et j'espère que le gouvernement sera aussi de mon avis—que, après s'être avancés jusqu'au point de soulever cette question, et de formuler cette accusation par la bouche de deux ministres, je pourrais même ajouter un troisième—car le ministre des Finances paraît aussi partager l'opinion que le dénombrement de 1891 était exagéré—je serais donc d'avis que tous ceux qui ont ainsi accusé nombre de citoyens importants du Canada doivent à leurs propres réputations, comme aux hommes qu'ils ont ainsi attaqués, de pousser cette enquête à ses extrêmes limites, de telle sorte que tous les gens sans préjugés puissent être mis à même de déterminer le bien ou le mal fondé de ces accusations.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis heureux, jusqu'à un certain point d'avoir vu approuver ma ligne de conduite par l'honorable député qui vient de s'asseoir. Il dit que j'aurais dû commencer par m'enquérir de l'exactitude du recensement de 1901. C'est précisément ce que j'ai fait, et c'est là aussi ce qui m'a mis sur la voie pour ce qui a trait au recensement de 1891. L'anomalie apparente que nous avons découverte, et qui était que nombre de districts du Canada avaient vu diminuer leur population entre 1891 et 1901 en se basant sur les chiffres des recensements de ces années, nous a engagé à vérifier nos propres relevés de 1901 avec les différents registres de paroisse de la province de Québec pour 1901, et nous trouvâmes qu'il y avait une forte concordance entre les deux. Nous en conclûmes que nos propres relevés du recensement étaient exacts. Nous comparâmes ensuite les registres de paroisse de 1891 avec les relevés du recensement de 1891, et nous découvrîmes de tels écarts que nous dûmes conclure que soit les relevés du recensement de 1891 ou les registres de paroisse pour cette même année étaient inexacts.

M. BELL : Mais l'honorable ministre n'a pas procédé de telle manière que l'on pût croire que ses recherches n'étaient ni une affaire de parti ou de gouvernement. Cette enquête a été conduite secrètement. N'aurait-il pas été préférable de confier cela à une commission ou un juge, de telle sorte que chacun eût été en quelque sorte forcé d'en accepter le résultat ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les relevés ont été pris, comme étant tout simplement du ressort de ce département. L'ouvrage n'a pas été fait, contrairement à ce que plusieurs honorables députés de la gauche croient que nous aurions dû faire, par vote spécial du parlement, en dehors du recensement 1901. Cela a été fait avec l'argent qui nous a été voté pour le recensement, afin de nous permettre de vérifier nos relevés et de nous assurer de leur plus ou moins d'exactitude. Mais il nous a fallu aller aussi loin que nous l'avons dit pour établir ce que nous voulions, et nous avons lieu de croire que les résultats de notre travail, qu'on nous a demandés de déposer devant cette Chambre—ce que nous avons fait—se sont trouvés être des plus concluants. Malheureusement, cela n'était pas le premier exposé du recensement de 1891. L'honorable député se rappellera que l'honorable ministre actuel de la Milice exposa, en 1894, les résultats du recensement de 1891 dans son propre comté, celui de King's, N.-E., et il a prouvé alors de façon concluante, en citant quelques noms qu'il avait pu se procurer, que le recensement de 1891 avait été grossi de façon injustifiable dans son comté.

M. BELL : Cela ne se rapportait qu'à un seul recenseur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Et il offrit de continuer et de prouver que cela avait été généralement la règle dans le comté en question. Mais les propres amis de l'honorable député, qui siégeaient en ce moment à ses côtés, étouffèrent l'enquête et refusèrent de fournir les renseignements qui lui eussent permis d'aller plus avant, parce qu'ils savaient fort bien que s'ils avaient facilité la tâche à mon honorable ami, celui-ci aurait pu parfaitement démontrer que ce dont il se plaignait avait été la règle par tout le pays.

M. BELL : Je ne partage pas cette opinion.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député peut différer d'opinion quant au mobile, mais s'il veut consulter le "Hansard" et les autres procès-verbaux de l'époque, il s'apercevra que les faits sont tels que je viens de les exposer ; et le minis-

tre de la Milice, qui est ici présent, peut confirmer ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Très bien!

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député dit que je devrais poursuivre ceux qui ont fait ce travail. Je lui demanderais ce que ses propres amis ont fait dans le comté de King's.

M. BELL : Ils décidèrent de poursuivre le recenseur, et celui-ci dut quitter le pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai été informé, de sources sûres, qu'il n'avait pas quitté le pays, et que deux semaines plus tard il se trouvait dans le comté avoisinant.

M. BELL : Cela peut être, mais il avait quitté son domicile.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il quitta son domicile et se rendit dans le comté avoisinant, où les amis de l'honorable député ne firent aucun effort pour le trouver ou le poursuivre

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Si l'on veut bien me permettre d'interrompre pour un moment, je dirai que l'ancien agent en question avait déjà quitté mon comté pour habiter Amherst, avant même que la chose eût été portée devant cette Chambre, et j'ajouterai qu'il n'a pas quitté Amherst depuis.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est encore pis que je ne croyais. Les amis de l'honorable député ne se sont pas donné beaucoup de peine pour le trouver. Ils ne suivirent pas alors le conseil que l'honorable député me donne en ce moment, et ils ne poursuivirent pas cet homme, alors même qu'ils pouvaient prouver ce dont cet homme s'était rendu coupable.

M. BELL : On peut encore le trouver.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, cela est possible, et même je n'assurerais pas que nous ne prendrons point les moyens d'appréhender cet homme. C'est là une question qui n'a pas encore été soumise. Je dois dire franchement que je ne crois pas que nous soyons au bout de toute cette affaire. Je ne suis pas prêt à faire ce soir aucune déclaration, mais ce sujet est d'une telle importance qu'il est fort possible que nous allions encore plus loin, soit devant les cours de justice ou en nous y prenant d'une autre manière Mais je désire faire remarquer toute l'injustice de l'honorable député à mon égard, en me tenant sur la sellette sans merci comme il l'a fait pour ne point avoir poursuivi ceux dont j'avais à me plaindre, quand ses propres amis n'ont pas même essayé de poursuivre ce seul et unique recenseur qui a été durant onze ans à portée de leurs mains, et qui aurait pu être poursuivi durant tout ce temps-là. Je crois que l'honorable député n'agit pas avec droiture en ayant deux poids et deux mesures à son service, les uns pour ses propres amis et son chef dans ce temps-là, et les autres pour moi. Je ne veux jeter aucun blâme sur l'honorable député ; mais je crois que, dans les circonstances, il joue un rôle qui ne lui va point et qui n'est pas justifiable. Pour ce qui est de l'enquête en question, j'ai fait remarquer que j'ai entrepris de me rendre compte du recensement de 1901, dont j'ai assumé la responsabilité, et dans la province de Québec où l'on pouvait se procurer les registres de paroisse, il a pu être établi par comparaison que le recensement de 1901 était exact ; et en poussant mes recherches encore plus loin, je découvris, par comparaison des registres de paroisse de 1891 avec les chiffres du recensement de cette même année, que le recensement de 1891 était inexact.

Je suis allé encore plus loin pour les détails, et je me suis procuré ces détails—nom par nom, famille par famille—que j'ai donnés au long et déposés devant cette Chambre il y a plusieurs semaines. Il ne s'agit pas ici de renseignements d'ordre général, mais bien de faits particuliers, de telle sorte qu'il ne puisse rester l'ombre d'un doute. Il peut devenir nécessaire d'instituer une enquête sous serment, mais cela serait long, fastidieux et coûteux.

Pour moi, je serais heureux qu'une telle enquête eut lieu, car je crois qu'elle établirait clairement l'exactitude du recensement de 1901 et le gonflement de celui de 1891 ; elle témoignerait de la qualité du travail fait par les employés de mon minstère. Toutefois, je ne suis pas prêt à dire s'il vaudrait la peine de faire les dépenses et de prendre le temps qu'il faudrait pour la mener à bonne fin.

M. GANONG : Comment s'y est-on pris pour faire le rencensement des fabriques ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans les centres industriels les plus importants, on a employé des recenseurs spéciaux, et dans les autres endroits, on s'est servi des recenseurs ordinaires.

M. GANONG : Ceux qui ont fait le recensement des manufactures ont-ils été nommés de la même façon que les recenseurs ordinaires, c'est-à-dire sur la recommandation du candidat défait ou du député du comté où se trouvent situées ces manufactures ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a recommandé leur nomination de la même façon que celle des autres recenseurs.

M. GANONG : N'a-t-on pas exigé des qualités particulières ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On savait pourquoi il était besoin d'eux.

M. GANONG : Et les pêcheries ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le recensement des pêcheries a été fait en général par les fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. GANONG : Qui a fait le recensement des pêcheries dans le comté de Charlotte ?

M. PRINGLE : Combien a-t-il été payé à M. E. O. Callaghan qui a fait un rapport au sujet de la ville et du canton de Cornwall ? J'ai ici son rapport du 24 janvier ; il ne semble pas fournir beaucoup de renseignements au ministre de l'Agriculture. M. Callaghan trouve qu'on a doublé le nombre de certains particuliers du nom de McPhail et McDonald. Je ferai observer au ministre que dans le canton de Cornwall, qui est surtout habité par des Ecossais, il y a plusieurs particuliers qui portent le nom de McPhail et de McDonald, et il est fort possible que les recenseurs de 1891 les aient enregistrés absolument comme il le fallait. Dans ce rapport il y a toute une insinuation à l'adresse des recenseurs de 1891 dont je connais très bien les noms ; ce sont tous des gens honorables du comté de Cornwall et de Stormont, et je suis sûr qu'ils n'ont pas majoré la liste de ces noms-là. M'est avis que ce rapport est loin d'être clair. M. Callaghan conclut en disant que la liste jointe à son rapport fait voir que les noms de 150 personnes au moins ont été inscrits deux fois par les recenseurs de ce comté. Il me semble qu'il n'en a pas été ainsi ; il y a plus d'une personne qui porte le nom de McDonald, de McPhail et de Lapointe. Je voudrais savoir combien on a payé à M. Callaghan pour ce rapport si peu clair. Je suis certain que les recenseurs de 1891 ont rempli leur devoir à la lettre et n'ont commis aucune erreur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député veut bien se donner la peine de lire ce rapport avec soin, il y trouvera que M. Callaghan parle précisément de ce point. Il dit que, en effet, il y a dans ce comté beaucoup de gens du même nom, mais qu'il a pris tout particulièrement le soin de mentionner dans cette liste les 150 personnes dont il savait parfaitement que le nom avait été inscrit deux fois.

M. PRINGLE : Je pense que l'honorable ministre n'interprète pas ce rapport comme il conviendrait. Voici ce que dit M. Callaghan : "' Par conséquent, je ne prétends pas que mon enquête ait été absolument complète ". Puis il fait voir comme il est difficile d'arriver à une conclusion par rapport à la ville et au canton de Cornwall, vu qu'il y a un grand nombre de McDonald, de McPhail et d'autres personnes dont les noms sont mentionnés dans la liste. Je veux savoir au juste combien M. Callaghan a reçu en sa qualité de commissaire pour ce rapport.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'a pas encore envoyé son état de compte, et nous ne lui avons rien payé. Je dirai à l'honorable député de Charlotte que c'est M. Patrick McLaughlin, de Saint-Jean, qui a fait le recensement des pêcheries dans le comté de Charlotte.

M. FISHER.

M. GANONG : Sur la recommandation de qui M. McLaughlin a-t-il été nommé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que c'est sur la recommandation de celui que l'honorable député avait pour adversaire dans la dernière élection.

M. GANONG : Combien lui a-t-on payé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $157.70.

M. GANONG : Cette somme ne représente que les frais de recensement d'un district, je crois ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. GANONG : Le rapport a-t-il été publié?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; il a été envoyé, mais les tableaux qui s'y rapportent ne sont pas encore prêts.

M. GANONG : Voilà qui justifie précisément ce que j'ai dit l'autre soir. Nous aurions pu fournir au ministre tous les libéraux dont il avait besoin pour faire le recensement du Nouveau-Brunswick ; et je dois dire que l'honorable ministre n'a pas eu la main heureuse en choisissant celui-là, car de tous les libéraux du comté, c'était justement le moins apte à faire ce travail. Les plus importantes pêcheries des provinces maritimes se trouvent dans ce comté, et que le ministre n'en ait pas confié le recensement à un homme possédant les qualités nécessaires, c'est ce que je ne comprends pas. M. McLaughlin est un ancien conducteur de malle-poste à qui je n'ai jamais connu d'autre occupation. Personne moins que lui n'est apte à faire le recensement des pêcheries de ce comté où le ministre a cependant des fonctionnaires habitués à surveiller les pêcheries et parfaitement en état de contrôler l'exactitude des renseignements fournis par les pêcheurs. Pourquoi ne s'est-il pas adressé à un de ces fonctionnaires? Il a préféré faire le recensement d'une des plus importantes industries du comté de Charlotte par une personne qui effectuait autrefois le transport de la malle. Lorsque vous aurez reçu le rapport de ce monsieur et que vous l'aurez comparé au livre bleu que vous publiez ici, vous vous apercevrez de l'erreur que vous avez commise en le nommant. J'ai eu de fréquents entretiens avec de nombreux maîtres-pêcheurs et tous se montrés fort étonnés de voir que le ministère avait fait une telle nomination. De fait, je suis porté à croire que ce monsieur n'a pu obtenir des pêcheurs que de très vagues renseignements. Quelqu'un a dit qu'il ne confierait pas le secret de ses affaires à une vieille bonne femme, de crainte qu'elle ne le dévoilât à la face du pays tout entier. Telle est l'opinion que les pêcheurs entretiennent à l'endroit du commissaire du recensement pour ce comté. Si le recensement de toutes les pêcheurs du Dominion s'est fait comme dans le comté de

Charlotte, je crois bien que les résultats qu'il indiquera seront loin d'être merveilleux.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Je ne connais pas ce monsieur et j'ignore quelles sont ses aptitudes. On me l'a recommandé comme possédant les qualités requises, et on m'apprend que son rapport est en bon ordre et semble indiquer qu'il s'est acquitté de sa tâche avec beacoup de soin et d'exactitude. Impossible d'en dire davantage tant que les résultats communiqués ne seront pas contrôlés et mis en tableaux. M'est avis que celui qui fait le service de la malle dans un comté doit joliment connaître les gens et avoir une assez juste idée de leurs affaires——

M. GANONG : Il ne fait pas le service de la malle sur les eaux où se fait la pêche.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, mais il parcourt les grandes routes le long desquelles habitent les pêcheurs. Je le répète, j'ignore quelles sont les aptitudes de ce monsieur.

M. BOYD : L'honorable ministre entend-il terminer la discussion de ses crédits par l'adoption de cet item ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; les estimations supplémentaires comprendront un crédit destiné au recensement, et lorsque viendra le moment de le discuter, on pourra soulever n'importe quelle de ces questions, et je donnerai tous les renseignements qu'on voudra. Mais comme il s'agit ici du dernier item de mes estimations principales, il me semble qu'on devrait l'adopter dès ce soir.

M. BOYD : Je n'ai pour ainsi dire pas pris part au débat, mais j'ai prêté une oreille attentive à ce que d'autres ont dit. A tout examiner sans prévention, il me semble que la question de recensement n'a jamais eu beaucoup d'autre utilité que celle d'alimenter les discussions entre partis politiques. J'ai été témoin du long débat auquel le recensement de 1891 a donné lieu en cette chambre, et les accusations que porte aujourd'hui la gauche, je les ai entendu proférer par les membres de la droite, qui étaient alors dans l'opposition. Mais on ne saurait guère se former une trop haute opinion de l'importance de la question que comporte le recensement actuel. Il a été prouvé que ce recensement va coûter deux fois plus cher que celui de 1891 ; on a nommé des comtés où, bien que la population ait sensiblement diminué, les frais du recensement sont deux fois plus considérables qu'il y a dix ans. En écoutant l'honorable ministre, je me suis aperçu que les explications qu'il a données ne le satisfont point, car il me fait plaisir de le dire,—quelque opinion politique que je puisse avoir de l'honorable ministre,—je crois que rien ne lui plait autant que de pouvoir expliquer les choses à sa satisfaction. De fait, je n'ai jamais connu personne qui prît autant de plaisir à s'expliquer que l'honorable ministre. Mais je suis bien convaincu qu'il ne doit pas être fort enchanté des explications qu'il a données au sujet du recensement. Pour ce qui concerne le comté de Lisgar, dont on beaucoup parlé, je dois dire que les renseignements que j'ai fournis, je les tiens de personnes qui ont vu de leurs yeux les chèques qu'on a répandus dans le comté pour solder les comptes de gens qui, jusque là, n'avaient pu se faire payer, mais que l'on paya de la meilleure grâce à l'occasion de la dernière élection qui s'est tenue dans ce comté. Je n'ai pas vu moi-même ces chèques, et je serais tout étonné d'apprendre que l'honorable ministre aurait pu se rendre coupable de manœuvres aussi indignes que celles qui m'ont été signalées. Cependant, je puis difficilement ne pas ajouter foi aux renseignements qui m'ont été communiqués. Comme le présent item a été suffisamment discuté, je consentirai volontiers à ce qu'on l'adopte, pourvu qu'il s'en trouve un autre qui nous donne l'occasion de demander tous les renseignements dont nous pourrons avoir besoin.

Le très honorable premier ministre, qui sommeillait paisiblement il y a quelques instants, vient de s'éveiller ; comme il doit bientôt nous représenter dans une circonstance mémorable et que nous désirons tous qu'il nous quitte en parfaite santé, je n'aimerais pas qu'on le retînt ici beaucoup plus longtemps. S'il veut bien que la chambre s'ajourne aussitôt que le présent item sera voté, je m'engage—sans prétendre parler au nom de mes collègues de la gauche—à le laisser passer sans opposition.

M. PRINGLE : On vient de me remettre le rapport que je tiens à la main. Le coup d'œil que j'y ai jeté m'a plongé dans l'étonnement, je dois le dire, et j'aimerais poser une ou deux questions à ce sujet. Sans vouloir blâmer M. Callaghan, je dirai que ce monsieur était présent, je crois, à la convention qui me choisit comme candidat, qu'il cherchait alors à être le porte-étendard du parti conservateur, mais qu'il combat maintenant dans les rangs du parti libéral. Je ne connais pas les motifs de cette conversion subite, mais je lui reconnais le droit de changer d'allégeance politique si tel est son désir. Voici ce qu'il dit dans son rapport :

> A cette époque-là, on employait aux travaux du canal des centaines de personnes qui logeait dans des maisons de pension provisoirement établies le long du canal, et dont les noms n'apparaissent que sur les listes de paye de l'entrepreneur et aux annexes du recensement.

Il conclut ensuite en disant qu'environ 150 noms ont été inscrits deux fois. Il jette du louche sur la conduite de personnes qui jouissent de la plus haute estime dans Cornwall et Stormont, et je ne saurais laisser passer ce rapport sans élever la voix. Ceux qui ont fait le recensement du canton de Cornwall jouissent de la meilleure réputation. J'ignore à quel parti politique ils

appartiennent. Mais comme ce monsieur met en cause des gens comme M. J. T. McDonald et M. McLaughlin, du canton de Cornwall, comme M. Broderick, M. Shaver et M. Buteau, de la ville de Cornwall, et des hommes comme M. McNaughton et M. Wood, du canton de Finch, je croirais manquer à mon devoir si je ne protestais contre ce rapport qui tend à jeter du louche sur la conduite de personnes qui sont tenues dans la plus haute estime dans leur localité respective. Le rapport de M. Callaghan, il faut bien en convenir, est très vague. Ce monsieur prétend que les recenseurs ont inscrit deux fois les noms de 150 personnes ; mais il reconnait plus loin qu'il lui est impossible de dire si les recenseurs ont eu tort ou raison, attendu qu'un grand nombre de ceux qui étaient employés au canal de Cornwall ont quitté la place depuis 1891. Je demanderai au ministre de nous dire qui a recommandé le choix de M. Callaghan. Est-ce M. Mulhern, candidat libéral à la dernière élection ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est M. J. F. Mulhern, je crois, qui a recommandé la nomination de M. Callaghan. A propos de ce rapport—et je prie l'honorable député de vouloir bien me le passer—je dois dire que je ne trouve pas la moindre contradiction entre les deux parties auxquelles mon honorable ami vient de faire allusion. M. Callaghan dit en toutes lettres que les listes portent les noms de gens qui, selon toute probabilité, étaient employés aux travaux du canal et sont partis depuis ; mais son rapport n'indique en aucune façon qu'une seule des 150 personnes dont les noms auraient été inscrits deux fois appartenait à cette classe de gens. M. Callaghan dit clairement que ces 150 personnes, au sujet de qui il s'est prononcé en connaissance de cause, ne faisaient pas partie du groupe qu'il mentionne dans l'autre partie de son rapport et au sujet duquel il ne peut rien affirmer. Ainsi, ce que l'honorable député considère comme une contradiction me semble être plutôt une confirmation du rapport et démontre que ce que M. Callaghan a fait, il l'a fait en parfaite connaissance de cause. Dans l'autre partie de son rapport il reconnait que, indépendamment de ces 150 personnes, il y en a un grand nombre d'autres au sujet desquelles il n'a pas pu fournir de renseignements. Il dit que la liste annexée prouve que les recenseurs ont inscrit deux fois les noms d'au moins 150 personnes et ceux d'au moins une dizaine d'autres qui avaient élu domicile ailleurs et qui n'étaient pas dans le district lors du dénombrement de la population.

M. PRINGLE: Si l'honorable ministre veut bien jeter un coup dœil sur la liste que voici, il y verra les noms de McPhail et de McDonald en quantité. Non seulement dans la ville, mais aussi dans le canton de Cornwall, les McPhail et les McDonald pullulent.

M. BOYD.

M. HACKETT : J'approuve entièrement l'honorable député de Cornwall (M. Pringle) lorsqu'il dit que le ministre s'efforce de renseigner le comité aussi complètement que possible au sujet de ses estimations. Je le crois absolument consciencieux en ce qu'il nous dit. Je voudrais qu'il nous donnât le nom de la personne que l'on a chargée de faire le recensement des pêcheries du comté de Prince, Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est M. John Davidson, de Bedèque.

M. HACKETT : Quel a été le chiffre de son salaire et de ses frais de déplacement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On lui a payé, en tout, $184.25. Je n'ai pas ici de mémoire au sujet de ses frais de déplacement. On lui a accordé $3 pour chaque jour de travail.

M. TAYLOR : Et $1.50 pour se louer un cheval ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour tous ses frais, pourvu que l'état de compte fût accompagné de pièces justificatives.

M. HACKETT : Le choix de M. Davidson est excellent, mais ce monsieur est employé aux pêcheries.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A l'exception d'un seul, je crois que tous les recenseurs de l'Ile du Prince-Edouard ont été choisis parmi les employés des pêcheries.

Commission géologique, $64,430.

M. BELL : Quel est le chef actuel de ce département ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Il n'y a pas encore de directeur nommé d'une manière permanente. C'est le Dr Bell qui, en sa qualité de doyen des employés de la commission, remplit les fonctions de directeur intérimaire.

M. BELL : Y a-t-il lieu de croire que la vacance sera bientôt remplie ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que la nomination du directeur se fera dans quelques mois.

Terres fédérales—Imputable sur le revenu, $157,532.

M. BOYD : Présentera-t-on des estimations supplémentaires au sujet des terres fédérales ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je présenterai un crédit qui donnera à mon honorable ami (M. Boyd) l'occasion de porter la parole s'il le désire.

Surintendance des assurances—Dépenses se rattachant à ce service, $11,500.

Le MINISTRE DES FINANCES : A proprement parler, ce crédit n'est pas imputable sur le trésor fédéral, puisque le montant

nous en est remboursé par les compagnies d'assurance. Il comprend le rajustement des appointements et deux ou trois augmentations statutaires, de sorte qu'il n'offre rien de particulier.

Entretien d'un bureau d'essai à Vancouver, $16,000.

M. EARLE : M. le président, je voudrais savoir si l'honorable ministre de l'Intérieur se propose d'établir un bureau d'essai à Dawson.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Bien que je n'aie rien décidé à ce sujet, je puis dire à mon honorable ami que l'établissement d'un bureau d'essai à Dawson dépendra, dans une large mesure, du temps que nous allons mettre à établir notre hôtel des monnaies, car ce n'est que lorsque cet établissement aura commencé ses opérations que nous pourrons acheter l'or nous-mêmes. Je suis sous l'impression qu'aussitôt que notre hôtel des monnaies sera prêt il nous faudra probablement établir un bureau d'essai à Dawson, bien que je ne puisse rien affirmer à ce sujet.

M. EARLE : Le négociants et les marchands en général, tant ceux de la côte que ceux de la ville, sont d'opinion que l'établissement d'un bureau d'essai leur serait plus avantageux à Dawson qu'à Vancouver. On dit qu'ils sont obligés d'accepter l'or à un prix un peu au-dessus du cours réel et qu'il est difficile d'en déterminer la valeur à Dawson, faute de bureau d'essai, ce qui a fait subir des pertes considérables aux négociants de l'endroit. A l'heure actuelle on prend l'or à raison de $16 l'once et on n'en obtient que $15 sur la côte. On a donc prié le ministère d'établir à Dawson un bureau d'essai qui permit aux marchands d'accepter et de vendre l'or à son cours réel. Les banques pourraient alors acheter l'or ; les négociants pourraient le leur fournir en barres et non pas en poudre, et l'on en connaîtrait tout de suite le cours. J'ai lu tout récemment dans les journaux que les marchands de Dawson ont très fortement recommandé l'établissement d'un bureau d'essai dans leur ville, et cela, sous le plus bref délai possible.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je tiens à dire à mon honorable ami (M. Earle) que les renseignements que j'ai reçus sont largement dans la note de ce qu'il vient de faire observer. On se propose, et je crois que la chose est grandement à désirer, d'établir là-bas un bureau d'essai. J'ai discuté la question à fond avec le Commissaire du Yukon, M. Ross, qui a passé quelque temps ici, et tout ce que je puis promettre à mon honorable ami, c'est que cette matière va être soumise à une étude très complète et très minutieuse.

Entretien, construction de chemins, ponts et autres travaux nécessaires à la réserve des sources thermales près de la station de Banff, Territoires du Nord-Ouest, $19,420.

M. HACKETT : Que signifie ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est un crédit général qui pourvoit à l'entretien du parc national de Banff, des édifices, du musée, ainsi qu'à la construction de chemins qui, sur un certain parcours, sont toujours à la charge du surintendant. Il y a cette année une augmentation de $5,000 destinés à la construction d'un nouvel édifice pour le musée. Le musée actuel est trop petit et on a absolument besoin d'un peu plus de commodités. Le musée est une des choses qui attirent le plus l'attention des visiteurs.

M. HACKETT : A-t-on agrandi le parc ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui ; le bill portant sur son agrandissement a été lu pour la troisième fois il y a une couple de jours. Le parc aura dorénavant une superficie de 5,000 milles carrés.

M. HACKETT : Y a-t-il beaucoup de visiteurs pendant l'été ?

M. EARLE : Ils sont tellement nombreux que, pour leur donner l'hospitalité, la compagnie du Pacifique s'est vu obligée d'agrandir son hôtel en y ajoutant plusieurs centaines de chambres.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le nombre de visiteurs a augmenté à tel point que durant les deux derniers mois de la saison la Compagnie du Pacifique a dû prévenir les visiteurs de ne pas descendre à son hôtel parce qu'on ne pouvait pas les y recevoir. Comme l'a dit mon honorable ami, le Pacifique doit agrandir considérablement son hôtel. La Chambre apprendra avec plaisir que tout cela ne s'est pas accompli en pure perte, puisque le parc attire beaucoup de visiteurs et qu'il est de plus en plus fréquenté.

M. HACKETT : Il me fait grand plaisir d'apprendre cela, parce qu'il y a dans l'est nombre de gens qui prétendent que ce parc n'est pas autre chose qu'un endroit de plaisance à l'usage de certains membres du gouvernement. Il me fait grand plaisir, je le répète, d'apprendre qu'il est très fréquenté et que l'entreprise va être couronnée de succès.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le parc devient une station de plaisance pour la plupart des touristes qui traversent le continent. Y étant allé moi-même en décembre, je me rappelle avoir entendu dire qu'il y était venu dans le cours de l'année un peu plus de 13,000 touristes. C'est un chiffre très élevé, et les visiteurs passent d'ordinaire un certain temps dans l'endroit.

Ministère de l'Intérieur—Frais d'affaires en litige, $1,000.

M. TAYLOR : Lorsque les libéraux étaient dans l'opposition, ils accusaient les conservateurs de gaspiller cet argent et leur repro-

chaient de ne pas confier ces causes au Solliciteur général. Nous avons maintenant un Solliciteur général et un ministre de la Justice, et cependant, les libéraux ne tiennent pas leur promesse.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le crédit est de bien mince importance.

Département du Travail, $34,900.

M. TAYLOR : L'une ou l'autre des estimations à venir comprendra-t-elle quelque nouveau crédit à ce sujet ? Dans la négative, je demanderais que le présent crédit restât en suspens.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois qu'il y aura un autre crédit. A tout événement, je m'engage à fournir à mon honorable ami l'occasion de soulever la question.

Imprimerie de l'Etat—Outillage, 5 linotypes. $15,000.

M. TAYLOR : Ce nouvel outillage va-t-il mettre l'imprimerie de l'état en mesure de faire toutes nos impressions ? On a payé de fortes sommes à des journaux et à diverses personnes pour travaux d'impression, et un certain nombre de rapports de ministères ont été imprimés de cette manière. Il me semble que l'imprimerie de l'état devrait faire toutes les impressions du gouvernement sans qu'il fût besoin de recourir aux service du " Montreal Herald " ou d'autres journaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas pouvoir promettre tout ce que désire mon honorable ami, mais avec ce nouvel outillage on pourra faire plus d'ouvrage et on s'adressera moins souvent aux imprimeurs de l'extérieur.

Frais de l'arbitrage relatif aux comptes entre le Canada et les provinces d'Ontario et de Québec. (Des paiements pour services rendus pourront être faits à des membres du service civil, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil), $3,000.

M. TAYLOR : Ce tribunal d'arbitrage doit-il siéger à perpétuité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne m'étonne pas que mon honorable ami pose cette question, parce que cet arbitrage dure plus longtemps que je n'avais prévu. Nous faisons tout en notre pouvoir pour le terminer, etnous espérons y parvenir assez prochainement.

M. TAYLOR : Les arbitres ont-ils rendu compte de leurs travaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils font chaque année un rapport indiquant à quel point la question en est rendue.

M. BELL : A quelles époques les arbitres se réunissent-ils ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le tribunal se compose de juges choisis dans les diverses provinces, et ils ne peuvent pas toujours se réunir à notre gré. Nous sommes obligés de choisir le moment qui leur convient et qui convient en même temps aux provinces, et tout cela signifie que les travaux avancent lentement. Il reste si peu d'estimations principales que l'on ferait aussi bien d'en terminer l'étude ce soir. Le ministre du Commerce n'est pas ici, mais ses estimations ne comportant pas une seule augmentation, nous pourrions les adopter ce soir ; et comme les estimations supplémentaires comprendront quelques crédits destinés au ministère du Commerce, les honorables députés de la gauche auront l'occasion de se renseigner à loisir.

M. TAYLOR : Comme l'honorable leader de l'opposition pourrait avoir quelques observations à faire au sujet des subventions relatives au transport des malles, nous allons adopter ces crédits avec l'entente qu'on nous permettra de les discuter plus tard.

Le MINISTRE DES FINANCES : On pourra les discuter à loisir plus tard.

M. TAYLOR : Ces estimations comportent-elles quelque crédit en faveur d'une ligne rapide de steamers ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas encore. Il en sera question dans les estimations à venir auxquelles mon honorable ami a fait allusion.

On rapporte un certain nombre de résolutions.

AJOURNEMENT—DEMANDE DE RAPPORT.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR : Obligé de s'absenter, le chef de l'opposition m'a prié de demander à quelle date on va déposer le rapport concernant les permis de circulation sur l'Intercolonial, au sujet desquels il a présenté une motion que la Chambre a adoptée le 6 mars dernier.

Le PREMIER MINISTRE : Je vais m'informer de cela.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à 11 heures 25 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 5 mai 1902.

L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

PREMIERE LECTURE.

Le bill (n° 154) intitulé : " Acte à l'effet d'amender l'Acte de naturalisation," chapitre 113 des statuts refondus.—Sir Wilfrid Laurier.

Le bill (n° 153) intitulé : " Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack."—M. Pringle.

COMITES PERMANENTS.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Que les comités permanents de cette Chambre soient autorisés à siéger pendant les séances de la Chambre.

LES DEBATS OFFICIELS.

M. CHAMPAGNE : Avec votre permission, M. l'Orateur, et celle de la Chambre, je propose, appuyé par M. LaRivière, que le quatrième rapport du comité permanent nommé pour surveiller les rapports officiels des débats de cette Chambre soit adopté.

Le PREMIER MINISTRE : Vu qu'il y a très peu de députés présents ce matin, je demanderai à mon honorable ami de retarder jusqu'à demain.

JAMES BROWN.

Le bill (n° 118) pour faire droit à James Brown est délibéré en comité et rapporté.

M. CLARKE : Je propose la troisième lecture de ce bill.

M. CHARLTON : Avant que ce bill soit adopté en troisième lecture, M. l'Orateur, je tiens à protester pour la troisième fois, au moins, contre la procédure suivie dans ces causes en divorce. Cette manière de procéder ne repose sur aucun principe de droit ou de sens commun. S'il faut accorder le divorce, il doit l'être pour des raisons indiquées par la loi. Je ne crois pas que le parlement soit le tribunal convenable pour juger ces questions. Je ne connais rien du cas qui nous occupe en ce moment, et je suis certain qu'il n'y a pas dans cette Chambre, un député sur dix qui l'ait étudié. Nous sommes appelés à juger une cause de la plus haute importance pour les intéressés, et nous ne faisons que parodier la justice. Si le divorce doit exister au Canada, le droit de l'accorder devrait être confié à un tribunal régulier qui étudiera la cause, entendra les témoignages et rendra un jugement conforme à la preuve. Il est possible qu'au Sénat, ces causes reçoivent l'attention qu'elles méritent, mais je répète que cela ne se fait et ne peut pas se faire ici. L'enquête n'est pas publiée ; elle se fait, pour ainsi dire, à huis clos, et encore une fois, je maintiens que si le divorce, pour une cause ou des causes quelconques, doit exister au Canada, le droit de l'accorder ou de le refuser devrait être confié à un tribunal régulier.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Quand les représentants de la Nouvelle-Ecosse vinrent à Ottawa pour la première fois, après la Confédération, ils y trouvèrent entre autres choses, le double mandat et le droit de la part du gouvernement de fixer à sa guise la date des élections dans les différentes parties du pays. Nous avons fait changer cela. Grâce à l'influence et à l'exemple des représentants de la Nouvelle-Ecosse le double mandat fut aboli et un jour unique fut fixé pour tenir l'élection dans tout le Canada.

Mais nous avons aussi trouvé en existence un mode d'accorder le divorce qui, à mon sens, est la honte de notre législation. Dans la Nouvelle-Ecosse les causes en divorce sont soumises à un juge de la cour Suprême. Le procès se fait en une journee et pas une ligne de l'enquête n'est publiée dans les journaux. Mais ici, des masses de détails honteux et malsains sont divulgés. Je me rappelle une cause, entre autres, qui s'est présentée pendant un parlement antérieur dont je faisais partie. Un citoyen de Hamilton demandait un divorce et le bill avait été accordé par le Sénat. En temps voulu, le bill vint devant cette Chambre, mais l'épouse était la parente d'un député qui exerçait assez d'influence sur ses collègues opposés au divorce par principe, et le bill fut rejeté. Le pétitionnaire dut revenir devant le parlement l'année suivante et c'est ce qu'il fit. Je me rappelle très bien son nom, mais je ne tiens pas à le mentionner. Dans l'intervalle, le député qui avait fait rejeter le bill, était décédé, et la seconde fois le bill fut voté.

Cela peut aller, quand un homme est assez riche pour recourir à une pareille procédure. Mais si le plaignant ou la plaignante sont pauvres, ils sont exposés à subir tous ces inconvénients et à ne jamais obtenir justice. On parle souvent du petit nombre de divorces accordés au Canada, mais cela est dû au fait qu'un homme pauvre, ou une femme pauvre ne peuvent pas l'obtenir avec la procédure actuelle. Il n'y a pas dans toute la législation du Sénat et de la Chambres des communes, une réforme aussi urgente que celle-là.

La motion est adoptée, le bill est lu une troisième fois et adopté.

M. CLARKE : Je propose :

Qu'il soit envoyé un message au Sénat, pour remettre à cette Chambre la preuve, etc., faite devant le comité spécial du Sénat auquel a été référé le bill (D) n° 118, pour faire droit à James Brown.

COMPAGNIE DE BANQUE DYMENT.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 51) pour constituer en corporation la Compagnie de banque, de prêt et d'épargne Dyment.—(M. McCarthy.)

Le préambule.

M. LaRIVIERE : J'appelle l'attention du ministre des Finances sur ce mot " banque ". Est-ce l'habitude de permettre à une compagnie privée, autre qu'une banque, de se servir de ce mot.

Le MINISTRE DES FINANCES : La remarque de l'honorable député est très opportune. J'ai fait la même objection devant le comité, et il fut convenu que le titre de la compagnie serait changé, mais le comité

des banques et du commerce n'a pas le droit de faire ce changement qui ne peut être fait que par la Chambre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le bill doit-il être rapporté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand ce bill est venu devant le comité des banques et du commerce, il a donné lieu à beaucoup de discussion, non seulement sur le bill lui-même, mais sur toute la question des restrictions et des conditions qu'il convient d'imposer aux opérations des compagnies de prêt. Il existait certaines divergences d'opinion parmi les membres du comité et on a suggéré qu'il serait peut-être opportun, une autre fois, de modifier la loi générale et de déclarer qu'en consentant à l'adoption de ce bill par la Chambre, nous ne nous désistions pas de notre droit de régler cette question en vertu de l'acte général, si nous le jugeons à propos, l'an prochain, ou à toute autre date. La nature des placements que peut faire une compagnie de prêts, a donné lieu à certaines controverses devant le comité. On a jugé à propos de faire certaines restrictions au sujet de cette compagnie et de réserver toute la question pour plus tard.

Quelqu'un a alors fait remarquer que si nous adoptons le bill, la compagnie pourra, quand nous voudrons revenir sur la question, nous répondre que nous n'avons plus le droit d'intervenir. Il fut convenu que j'expliquerai à la Chambre que si nous adoptions ce bill, et que si l'an prochain ou en aucun temps, nous désirions changer la loi générale, nos droits seraient sauvegardés. Cette proposition fut adoptée au nom de tous les intéressés il fut aussi convenu que je donnerais ces explications devant la Chambre au nom de tout el comité, pour qu'elles soient consignés dans les Débats.

M. LaRIVIERE : Ne vaudrait-il pas mieux de mettre un article à cet effet dans le bill ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que ce soit nécessaire. Nous avons le pouvoir de faire le changement et nous n'y ajouterions rien par un article spécial dans le bill. L'addition de cet article pourrait être interprétée comme une limitation de notre droit à l'égard des autres compagnies.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que l'honorable ministre des Finances a raison, mais le ministre des Chemins de fer et Canaux est d'une opinion toute contraire ; il croit qu'il faut donner avis à ceux qui placent leurs capitaux dans une entreprise que leurs intérêts peuvent être affectés, en aucun temps, par les modifications qui seraient apportées à l'Acte général des Chemins de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les conditions peuvent n'être pas les mêmes.

M. TISDALE : Le comité a été d'opinion qu'une déclaration dans les " Débats " suffirait.

Le bill est rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

M. FIELDING.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE

Bill (n° 126) pour constituer en corporation l'Evêque de Moosonee.—(M. Clarke.)

INTERPELLATIONS.

PERCEPTEUR DES DOUANES A BATHURST.

M. WILMOT, par M. Ingram :

1. Le gouvernement sait-il que M. P. J. Venoit, percepteur des douanes à Bathurst, a pris une part active aux élections de 1900, qu'il laissait son bureau pendant des jours entiers et qu'il parcourait le pays pour faire de la cabale en faveur du candidat libéral ?

2. Le gouvernement lui a-t-il accordé un congé d'absence pendant les mois d'octobre et novembre 1900 ?

3. Le gouvernement lui a-t-il accordé un congé d'absence en aucun temps entre le 1er et le 10 avril de la présente année ? Dans la négative, le gouvernement sait-il qu'il s'est absenté de son bureau pendant plusieurs jours entre le 1er et le 10 avril 1902 ?

4. Si des accusations sont portées contre M. P. J. Venoit pour ingérence politique abusive, le gouvernement accordera-t-il une enquête ? Et si les accusations sont prouvées, le gouvernement le destituera-t-il ?

Le MINISTRE DES DOUANES :

1. Non.

2. P. J. Venoit, percepteur de douane à Bathurst, N.-B., a obtenu un congé ordinaire d'environ une semaine, en octobre 1900, pour comparaître comme témoin dans un procès contre la municipalité de Gloucester. Il n'a pas obtenu de congé en octobre 1900.

3. Il n'a pas obtenu de congé, en avril 1902, et il n'est pas à la connaissance qu'il se soit absenté de son bureau, pendant plusieurs jours, entre le 1er et le 10 avril 1902.

4. Si des accusations précises sont portées contre ce fonctionnaire, le gouvernement verra ce qu'il a à faire.

LAINE FILEE EN FRANCHISE.

M. ROSAMOND :

1. Quelle quantité de laine filée a été admise en franchise en vertu de l'arrêté du Conseil n° 1149B, dossier 52,658 ?

2. Quels règlements ont été promulgués par le ministre des Douanes, portant que la laine filée ainsi admise en franchise doit être employée exclusivement pour les fins pour lesquelles cet article est admis sans payer de droits ?

Le MINISTRE DES DOUANES :

1. La quantité de laine filée, ainsi admise en franchise, du 1er juillet dernier au 1er avril 1902, est de 114,945 livres, évaluées à la somme de $39,108.

2. Les règlements promulgués par le ministre des Douanes concernant l'admission en franchise de la laine filée, dite de Botany, se lisent comme suit :

Ministère des Douanes,
Ottawa, 2 juillet 1901.

Laine filée dite de Botany. (Classification et échantillon). N° 52653.

A propos de la note 1149b, relative à l'entrée en franchise de la laine filée dite de Botany, il

faut observer que la franchise n'existe pour cette espèce de laine que dans les conditions suivantes :

"Laine filée dite de Botany simple, en numéros 30 et plus fin, sur espolin, filée sèche d'après ce qui est appelé système français ou belge, non doublée ou tordue, en blanc seulement, lorsqu'importée par des fabricants de bas en cachemire, pour être employée exclusivement à la fabrication de tels articles dans leurs propres fabriques".

Les percepteurs de la douane observeront que les espolins sont fermés à l'un des bouts et que la laine est filée à l'huile d'après le système Bradford, tandis que dans les systèmes français et belge, elle est filée à sec, sans huile.

Les officiers de la douane devront recueillir de chaque paquet de laine de Botany des échantillons qu'ils enverront au ministère pour y être examinés afin de permettre de fixer la taxe d'importation.

A propos de chaque entrée, il devra être délivré par le percepteur de la douane un certificat attestant qu'au meilleur de sa connaissance l'importateur est un fabricant de bas et chaussettes.

ACTE DES CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande la permission de proposer le bill (n° 155) pour modifier l'Acte des Chemins de fer. J'avais donné avis de ce bill, mais quand l'ordre du jour a été appelé, je n'avais pas le bill en ma possession. Il s'agit d'un amendement peu important à l'Acte des Chemins de fer pour faire disparaître toute ambiguité de certains articles. En vertu de la loi, telle qu'elle est actuellement, les tribunaux ont décidé, dernièrement, que le droit d'expropriation n'existe pas, dans le cas de la construction d'une voie partant d'une ligne de chemin de fer et allant à une sablonnière, si, par hasard il y a une rivière, un lac, ou quelque chose de cette nature entre la sablonnière et l'endroit où le chemin de fer peut en approcher de plus près. La loi avait toujours été interprêtée autrement et ce n'est que dernièrement que cette difficulté a été portée à la connaissance du département.

CABOTAGE.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose :

Que la Chambre se forme en comité général, demain, pour étudier la résolution suivante :

Qu'il est expédient de modifier la loi concernant le cabotage canadien et d'en exclure tout navire britannique, construit à l'étranger, à moins qu'il n'ait obtenu une licence que le ministre des Douanes pourra accorder sur paiement d'un droit de 25 pour 100 ad valorem sur la valeur marchande raisonnable du navire.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose :

Que la résolution concernant la taxe sur les immigrants chinois soit votée en deuxième délibération et agréée.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je dépose le bill (n° 156) concernant l'acte d'immigration chinoise.

La motion est adoptée, et le bill est voté en première délibération.

EMPRUNT DE $15,000,000.

La Chambre se forme en comité, pour étudier la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire qu'en sus des sommes restant encore à emprunter et négocier sur des emprunts autorisés par le parlement par tout acte passé jusqu'ici, le Gouverneur en Conseil soit autorisé à se procurer, par voie d'emprunt,—

(a) Telle somme ou telles sommes de deniers, ne devant pas dépasser en tout la somme de quinze millions de piastres, qui pourront être requises pour payer la dette flottante du Canada et faire face à toute dépense autorisée par le parlement du Canada, et

(b) Telle somme ou telles sommes de deniers qui pourront être requises de temps à autre, en sus de tous fonds d'amortissement disponibles, pour solder et acquitter la dette fondée du Canada, ou toute partie d'icelle, à mesure qu'elles deviendront dues et payables, soit en Angleterre ou en Canada ;

Telles sommes devant être prélevées en conformité et en vertu des dispositions de cette partie du chapitre vingt-neuf des Statuts revisés du Canada qui a trait à la dette publique et à l'opération des emprunts autorisés par le parlement ; et les sommes ainsi empruntées formeront partie du fonds du revenu consolidé du Canada ; le taux de l'intérêt payable sur les dits emprunts ne devant pas dépasser trois et demi pour cent par année

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette résolution a pour but d'autoriser l'emprunt dont j'ai parlé dans mon discours sur le budget. Notre dernier bill concernant les emprunts a été voté en 1897 ; il était de $15,000,000. A cette date le gouvernement était autorisé à emprunter une somme de $23,500,000, y compris ces $15,000,000. A même cette somme nous avons contracté un emprunt d'un peu moins de $10,000,000 (£2,000,000) en 1897. Notre dette flottante est d'environ $6,000,000, et les dépôts des caisses d'épargnes, qui sont considérés comme des emprunts, ont augmenté d'environ neuf millions et demi de dollars. Il en résulte que notre pouvoir d'emprunt est maintenant très limité ; le 30 avril, il n'était plus que de $2,329,000. Il est indispensable que le gouvernement soit toujours autorisé à emprunter de temps à autre. Depuis 1897, il n'y a pas eu de bill d'emprunt et nous avons été engagés dans de grandes opérations. Je ne crois pas que nous soyons obligés de faire un emprunt cette année—les conditions du marché monétaire ne sont pas très favorables, et elles seront probablement meilleures après la guerre. Quoi qu'il en soit, tout dépendra de l'état du marché ; c'est là-dessus que nous nous guiderons pour décider si nous continuerons à faire des emprunts temporaires ou si nous placerons un emprunt permanent sur le marché.

Il y a dans le bill un article qui nous autorise à renouveler les emprunts qui arrivent à échéance. Dans ce cas, l'opération ne crée aucune obligation nouvelle, il ne s'agit que de renouveler certaines parties des emprunts, après avoir disposé du fonds de réserve.

L'honorable M. HAGGART : Quels sont les emprunts qui arrivent à échéance, et quel est le taux de l'intérêt ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils sont tous indiqués, année par année, dans les comptes publics ; et dans le discours du budget, j'ai expliqué quels sont ceux qui deviennent dus d'ici à quelques années.

L'honorable M. HAGGART : Très bien.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas bien compris de quelle manière le pouvoir d'emprunt de 1897, est devenue presqu'épuisé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Notre pouvoir d'emprunt, en 1897, avant l'adoption du bill, était de $8,611,752. Le bill a ajouté $15,000,000 à cette somme, ce qui faisait un total de $23,611,752. Depuis, nous avons emprunté £2,000,000, à 2½ pour 100 en 1897 ; nous avons des emprunts temporaires, comme je l'ai expliqué dans le discours sur le budget, pour une somme de $6,083,333, et les dépôts des caisses d'épargnes, qui sont une autre forme d'emprunts, ont augmenté de $9,648,080. Le parlement a aussi autorisé certains emprunts particuliers, comme celui d'un million, à la commission du hâvre de Montréal. Virtuellement, nos pouvoirs d'emprunt sont presqu'épuisés, et ce bill est nécessaire pour faire face aux échéances, à mesure qu'elles se présenteront.

L'honorable M. HAGGART : Quand vous empruntez de l'argent des caisses d'épargnes, êtes-vous tenus d'y être autorisés par un acte du parlement?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que nous pourrions le faire sous un bill d'emprunt, mais en donnant à la Chambre, de temps à autre, le chiffre de nos emprunts, nous y incluons toujours les dépôts des caisses d'épargne. Nous considérons cela comme un emprunt public, et ces opérations sont indiquées comme tel dans l'Acte concernant l'opération des comptes.

M. BORDEN (Halifax) : Où a été contracté l'emprunt temporaire de $6,000,000?

Le MINISTRE DES FINANCES : A la banque de Montréal.

M BORDEN (Halifax) : A quel taux?

Le MINISTRE DES FINANCES : 3½ pour 100, et je crois qu'une faible partie de la somme portait un intérêt un peu plus élevé.

M CLARKE : A quel taux a été fait le dernier emprunt?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les obligations portant 2½ pour 100 d'intérêt ont été émises à 91 et ont rapporté £91. 10s. 5d. je crois, soit 2·83 pour 100.

M. BORDEN (Halifax) : Quand le gouvernement contracte ainsi un emprunt temporaire quelle en est la durée, ordinairement? Dans ce présent cas, l'emprunt est-il fait pour un temps défini, ou est-il remboursable à demande, et est-il renouvelable?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelque fois l'emprunt est fait pour un an, mais la dernière fois, il a été fait pour six mois. Vu l'état du marché les banques préféraient un délai plus court et accordaient un taux plus élevé que pour un an. Cette condition était à notre avantage, et l'emprunt est renouvelable et il est possible que les taux soient meilleurs.

M. CLARKE : Comment sont payables les intérêts sur ces emprunts temporaires?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tous les ans nous demandons un crédit pour payer les intérêts sur la dette consolidée et sur les emprunts temporaires

M. CLARKE : En combien de versements sont payés ces intérêts?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est plutôt un escompte qu'un emprunt. Nous escomptons les bons du trésor.

M. CLARKE : L'intérêt est virtuellement payé d'avance.

La résolution est rapportée, votée en deuxième délibération et agréée.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai l'honneur de proposer le bill (n° 157) à l'effet d'autoriser le prélèvement au moyen d'emprunts, de certaines sommes pour le service public.

La motion est adoptée, et le bill est voté en première délibération.

MARQUES DE FRUITS.

Le bill (n° 136) modifiant l'acte concernant les marques des fruits de 1891 (le ministre de l'Agriculture) est voté en deuxième délibération et délibéré en comité.

Article 1.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer quel changement ce bill apporte à la loi actuelle et nous donner les raisons du changement qu'il propose ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'esprit de la loi reste virtuellement le même. Dans l'application de la loi, le mot " empaqueter " a donné lieu à une certaine confusion ; on ne savait pas au juste s'il s'appliquait à la personne pour laquelle les fruits ont été empaquetés ou à l'individu même qui a fait le travail. L'amendement dit clairement que c'est celui pour lequel les fruits ont été empaquetés qui est respon-

sable de l'empaquetage. On a aussi constaté, dans la pratique, que le commerce, en général, désire adopter un type unique pour les marques, et nous en fixons deux types différents qui seront XXX, XX et X, et l'autre ; n° 1, n° 2 et n° 3. Dans les provinces maritimes on se sert des X, et dans Ontario ont préfère les numéros. Outre ces deux séries de marques, les commerçants peuvent employer leur marque particulière, s'ils le jugent à propos. Notre but est d'arriver graduellement à n'avoir que ces deux types, mais nous ne voulons pas les imposer, à l'exclusion de toutes autres pour commencer.

M. BORDEN (Halifax) : Le premier amendement me paraît très raisonnable, mais l'autre me fait l'effet d'être bien vague. Que considéreriez-vous comme une marque incompatible avec XXX ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Une marque d'une qualité inférieure ; comme par exemple, n° 2 avec XXX. Ce que nous voulons surtout éviter c'est l'emploi d'une marque incompatible avec X ou XX. Si par exemple, on employait les mots " spécialement choisis " avec XX, ce serait incompatible ; ou si on employait n° 1 avec X, les deux ne pourraient pas aller ensemble. La difficulté provient de ce que certains commerçants ont leurs propres marques et s'ils emploient XX pour désigner la qualité d'un fruit, et s'ils y ajoutent une marque spéciale, qui veut dire " première qualité ", cela serait incompatible avec XX ; le marchand pourrait prétendre que les fruits ont été marqués selon la loi, et cependant, la marque serait de nature à tromper l'acheteur.

M. CLARKE : Les changements sont-ils faits à la demande des empaqueteurs ou des exportateurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est surtout à la demande des inspecteurs qui ont charge d'appliquer la loi, après s'être consultés avec les commerçants de fruits, et grâce à l'expérience acquise pendant la dernière saison.

M. CLARKE : A-t-on averti les exportateurs des changements qu'on doit faire à la loi de l'an dernier ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La question a été débattue entre eux et les inspecteurs, quand ces derniers sont venus ici il y a deux semaines, et ces changements m'ont été demandés.

M. CLARKE : Ces amendements ont été discutés avec les exportateurs de fruits ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je répète que cet article me paraît très vague—tellement qu'il pourrait bien être impraticable. Si un commerçant met une autre marque quelconque sur ses colis de fruits, elle voudra dire la même chose, ou une chose différente. Si elle modifie la marque officielle, sera-t-elle considérée comme incompatible ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il faut que la marque particulière signifie pratiquement la même chose.

M. BORDEN (Halifax) : Si elle signifie la même chose, à quoi sert-elle ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certains commerçants ont des marques connues de leurs clients et nous ne voulons pas les priver de s'en servir.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas pourquoi " spécialement choisis " serait incompatible avec " XX ", si cette qualité ou variété ont été choisis spécialement. Les fruits de troisième qualité peuvent être choisis spécialement, tout comme ceux de la première.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela ne serait pas interprété ainsi dans le commerce.

M. BORDEN (Halifax) : Dans un acte du parlement, c'est ce que cela voudrait dire. Je prends les mots dans leur acception ordinaire ; je n'entends rien aux subtilités du langage commercial. Quoiqu'il en soit, je ne vois rien dans ceci qui puisse faire du mal, bien que je ne vois pas le bien qui en puisse résulter. L'honorable ministre a lui-même admis, l'an dernier, que ce bill ne pouvait pas faire de mal. Mais personne d'entre nous n'a compris le bien qu'il pouvait faire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette loi a déjà produit beaucoup d'excellents résultats.

M. HENDERSON : Le paragraphe " a " dit de l'empaqueteur " qu'il mettra les initiales de son nom," mais si c'est une femme comment fera-t-elle ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois " qu'il " veut aussi dire " elle ".

M. HENDERSON : En vertu de quoi ? Y a-t-il une loi disant que " il " signifiera " elle " ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que oui.

M. HENDERSON : Il est regrettable qu'un bill de cette importance soit présenté devant une Chambre presque vide quand les députés qui connaissent très bien la question sont absents. Il est malheureux qu'il n'ait pas été présenté plus tôt—il y a deux mois.

M. WADE : Je voudrais savoir du ministre s'il a pensé à décrire les qualités 2 et 3. J'ai reçu plusieurs lettres des producteurs de fruits, qui désireraient que cela fut fait, si c'était possible.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les inspecteurs ont pensé que ce n'était

guère possible pour le moment de faire une description exacte de ces différentes classes.

M. GILMOUR : Est-il dit quelque part, soit ici, soit dans l'acte général ce que signifieront XXX ? Si cela existe la loi peut être bonne, mais si cela n'existe pas, le bill n'a plus de sens, et le commerçant ferait aussi bien de s'en passer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'article 6 de la loi actuelle donne la définition de la première qualité.

Article 2.

M. BORDEN (Halifax) : En quoi consiste ce changement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il s'agit simplement de mettre dans l'article les mots " n° 1 " avec les mots " finest " " best ", " first quality ".

Article 3.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a deux manières d'appliquer cette loi. Dans l'une, les fruits sont marqués comme étant d'une certaine classe et si l'inspecteur constate qu'ils ne répondent pas à la classe désignée, il a droit de mettre sur le colis les mots " faussement marqué." Une autre partie de l'acte décrète que tous les fruits du colis seront d'aussi belle qualité que ceux du dessus, mais l'inspecteur n'a pas le droit d'appliquer l'étiquette "faussement marqué" quand cette condition n'est pas observée. C'est pourquoi je demande l'autorisation de mettre sur le colis les mots " faussement empaqueté ".

M. CLARKE : J'ai expédié des copies du bill à plusieurs exportateurs de fruits de Toronto et un seul m'a répondu, de sorte que j'en conclus que les autres n'y ont pas d'objection sérieuse. Celui qui m'écrit demande que les mots " offert en vente " soient ajoutés après le mot " colis " dans la première ligne de l'article 9, ainsi que dans le paragraphe 3. Voici les raisons qu'il donne :

Il arrive souvent qu'on est très pressé quand il s'agit de mettre les fruits à l'abri, et ils sont aussi exposés à se détériorer si on les garde un peu longtemps, c'est pour cette raison que l'expéditeur ne devrait pas être tenu responsable de la marque, tant qu'il ne met pas les fruits en vente ; autrement tous ceux qui se livrent à ce commerce sont exposés à enfreindre la loi, à tout instant durant la même saison ; je vous demande par conséquent de tâcher de faire insérer les mots " offert en vente " aux endroits indiqués.

L'article, tel que modifié par le présent bill, serait très rigoureux et mon correspondant demande d'ajouter les mots "offert en vente" pour que la punition ne soit pas imposée, à moins que les fruits contenus dans le baril ne soient offerts en vente.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'addition de ces mots rendrait la loi impraticable. Quand des fruits sont mis en entrepôt, à la hâte, le commerçant n'est pas obligé de marquer les colis. Ce n'est que quand il les offre en vente qu'il est tenu de mettre la marque. S'il a l'intention de les empaqueter de nouveau, il ne marque les colis qu'après la seconde opération. Deuxièmement, bien souvent les fruits sont déjà vendus et en possession de l'acheteur et certaines formalités légales pourraient nuire à l'application de la loi si ces mots étaient ajoutés. Troisièmement, il s'agit souvent de fruits en transit pour un pays étranger, et je ne vois pas comment nous pourrions faire respecter la loi si ces mots étaient ajoutés. Les fruits sont à Toronto, et légalement, il serait souvent difficile de dire s'ils sont offerts en vente, s'ils sont vendus, ou à qui ils appartiennent, et tout cela nuirait à l'application de la loi. Je ne considère pas que le danger signalé par le correspondant de mon honorable ami soit sérieux puisqu'il n'est pas nécessaire de marquer les colis avant qu'ils soient offerts en vente.

M. CLARKE : S'il était constaté que la loi est trop sévère, je suppose que le ministre consentirait à la modifier plus tard ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Jusqu'à présent nous avons toujours été très cléments et nous n'avons pas l'intention d'être trop sévères.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la signicfiation de l'article 3 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le sens est le même que dans l'acte actuel; la seule différence c'est que l'inspecteur est obligé de donner un avis quand il met sur des colis " faussement empaqueté " exactement comme quand il marque " faussement marqué ". Le but de l'amendement est d'avertir l'expéditeur ou le vendeur que ses fruits ont été trouvés en mauvais ordre, afin qu'il prenne les moyens de se protéger. Cette précaution est nécessaire quand les fruits sont en transit.

M. COCHRANE : Si un inspecteur trouve certains colis faussement marqués, condamne-t-il toute la consignation ou simplement le baril défectueux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il faudra faire des règlements à cet effet. Je crois qu'il sera nécessaire de faire un règlement par lequel un certain nombre de barils seront examinés et s'il est constaté qu'ils sont faussement marqués ou empaquetés, toute cette consignation sera mise de côté. L'an dernier, nous ne marquions que les barils examinés et nous avons reçu beaucoup de plaintes d'Angleterre. Dans un cas, il y a eu un procès à propos d'une forte consignation dont nous n'avions que les barils examinés. Il faudra faire un règlement pour que cette disposition de la loi soit appliquée plus sévèrement que par le passé.

M. COCHRANE : Assez souvent l'expéditeur ou son agent achètent toute la récolte.

Quelquefois il cueille les fruits lui-même, ou bien il se les fait livrer et les empaquète de nouveau. Supposons qu'un certain nombre de barils marqués par le producteur, selon les instructions de l'acheteur, ne répondent pas aux exigences de l'inspecteur, mais que l'intention de l'acheteur soit de les empaqueter de nouveau, avant de les mettre sur le marché, qu'arriverait-il dans ce cas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans ce cas il n'est pas nécessaire de marquer les barils du tout. S'ils étaient marqués et trouvés défectueux par les inspecteurs, je crois que c'est celui qui les aurait fait marquer qui serait responsable, et non le propriétaire du verger.

M. WADE : Je ne crois pas qu'en vertu de ce bill l'honorable ministre puisse faire un règlement comme celui dont il parle. Il ne peut faire rejeter que les barils qui ont été réellement inspectés et trouvés défectueux.

M. BORDEN (Halifax) : Je le crois aussi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En vertu de ce règlement, quand un certain nombre de barils auraient été trouvés faussement marqués au empaquetés, l'inspecteur serait tenu d'examiner toute la consignation. Je ne prétends pas qu'il devrait condamner un colis sans l'examiner.

M. BORDEN (Halifax) : Si, sur une douzaine de barils, l'inspecteur en trouve deux faussement marqués, devra-t-il inspecter toute la consignation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : S'il en trouvait deux sur dix, je ne crois pas qu'il serait nécessaire de tous les inspecter. Mais si, sur vingt, il en trouvait huit ou dix faussement marqués, il aurait instruction de tous les examiner.

M. COCHRANE : Si l'inspecteur examinait tous les barils, l'expéditeur aurait-il le privilège de les empaqueter de nouveau ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement.

M. CLARKE : Où finit la responsabilité dans cette affaire ? Supposons qu'un marchand détailleur achète 50 ou 100 barils faussement marqués et les offre en vente. Si un acheteur constate que les fruits ne sont pas tels que représentés, a-t-il un recours contre le marchand détailleur ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. CLARKE : Cela ne serait-il pas une injustice envers ce marchand ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'intention de la loi est que ce marchand détailleur aura son recours contre celui qui lui aura vendu ces fruits.

M. CLARKE : Je crois qu'il y a eu un cas, à Toronto, dans lequel une plainte a été faite contre le détailleur. Je ne me rappelle pas bien les faits, mais je crois me souvenir que dans le temps j'ai considéré que la loi était très sévère pour ce marchand. Il avait acheté plusieurs barils de pommes et après en avoir vendu un certain nombre, un ou plus ont été trouvés faussement marqués, et il a été poursuivi. La poursuite devrait être prise contre celui qui a empaqueté les fruits et non contre le marchand détailleur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'empaqueteur est responsable, mais, en vertu d'un autre article quiconque offre en vente des fruits faussement marqués est aussi responsable.

M. CLARKE : Ainsi, le marchand détailleur est responsable de chaque baril, bien qu'il n'ait rien à faire avec l'empaquetage.

M. WADE : Qu'il achète de gens respectables.

M. CLARKE : Les marchands de gros sont des gens respectables. Le ministre n'est-il pas d'avis qu'il serait injuste d'exposer à des poursuites un marchand détailleur qui achèterait 25 ou 50 barils de pommes d'une maison recommandable, parce que, sur la quantité il s'est trouvé quelques barils qui n'étaient pas tels que déclarés ? Ne serait-il pas plus juste de décréter que lorsqu'un acheteur avertira le département, ce dernier poursuivra le marchand de gros ou l'expédition ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois qu'il ne faut pas priver l'acheteur de son recours contre le marchand détailleur. Mais je dois dire que dans un cas comme celui que cite l'honorable député, le département ne poursuivrait pas le détailleur, mais celui qui a empaqueté les fruits ou pour qui ils ont été empaquetés. Mais il ne faut pas abolir tout recours contre le détailleur.

M. BORDEN (Halifax) : L'acte donne-t-il un recours au marchand détailleur contre celui qui lui a vendu ces fruits ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Très certainement—il a contre son fournisseur le même recours que l'acheteur à contre lui.

M. BORDEN (Halifax) : De quelle manière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : S'il a acheté des fruits marqués comme étant d'une certaine qualité de A, commerçant en gros ou expéditeur, il peut exercer son recours contre ce fournisseur, si les fruits ne sont pas tels que déclarés.

M. BORDEN (Halifax) : Pour lui faire payer l'amende ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Et aussi pour recouvrer des dommages.

Le bill est rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

CHAMBRES DE COMMERCE.

Le bill (132) à l'effet de modifier l'Acte concernant la constitution des chambres de commerce (le ministre du Commerce) est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je dois expliquer que ce bill est destiné à faciliter la constitution de la chambre du commerce dans les districts miniers et d'en permettre l'établissement dans les localités n'ayant pas la population actuellement exigée par la loi. Ce bill ne s'applique qu'à la Colombie Anglaise et au territoire du Yukon.

Le bill est rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Ministère des Travaux publics—montant additionnel requis pour les dépenses imprévues.. .. ..$3 000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons besoin d'un montant additionnel pour solder les frais de télégrammes, de papeterie et d'impression. Nous recevons un grand nombre de télégrammes de toutes les parties du pays, qui, tout naturellement, ne sont pas payés.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que les frais de télégrammes n'absorbent pas tout le montant de $3,000?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela comprend les frais d'impression, d'annonces, et la papeterie.

M. BORDEN (Halifax) : Où se font les impressions?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A l'Imprimerie nationale.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que l'honorable ministre est sûr de cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je serais curieux de savoir quelle différence existe entre les crédits de cette année, pour ce ministère, et ceux de l'année dernière. Il y a tant de crédits supplémentaires et les choses sont tellement mêlées, qu'il est assez difficile de comparer les dépenses des différentes années entre elles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année dernière nous avons demandé $2,000 dans les crédits supplémentaires, et cette année nous demandons $3,000.

Edifices parlementaires, Ottawa—nouvelles salles au-dessus de la chambre des machines, et améliorations dans le vestibule principal, y compris ascenseurs, etc... .. .. $21,500

M. BELL : Quel va être le coût total de ces améliorations ?

M. FISHER.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $56,000.

M. BELL : Est-ce que cela comprend tout?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BELL : Je dois faire remarquer à l'honorable ministre que les élévateurs ne donnent guère satisfaction. Si un incendie se déclarait, tous les membres du comité des chemins de fer qui se trouveraient dans la salle actuelle de ce comité périraient dans les flammes. Si par hasard, les deux élévateurs se trouvaient incapables de fonctionner en même temps, il serait impossible de s'échapper.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis certain que ce ne sont pas les élévateurs qui font défaut. La force électrique a fait défaut quelquefois durant la session, mais durant la vacance, je vais voir à remédier à cela.

M. BELL : Il y a aussi le tapage ; l'acoustique dans cette Chambre du comité des chemins de fer est bien défectueux, et il est presqu'impossible d'y faire aucun travail. J'espère que l'honorable ministre va prendre les moyens de remédier à cet inconvénient.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que dans tout édifice neuf l'acoustique est mauvais. Nous avons remédié à ce défaut jusqu'à un certain point au moyen de draperies, comme l'honorable député a pu le constater. L'architecte en chef me dit qu'il va réussir à améliorer encore cet état de choses.

M BELL : Il serait peut-être possible de trouver un autre remède au mal. Le fauteuil du président ainsi que la table pourraient être placés vers le milieu de la Chambre d'un côté. Actuellement, ceux qui se trouvent à l'extrémité de la salle ne peuvent comprendre un seul mot.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais où placer le fauteuil du président. Durant un certain temps nous l'avons placé exactement où l'honorable député voudrait le voir ; mais après réflexion, nous l'avons changé de place. Cependant, si le comité désire qu'il soit placé ailleurs, je suis prêt à le faire.

Edifices publics, Ottawa—chauffage, y compris les émoluments des mécaniciens, chauffeurs, préposés aux ascenseurs et gardien.. .. ..$12 000

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la cause de cette augmentation?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En premier lieu nous avons dû acheter 1,000 tonnes de houille de plus par suite du nombre plus considérable d'édifices publics que nous avons dans cette ville. De plus, j'ai dû payer 65 cents par tonne de plus pour toute la houille achetée autrement que par soumissions l'année der-

nière. Je viens de recevoir les soumissions pour le prochain exercice, et le prix de la houille est encore augmenté.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle qualité de houille emploie-t-on ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De la houille dure.

M. BORDEN (Halifax) : Comment l'achetez-vous ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande des soumissions publiques.

M. BORDEN (Halifax) : De quel montant cela augmente-t-il le chiffre du crédit de l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De $12,000. Il va nous falloir demander un montant additionnel dans les estimations supplémentaires. L'augmentation totale sera de $24,000. Nous sommes obligés de payer $15,134 pour 1,000 tonnes additionnelles de houille. Cette différence provient de la hausse survenue dans le prix de la houille.

M. BORDEN (Halifax) : La houille ne coûte pas $15 la tonne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, nous payons $6.45 la tonne.

M. BORDEN (Halifax) : Et si l'on joint au montant total payé pour la houille le prix de ces 1,000 tonnes additionnelles, cela constitue une augmentation de $15,000 sur le montant payé pour la houille destinée aux édifices publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est à peu près cela.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre s'est-il occupé de chercher de nouveaux moyens d'installer les services publics à Ottawa en construisant un nouvel édifice, au lieu du louer un aussi grand nombre de maisons dans différentes parties de la ville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons étudié la question, mais comme le gouvernement a décidé de construire un musé, un hôtel des monnaies et un observatoire météorologique, mes collègues ont cru que le budget de cette année était assez élevé, et nous avons décidé de ne pas construire de nouveaux édifices publics.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne demande pas que l'on fasse de nouvelles dépenses. Je crois, au contraire, qu'il y aurait moyen de réaliser des économies. La difficulté qui se présentait dans le passé était l'achat d'un terrain. Pour ma part, je n'ai jamais compris la nécessité qu'il y avait d'acheter un terrain. Je considère que le gouvernement possède tout le terrain nécessaire à cette fin. Je n'entends pas me prononcer sur le site à choisir pour construire l'observatoire, l'hôtel des monnaies et autres édifices de cette nature, mais il me semble qu'il y a suffisamment de terrain pour agrandir l'édifice de l'ouest, et il y de la place là où se trouve la Cour Suprême pour construire un autre édifice. On ferait bien d'étudier sérieusement cette question, et de voir s'il ne serait pas possible de la résoudre afin d'économiser un montant d'argent considérable payé pour des loyers, car l'intérêt du capital requis pour construire ces édifices devrait être moins élevé que les loyers que le gouvernement paie chaque année dans la ville d'Ottawa. Tout naturellement, je ne prétends pas me prononcer sur cette question avec autant de connaissance que l'honorable ministre et ses employés. Une chose certaine, c'est que la difficulté au sujet du terrain n'existe pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'a souvent indiqué le site actuellement occupé par la Cour Suprême, et il est certainement très convenable. Pour ma part, je suis en faveur de la construction des édifices dont nous avons besoin, mais mon honorable ami doit savoir, et il apprendra avant peu, que lorsque les budgets ont atteint un certain chiffre, il est assez difficile d'obtenir plus d'argent. Nous payons $18,000 de loyer dans la cité d'Ottawa. J'entends réduire ce montant de $1,000 à $2,000 en améliorant le bureau de poste de manière à pouvoir y installer le ministère des Douanes, qui occupe actuellement un bureau loué sur la rue Sparks. Nous payons $18,000 de loyer, environ, et je supposee que $400,000 ou $500,000 seraient une somme suffisante pour construire un magnifique édifice public pour les besoins du service public.. J'espère que l'année prochaine nous serons en mesure d'énoncer une politique plus définie sur cette question.

M. CLARKE : Est-ce que tous les édifices loués pour les besoins du service public, dans la ville, ne le sont pas pour une période de dix ans ? Quel est le bail le plus court ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que le bail le plus court est pour un an. Nous ne sommes pas liés pour aucun espace de temps déterminé, si ce n'est pour l'édifice en briques situé au coin des rues Metcalfe et Slater, dont le bail est pour dix ans et dont deux années sont déjà écoulées.

M. CLARKE : Il n'y a pas d'autres édifices de loués pour dix ans ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BELL : Est-ce l'intention du ministre des Travaux publics de construire une nouvelle salle des séances pour la Chambre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme on prétend que la bibliothèque est trop petite, il a été question que l'on pourrait peut-être faire un échange, mais il s'agit là d'une affaire sérieuse et je

ne possède pas les renseignements nécessires pour me permettre d'exprimer une opinion sur cette question.

M. BELL : Comme je présume que nous sommes destinés à continuer de siéger dans cette enceinte pour quelques années encore, il me semble que l'honorable ministre devrait s'occuper d'en améliorer la ventilation. Je ne parlerai pas bien longtemps sur cette question, car ce sujet a déjà été discuté très souvent, mais il me semble extraordinaire de voir que les membres de cette Chambre sont condamnés à siéger chaque année dans une salle dont le système de ventilation est absolument défectueux en même temps qu'un danger pour la santé, et que malgré cela cette question reçoive si peu d'attention. Comment se fait-il qu'il soit impossible d'approvisionner cette salle d'air pur ? Sous ce rapport, l'honorable ministre des Travaux publics n'a pas fait preuve de toute l'énergie qu'il sait déployer ailleurs. J'espère qu'il va trouver moyen de remédier à cet inconvénient qui est rien moins que scandaleux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai, dans maintes et maintes circonstances, attiré l'attention de l'architecte en chef sur la ventilation de la salle des séances. Nous ne pouvons modifier la nature de la salle. Elle a été construite d'après certains principes d'architecture qu'il faut respecter. C'est une chambre au centre de l'édifice. Quant au système de ventilation, ce fonctionnaire me dit qu'il ne voit pas comment il pourrait le modifier, du moins pour le moment. Il est aussi parfait que nous pouvons l'installer, quoiqu'il soit loin de donner satisfaction.

M. BELL : Il n'est pas moderne. C'est un système démodé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'on ouvre les fenêtres sur nos têtes, cela produit un courant d'air et tout le monde est malade. Je veux que la Chambre offre un joli coup d'œil et que ses membres soient en bonne santé.

M. CLARKE : Quelle est la durée du bail de l'édifice employé pour les fins du recensement, au coin des rues O'Connor et Sparks ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Trois ans.

M. CLARKE : Combien d'années se sont-elles écoulées depuis le commencement de ce bail?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons loué pour cinq ans, mais il y a deux années d'expirées et nous ne sommes plus liés que pour trois ans.

M. CLARKE : Espère-t-on que les travaux du recensement seront alors terminés?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne m'appartient pas de répondre à cette question.

M. BELL.

M. BORDEN (Halifax) : Il existe, je suppose, une convention nous permettant de renouveler le bail si la chose devenait nécessaire?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous pouvons toujours le renouveler.

M. BORDEN (Halifax) : A ce prix?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai nullement l'intention de renouveler le bail de cet édifice. J'ai éprouvé assez de difficulté à le faire accepter une première fois.

M. HENDERSON : Avant d'abandonner la question de la ventilation de la Chambre, à laquelle a fait allusion le député de Pictou (M. Bell), je dois dire que les membres de ce côté-ci de la Chambre, qui siégent sur les banquettes du milieu, ont eu grandement à souffrir du système de ventilation actuel. Je comprends que l'air ne peut être toujours également pur ; mais ce à quoi nous nous opposons de la manière la plus formelle, c'est que les éventails dont on se sert pour renouveler l'air soient mis en mouvement durant les séances. Quand une brise froide nous arrive sur la tête et que nous n'avons pas nos chapeaux, nous sommes tous exposés à prendre le rhume. J'ai eu moi-même un gros rhume durant toute la session. Le ministre peut remédier à cet état de choses en donnant instruction au mécanicien que ces éventails ne soient mis en mouvement qu'après la suspension de la séance à six heures.

Le MINISTRE DES DOUANES : N'y demeurez pas.

M. HENDERSON : Le ministre des Douanes dit "n'y demeurez pas," mais nous n'avons pas comme lui de chambres confortables dans d'autres parties de l'édifice, où nous pouvons nous retirer. Il nous faut demeurer ici pour faire notre ouvrage, et il est absolument cruel de nous soumettre à un pareil traitement. Ce n'est pas la première fois que je me plains de cet état de choses, sans pouvoir réussir à le faire améliorer. Vous devez vous rappeler, M. l'Orateur, que lorsque vous siégiez de ce côté-ci de la Chambre, vous avez eu à souffrir des mêmes inconvénients Il nous est possible d'endurer l'air impur qui remplit la Chambre, mais non le vent glacial qui souffle continuellement à nos oreilles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je viens souvent dans la Chambre après les séances et j'y trouve généralement un bon nombre de députés de sorte qu'il est difficile de trouver un moment durant lequel il n'y a personne ici pour faire fonctionner ces éventails. Je puis assurer à la Chambre que je vais accorder toute l'attention possible à cette question durant les vacances. Je vais consulter non seulement les fonctionnaires de mon ministère, mais aussi des gens possédant une grande expérience sous ce rapport.

M. BORDEN (Halifax) : Si je dois en croire les paroles de mon honorable ami (M. Henderson) le ministre des Travaux publics s'efforce de tuer l'opposition en tournant contre elle toute la force de ces éventails, tout en se gardant bien d'user du même procédé à l'égard des membres de la droite. Si cette prétention est bien fondée, on se sert là d'un avantage des plus injustes à notre égard.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami peut être certain que les membres de la gauche se sont fait suffisamment malmener sans que je me mette moi-même de la partie.

Provinces maritimes—Réparations générales, havres, rivières et ports, $8,000.

M. BELL : Y a-t-il quelque chose dans ce crédit pour les travaux sur l'île Pictou, sur lesquels j'ai attiré l'attention de l'honorable ministre plusieurs fois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'avertit que nous avons pris le montant sur le crédit général de l'année dernière pour exécuter ce travail qui se poursuit actuellement.

Glissoires et estacades—Réparations, etc., $16,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quel besoin a-t-on de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le commerce augmente et les demandes pour travaux de tous genres suivent la même marche. Nous faisons une estimation générale de ce que pourront coûter tous ces travaux. Il nous est impossible de dire si les tempêtes détruiront un quai ou dix quais dans tout le pays et cette estimation est toujours approximative.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit me paraît destiné aux réparations à faire aux glissoirs et estacades. L'explication fournie par l'honorable ministre ne me semble pas bien claire sur ce point particulier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux ne ressemblent guère à ceux pour lesquels on demande ordinairement de l'argent. Ce sont des travaux publics qui rapportent des revenus.

M. BORDEN (Halifax) : Quel revenu vous rapportent-ils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne touche jamais un seul dollar de ces revenus, mais je crois qu'ils rapportent environ $130,000 par année. Ceux de ces travaux qui rapportent les plus gros bénéfices se trouvent situés sur les rivières Saint-Maurice et Ottawa.

M. BORDEN (Halifax) : Combien coûte leur entretien ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $107,000.

M. BORDEN (Halifax) : De sorte que les revenus couvrent à peu près les dépenses ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Lignes télégraphiques et câbles sous-marins pour le service des côtes maritimes et des îles des fleuves de l'est, et du golfe Saint-Laurent et des provinces maritimes, y compris les dépenses des navires nécessaires pour le service des câbles, $17,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est demandé pour rencontrer les dépenses de notre service de télégraphes et de câbles sous-marins. Il y a des câbles sous-marins entre les îles de la Madeleine et Meat-Cove sur l'Ile du Prince-Edouard, entre l'Anticosti et la rive nord et aussi dans le Nouveau-Brunswick. Comme le steamer Newfield a fait naufrage il nous a fallu en acheter un autre, le Tyrian, et l'équiper, et c'est pour rencontrer ces dépenses que ce crédit est demandé.

M. CLARKE : L'honorable ministre serait-il prêt à faire connaître à la Chambre et au pays la politique que le gouvernement entend suivre au sujet des améliorations qu'il veut apporter au service des lignes télégraphiques et des câbles sous-marins dans le golfe. Vu les pertes nombreuses qui ont eu lieu au cours de la dernière saison de navigation dans le golfe, il me semble que la Chambre est en droit de savoir ce que le gouvernement entend faire pour diminuer les dangers dont cette route est parsemée et dont la navigation a eu tant à souffrir jusqu'à présent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis dire que nous avons complété notre système de ligne télégraphique jusqu'à Belle-Isle. Nous avons posé un câble sous-marin reliant Belle-Isle à la rive nord, et nous avons établi deux stations munies d'appareils Marconi—une sur l'île et l'autre sur la rive nord. Quand les estimations supplémentaires seront déposées sur le bureau de la Chambre, mon honorable ami s'apercevra que je n'ai pas oublié cette importante question ; je crois que nous devrions compléter notre système de lignes télégraphiques dans le golfe et le relier avec tous les câbles sous-marins qui partent de ce continent.

M. CLARKE : Est-ce que l'honorable ministre nous donnera des explications complètes à ce sujet avant que les estimations supplémentaires soient adoptées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : L'honorable ministre a-t-il correspondu avec les expéditeurs à ce sujet ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Je suppose que cette correspondance sera produite afin que nous

puissions en prendre connaissance et voir s'il y a moyen de faire quelque chose pour diminuer les taux d'assurance ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais déposer sur le bureau de la Chambre toute la correspondance que j'ai en ma possession à ce sujet.

A une heure la séance est suspendue.

Le comité reprend sa séance à trois heures.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce montant est demandé pour compléter le crédit de l'année dernière, il est destiné à payer des comptes en souffrance.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que le "Tyrian" sera employé uniquement à la pose des câbles sous-marins ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Avez-vous assez d'ouvrage pour cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLIC : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Combien de milles de câble sous-marin avez-vous à poser?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Notre système de lignes télégraphiques, y compris le territoire du Yukon, forme une longueur de 6,000 milles. Nous avons 230 milles de câble sous-marin à poser.

M. LEMIEUX : Il y a un an ou deux, l'honorable ministre a bien voulu demander l'argent nécessaire pour poser un câble sous-marin entre Amherst situé sur les îles de la Madeleine. On me dit que ce câble est encore à bord d'un steamer et n'a pas été posé. Comme le service télégraphique est dans un état bien lamentable dans cette partie du pays, est-ce que l'honorable ministre se propose de poser ce câble cette anné ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce câble a été acheté en Angleterre et ne fait que d'arriver au Canada ; aussitôt que la saison le permettra il sera posé.

Yukon, édifices publics, y compris $23,723.32 périmés et à voter de nouveau, $84,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Partie de ce crédit se compose d'une somme de $23,723 qu'il s'agit de voter de nouveau. Cette somme est devenue périmée parce que les comptes pour le dernier exercice ne nous sont pas parvenus à temps. La balance du crédit est destinée à payer les dépenses encourues pour les édifices publics au Yukon en sus du crédit voté à cette fin. En d'autres termes, l'ingénieur résident, M. Fowler, a été obligé de dépenser plus qu'il l'avait prévu pour ces édifices.

M. BORDEN (Halifax) : Quels sont les édifiices que le gouvernement a construit au Yukon ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une résidence pour le commissaire. qui est aussi l'hôtel du gouvernement, un édifice pour le bureau de poste et les douanes, un bureau pour l'administration, dans lequel sont logés les différentes branches du service, et enfin un palais de justice. Nous possédons plusieurs autres édifices publics au Yukon et j'en ai fourni la liste au cours d'un débat antérieur. Les estimations supplémentaires sont arrangées de manière à laisser au gouvernement du Yukon l'administration des affaires locales comme cela se fait par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, et mon département n'aura à s'occuper que des affaires fédérales, c'est-à-dire du bureau de poste et de l'hôtel du gouvernement. Comme les membres du gouvernement du Yukon sont sur les lieux, il leur sera plus facile de prendre soin des édifices publics et de savoir à quoi s'en tenir à ce sujet que je puis le faire moi-même.

M. BORDEN (Halifax) : Y a-t-il aussi des résidences officielles pour les juges ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, mais le gouvernement paie le loyer des maisons qu'ils occupent.

M. BORDEN (Halifax) : Quant à l'ameublement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas à nous en occuper, mais il nous faut meubler les édifices que je viens de mentionner.

M. BORDEN (Halifax) : Comment se fait-il que le ministre a besoin cette année de $60,000 de plus que le montant prévu l'année dernière?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme il n'existait pas de communication par télégraphe, il était très difficile de se former une idée exacte de ce que coûteraient ces travaux à faire au Yukon, et M. Fowler en a estimé le coût à un montant trop faible.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministère de mon honorable ami a-t-il un ingénieur au Yukon ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas maintenant.

M. BORDEN (Halifax) : Ces estimations ont dû être préparées au Yukon et non à Ottawa.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces estimations ont été envoyées par M. Fowler, qui était notre ingénieur sur les lieux. mais on a dépassé le chiffre indiqué. Toutefois, M. Fowler est à Ottawa et si mon honorable ami tient à le faire venir devant le comité des comptes publics, la chose est facile.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne crois pas que cela soit nécessaire, mais—

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'étais justement à expliquer que nous demandons ce crédit parce que l'ingénieur résident a excédé le montant voté. Mais il prétend qu'une fois ces édifices commencés il était tenu de les compléter.

M. BORDEN (Halifax) : C'est très bien. Mais quel est le montant de ce crédit de l'année dernière qui a été insuffisant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La Chambre a voté l'année dernière, $145,000 ; or, M. Fowler a fait des chèques pour un montant de $228,947, soit une différence d'environ $84,000, pour le paiement de laquelle je demande ce montant. Sur ce crédit, il y a une somme de $23,000 qu'il s'agit de voter de nouveau, de sorte que je ne demande réellement que $60,000.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne comprends pas très bien cette explication. S'il existe une différence de $84,000 entre le montant voté et le montant dépensé, comment se fait-il que la Chambre soit appelé à voter de nouveau ces $23,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parce que cet argent n'a pas été dépensé ; les comptes sont arrivés trop tard.

M. BORDEN (Halifax) : Cependant, j'ai compris que l'on avait fait des chèques pour $228,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon sous-ministre m'a expliqué la chose et j'ai compris que le crédit était épuisé. Pour dire la vérité, avant la construction de la ligne télégraphique nous ne savions jamais où nous en étions dans ces questions. Nos propres fonctionnaires retardaient et la lenteur des services de la poste entraînait de nouveaux délais. Comme je viens de le dire, le parlement avait voté un crédit de $145,000 et nous avons dépensé $228,947.

M. BORDEN (Halifax) : Cependant, le crédit de l'année dernière n'expire que le 1er juillet prochain. Je ne comprends pas comment il se fait qu'une partie de ce crédit se trouve périmée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre prétend que ce qui est périmé c'est le crédit de l'année dernière, et à même le crédit du présent exercice il nous a fallu payer ces $23,000 c'est pourquoi nous sommes en déficit de ce montant sur ce crédit.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi n'avez-vous pas demandé à la Chambre de le voter de nouveau à la dernière session ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que la session était terminée quand nous avons appris la chose.

L'honorable M. HAGGART : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis rien y faire. Il faut que l'argent soit payé.

M. BORDEN (Halifax) : Je comprends maintenant—ce crédit est périmé depuis deux ans ; mais une erreur de $84,000 sur un montant de $145,000, cela me paraît un peu fort.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le reconnais.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que ces édifices ont été construits à l'entreprise ou à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des contrats de peu d'importance ont été accordés pour les matériaux, mais la plus forte partie de l'ouvrage a été fait à la journée.

M. BORDEN (Halifax) : Comment se fait-il que l'on ait pu commettre une erreur aussi considérable que celle-là en exécutant ces travaux de cette manière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis fournir d'autres explications à ce sujet que celles que j'ai déjà données. Comme je l'ai déjà fait remarquer, nous avons un architecte sur les lieux, un homme qui avait fait partie du personnel du ministère durant un grand nombre d'années et qui a été recommandé comme étant le meilleur homme pour remplir cette charge. Nous avons surveillé la dépense en autant que la chose était possible à cette distance, et malgré tout le crédit a été dépassé. Dans un pays où il faut payer $5 par jour pour une femme de journée, l'argent passe vite.

M. BORDEN (Halifax) : Je suis bien prêt à reconnaître cela. Mais quelle marge devons-nous laisser pour les erreurs qui devront se glisser à l'avenir ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis heureux de pouvoir dire qu'il n'y aura plus d'erreur de ce côté, car ces travaux sont terminés.

M. BORDEN (Halifax) : Combien ont coûté ces édifices dont l'honorable ministre a parlé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après les rapports transmis à Ottawa, ils avaient coûté, au 1er janvier 1902, $297,435.45.

M. CLARKE : Quelle en était l'estimation?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis le dire. Il est assez difficile de préparer des estimations dans cette partie du pays.

Pour rembourser au conseil territorial du Yukon le solde de ses avances pour la construction du pont Ogilvie, savoir, $32,403.57, ainsi que la somme de $15,748.27 qu'il a avancée pour permettre l'achèvement du chemin de Hunker à temps pour la saison de 1901-1902.. .. ..$48,151 84

Pour Palmer Bros., en paiement et règlement complet et final de toutes demandes se rattachant à leur entreprise pour la construction d'un chemin carrossable de Williams Broadhouse à l'embouchure du ruisseau de l'Or.. .. ..$19,800 00

$67,951 84

M. BORDEN (Halifax) : Quels sont ces argents que le conseil local du Yukon administre? Comment se fait-il que ce remboursement existe?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme cette question ne dépend pas du ministère des Travaux publics, je ne suis pas en mesure d'y répondre. Je crois, cependant, qu'il s'agit des argents provenant des droits régaliens, etc. A même ce fonds local le conseil a avancé un certain montant pour des chemins et c'est ce montant que l'on nous demande de lui rembourser.

L'honorable M. HAGGART : A quel entrepreneur le gouvernement avait-il confié la construction de ce chemin de voiture?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A MM. Palmer et Russell. Cet ouvrage fut recommandé par M. Ross, le commissaire, et c'est aussi sur sa recommandation que l'entreprise a été accordée.

M. CLARKE : Quelle est la longueur du chemin?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quinze milles et demi.

L'honorable M. HAGGART : Aviez-vous été autorisé par le parlement à conclure un contrat pour la construction de ce chemin?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un crédit a été voté l'année dernière pour les chemins

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que ceci est un montant en plus de ce crédit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est destinée à payer ce qui reste dû pour la construction du chemin.

M. CLARKE : Combien avait-on payé avant cela pour ce chemin?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La Chambre avait voté $10,000 antérieurement à cela.

M. CLARKE : Ainsi ces 15 milles de chemin coûtent $29,800. Est-ce bien cela?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, la construction du chemin devait coûter en tout $31,479, et sur ce montant nous avons payé $11,000. La longueur du chemin est de 16 milles.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'on doit en juger par les termes de la résolution, il semblerait y avoir eu un contrat de signé. Quel était le montant de ce contrat?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre me fait remarquer que c'est le commissaire qui a pour ainsi dire accordé l'entreprise, avec le consentement de tous les officiers. Le prix mentionné au contrat pour la première section était de $10,418 ; pour la deuxième section comprenant environ huit milles, il était de $10,950.80. A part cela il y eut des travaux additionnels de faits sur l'ordre de M. Ross, le commissaire. Comme ce dernier est un homme d'expérience, lorsqu'il est allé occuper cette position de commissaire au Yukon, je lui ai demandé de certifier toutes les dépenses pour le ministère des Travaux publics. J'ai crû qu'il était préférable de lui confier la surveillance de mes propres fonctionnaires, et tout ce que je demande aujourd'hui à la Chambre de voter a reçu l'approbation de M. Ross.

M. BORDEN (Halifax) : A-t-on demandé des soumissions par voie des journaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je vous ferai remarquer, M. le président, qu'il y a tellement de bruit dans la Chambre qu'on entend difficilement. Il faudrait plus de décorum quand la Chambre siège en comité des subsides. Encore vendredi dernier on pouvait à peine entendre le ministre et c'est la même chose aujourd'hui. Si l'ordre ne se rétablit pas, je demanderai que la séance du comité soit levée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je ne puis pas me faire entendre de ma place, je puis aller m'asseoir de l'autre côté.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il arrive assez souvent que lorsque la Chambre se forme en comité il se produit un mouvement de va-et-vient ; les députés se rassemblent par groupes pour causer d'affaires et cela empêche les autres d'entendre. J'espère qu'à l'avenir on évitera cela autant que possible.

M. BORDEN (Halifax) : Je ferai remarquer au ministre que vendredi soir, il faisait lui-même beaucoup de bruit pendant que nous étions à discuter les estimations du ministre de l'Agriculture. Ce n'est pas malheureux qu'on lui rende le change aujourd'hui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande pardon pour mes fautes passées et je suis plein de ferme propos pour l'avenir.

M. ROCHE : De nos sièges, nous n'entendons rien de ce qui se dit en avant, et nous passons le temps de la meilleure manière possible.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des soumissions ont été demandées pour ces travaux et nous en avons reçu treize. Le plus bas soumissionnaire était un

M. Forsyth, mais il a fallu le laisser de côté parce que ses cautions se sont retirées. Le suivant était M. Palmer, auquel les travaux ont été adjugés.

M. EARLE : Quand le contrat a-t-il été signé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le 27 juillet 1900.

M. EARLE : Avant l'arrivée de M. Ross ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, je crois, mais il a été consulté avant que les arrangements définitifs fussent pris.

M. EARLE : C'est à propos de ce compte que Palmer et Russell ont eu une dispute avec le département ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. On ne s'entendait pas sur le montant.

M. EARLE : Quelle était la différence ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y avait des travaux non mentionnés au contrat pour dix ou douze mille piastres et comme je ne savais pas au juste que faire, j'ai soumis toute l'affaire à M. Ross en qui j'avais pleine confiance et il a réglé avec eux par l'entremise de mes fonctionnaires.

M. EARLE : C'est une injustice envers le plus bas soumissionnaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le plus bas soumissionnaire a été laissé de côté parce que ses cautions se sont retirées avant que sa soumission eût été acceptée, et pour nulle autre raison.

Ligne du télégraphique Quesnelle-Atlin-Yukon.. .. ..$107,000

M. BORDEN (Halifax) : Comment le ministre explique-t-il la nécessité de ces crédits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet argent est nécessaire pour payer deux comptes différents. Il y a d'abord un compte pour des dépenses faites en 1899-1900, et un autre de $55,640.09 en 1900-1901. Il faut payer aussi à même ce crédit la partie de la ligne qui a été construite durant la dernière session pour réunir les deux extrémités. La dernière fois que j'ai eu l'occasion de parler de cette question, j'ai dit que cette ligne aurait probablement 50 milles de longueur. Mais c'est un pays nouveau et le territoire entre Hazelton et Telegraph-Creek n'avait jamais été exploré. Au lieu de 50 milles nous avons eu 11 milles de ligne à construire. Il a fallu transporter les provisions en bateau ou autrement. Nous avons aussi dépensé $30,000 pour transporter les hommes au printemps et les ramener à l'automne. Ces 111 milles de ligne coûtent apparemment $79,000, mais elles n'ont coûté en réalité que $49,000, puisque $30,000 on été dépensés pour le transport des hommes. Je demande ce crédit pour payer $55,000 d'anciens comptes et le coût de cette partie de la ligne. L'hiver dernier, pendant une couple de mois, il est tombé jusqu'à 27 pieds de neige. Dès le printemps prochain j'ai l'intention d'acheter un câble et de le poser à cet endroit afin qu'il n'y ait pas d'interruption en hiver.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi n'avez-vous pas construit votre ligne en droite ligne à travers le pays ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela était tout à fait impossible. Pour avancer, les ouvriers furent souvent obligés de pelleter la neige à une profondeur de cinq ou six pieds des deux côtés.

M. BELL : A quelle époque de l'année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils sont partis au mois d'avril. Il a fallu dépenser $30,000 pour les transporter sur les lieux et les ramener.

M. BOYD : J'ai entendu dire que les ingénieurs ou ceux qui ont construit la ligne, au lieu de se rejoindre, se sont dépassés de cinquante milles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas du tout. Si l'honorable député veut jeter un coup d'œil sur la carte, il verra qu'il n'y a rien de tel.

M. BOYD : Alors, ce n'est pas vrai qu'ils se sont dépassés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'appuie sur le rapport des ingénieurs qui étaient là et qui sont ici aujourd'hui, ainsi que sur le rapport de M. Boyer, un homme en qui j'ai toute confiance, pour dire qu'il n'est rien arrivé de semblable.

M. BOYD : On m'a affirmé que les deux équipes qui conduisaient cette ligne se sont dépassées d'environ 50 milles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis certain que l'honorable député a été mal renseigné, comme la carte en fait foi.

M. BOYD : Je suis heureux d'apprendre qu'il n'en est rien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette carte a été préparée par ceux qui ont conduit la ligne.

M. EARLE : L'autre soir, j'ai demandé au ministre certains renseignements qu'il n'a pas pu me donner. Quelle est la longueur totale de la ligne télégraphique du Yukon entre Ashcroft et Dawson ? Le coût total de la ligne et le nombre d'hommes qu'on a employé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La longueur totale des lignes télégraphiques du Yukon, y compris l'embranchement de Port-Simpson à Hazelton est de 2,135 milles. Voici les distances : première

section, Aschcroft à Quesnelle, y compris l'embranchement d'Aschroft à Lilloet et les autres embranchements de Quesnelle à Barkerville, 281 milles ; deuxième section, de Quesnelle à Atlin, *via* Hazelton et Telegraph-Creek, 397 milles ; de Hazelton à Telegraph-Creek, 333 milles ; de Telegraph-Creek à Atlin, 214 miles, soit une distance totale de Quesnelle à Atlin de 944 milles ; l'embranchement de Port-Simpson à Hazelton, 200 milles ; d'Atlin à Dawson, y compris l'embranchement de Cariboo, 611 milles ; l'embranchement de Dawson à la frontière américaine, 97 milles, soit en tout 2,135 milles.

M. CLARKE : Quel est le coût total ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $786,224.41, non compris $94,000 pour fournitures et provisions qui ont été laissés dans les camps à différentes occasions et qui ont été payés à même l'argent destiné à la construction.

M. KEMP : Cela comprend-t-il le présent crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, cela comprend tout. Si cette somme de $786,224.41 est divisée par le nombre de milles, nous arrivons au chiffre de $68.23 par mille et si la Chambre désire savoir ce que la ligne a coûté par mille dans les différentes sections, je suis prêt à le dire.

M. BOYD : Combien avez-vous de bureaux de télégraphe ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons 70 bureaux y compris les maisons de refuge et environ 119 employés.

M. BOYD : Quelle sorte de fil a-t-on employé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Du fil métallique n° 8. Comme je l'ai dit, nous avons l'intention, pour l'hiver prochain, de poser un câble dans les endroits les plus difficiles pour éviter les grands dommages causés par les tempêtes. Entre Hazelton et Telegraph-Creek, l'hiver dernier, il y avait 27 pieds de neige, ce qui a causé l'interruption du service. J'espère qu'avec un câble nous empêcherons toute interruption. Le coût de construction dans les différentes sections est comme suit :

D'Aschroft à Barkerville, 281 milles, moins 62 milles pour aller à Lilloet ; coût total, $24,000 ou $110 par mille.

De Quesnelle à Atlin, 944 milles, coût total, $500,494.75, ou $540.77 cents par mille.

De Fort-Simpson à Hazelton, 200 milles, coût total, $64,637.52, ou $323.18 par mille.

D'Atlin à Dawson, y compris l'embranchement de Bennett, 637 milles, coût total, $178,480.53, $280.19 par mille.

De Dawson à la frontière, 95 milles, coût total, $18,611.39, ou $195.90 par mille.

M. KEMP : Sur quelle section un fonctionnaire à l'emploi du gouvernement a-t-il fait un contrat avec le gouvernement pour fournir les poteaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur la section entre Bennett et Dawson.

M. KEMP : D'autres fonctionnaires ont-ils fourni des matériaux au gouvernement pour d'autres sections ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'admets pas qu'un fonctionnaire ait fait un contrat avec le gouvernement, parce que M. Rochester n'est pas un employé public. Il a été employé temporairement pendant quelque temps. J'ai déjà expliqué comment cela est arrivé. M. Rochester est parti d'Ottawa et comme il avait beaucoup d'expérience l'intention de M. Charleson était de l'employer comme contremaître des travaux. Peu de temps après son arrivée il fit un contrat pour la fourniture des poteaux. Nous payions alors les poteaux $3 pièce et il offrit de les fournir à raison de $2. A tort ou à raison, M. Charleson accepta son offre, et après avoir complété son entreprise, M. Rochester reprit son poste de contremaître. Qu'on me permette de dire tout de suite, que M. Richardson, qui était alors chargé de la construction de la ligne, est celui-là même qui a accepté tous les poteaux de M. Rochester. Tels sont les faits.

M. EARLE : L'autre soir, j'ai posé une question au sujet du chiffre d'affaires de cette ligne télégraphique. Le ministre est-il en mesure de nous dire combien il a été expédié de dépêches et à combien s'élève le revenu?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis le 1er juillet 1901, les recettes se répartissent comme suit : en juillet, $7,478.78 ; en août, $7,583.52 ; en septembre, $8,904.13 ; en octobre, $8,976.16 ; en novembre, $6,670.83 ; en décembre, $6,509.36 ; en janvier 1902, $6,950.48 ; en février, $7,683.71 ; en mars, $8,898. Je dois faire observer que les communications ont été interrompues pendant plusieurs semaines et que sans cela nos recettes auraient été beaucoup plus considérables.

M. EARLE : Pouvez-vous me dire quelle proportion des recettes provient du service de l'Etat et quelle proportion provient du commerce en général?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je viens de donner le chiffre de la recette nette. Il y a lieu d'espérer que le revenu de l'an prochain sera d'au moins $125,000. Pendant les derniers six mois de l'année, la dépense a été très considérable parce que les travaux de construction se poursuivaient encore. Nous allons pouvoir réduire la dépense dans une très large mesure.

M. EARLE : Allez-vous pouvoir réduire la taxe des dépêches ? On estime que les af-

faires augmenteraient sensiblement si l'on pouvait expédier les dépêches à un prix raisonnable.

Une VOIX : Quel est le tarif ?

M. EARLE : Je crois que de Victoria à Vancouver on demande environ $4.75 pour expédier au Yukon une dépêche de dix mots. On m'apprend que lorsqu'on expédie une dépêche d'Ashcroft à Londres, on ajoute la taxe du Yukon à celui du câble, tandis que si on se sert d'une autre ligne, on n'ajoute que la taxe ordinaire à celui du câble. Je crois savoir que lorsqu'une dépêche doit être transmise par le câble, on exige à tous les bureaux de la ligne du gouvernement le plein tarif du Yukon.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il va sans dire que je serais trop heureux de réduire les tarifs si la chose était possible. Il ne s'est fait entendre que peu de plaintes. La taxe, j'en conviens, est fort élevée ; mais cette ligne a coûté fort cher, et la taxe est déterminée par les circonstances locales. Tout est cher là-bas.

M. EARLE : Mais cela n'a aucun rapport avec le fait que je mentionne. Si l'on expédie une dépêche d'Ashcroft à Victoria, le tarif n'est peut-être que de 50 cents ; mais lorsqu'on télégraphie d'Ashcroft à Londres, on ajoute la taxe du Yukon à celui du câble.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député est-il bien sûr de cela?

M. EARLE : C'est ce que m'a dit une personne qui a eu l'occasion d'expédier une dépêche par le câble.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis content que mon honorable ami ait appelé mon attention sur ce point. Je vais y voir sans retard.

M. BOYD : De quels instruments se sert-on dans ces soixante-dix bureaux? Se sert-on d'instruments à répétition, et l'honorable ministre peut-il nous donner quelque idée des batteries qu'on y emploie?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas par devers moi la liste indiquant les prix des instruments, mais si mon honorable ami tient à ce renseignement, je le lui communiquerai avec plaisir.

M. BOYD : Cette ligne coûte en moyenne $368.23 par mille, et il y a entre chaque bureau une distance d'environ 30 milles. Au Manitoba, pour construire et outiller une ligne télégraphique et établir des bureaux de 10 milles en 10 milles, il en coûte environ $150 par mille, bien qu'il faille aller chercher les poteaux à une distance de trois à quatre cents milles. On a dû construire cette ligne dans une région boisée où l'on avait les poteaux sous la main. Dans le district de Kéwatin on peut se procurer de grands poteaux de cèdre à raison de 50 ou 75 cents. Qu'est-ce donc que ces poteaux que vous avez dû payer $2 pièce?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il était impossible de se servir de poteaux de cèdre par là. Nous avons dû employer les essences de l'endroit.

M. BOYD : Comment les poteaux ont-ils pu coûter $2 pièce?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont les frais de transport qui ont occasionné la plus forte dépense. En certains endroits, la construction de la ligne n'a pas coûté plus de $150 au mille ; d'Ashcroft à Barkerville, par exemple, elle n'a coûté que $110 par mille. En d'autres termes, dans la partie civilisée du pays, la construction a coûté beaucoup moins cher. La dernière section de la ligne a coûté plus de $700 par mille, parce qu'il a fallu transporter les provision, les fils, etc., sur une distance de 100 milles et que les ouvriers ont dû parfois enlever au pic et à la pelle 6 pieds de neige et de glace.

M. BOYD : Quels salaires paie-t-on aux télégraphistes et que sont-ils tenus de faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On les a payés en moyenne $80 par mois et $3 par jour. Je parle de tout le personnel. Nous avons réduit les dépenses pour le prochain exercice. Nous nous sommes hâtés de mettre la ligne en opération, et nous avons réduit tous les salaires, de sorte que le chiffre de la dépense du prochain exercice sera d'environ $125,000.

M. KEMP : On dit que les poteaux ont coûté $2 pièce ; or, il me semble que le transport n'a pas dû en être bien coûteux puisqu'on les a flottés sur la rivière. J'espère que l'honorable ministre ne voit pas d'un bon œil qu'on adjuge des entreprises de ce genre à des employés du gouvernement. Il me semble qu'avant de fournir les poteaux, l'entrepreneur était à l'emploi du gouvernement, qu'il a repris son emploi dans la suite et qu'il le conserve encore. Il me semble aussi que pendant qu'il fournissait ainsi les poteaux, c'est lui qui tenait les livres du gouvernement. J'espère que l'honorable ministre a pris des mesures en vue de découvrir le prix réel des poteaux, parce que le fournisseur étant un employé du gouvernement, l'Etat a droit aux bénéfices entiers que cet employé a réalisés. Il est interdit à l'employé civil de se faire le fournisseur du gouvernement, et l'on devrait punir sévèrement ceux qui commettent une erreur de ce genre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne veux pas dire que M. Charleson a eu raison d'adjuger cette entreprise à M. Rochester. Je lui ai dit qu'à sa place je n'aurais pas fait cela. Mais il faut tenir compte des circonstances. Nos employés étaient dans une région sauvage. Pour la partie de la ligne qui va de Bennett à la Traverse du Caribou, la Victoria Trading Company avait fourni les poteaux à M. Charleson à raison de $3 pièce. M. Rochester, qui s'était toujours occupé d'opéra-

tions forestières, offrit de fournir à raison de $2 tous les poteaux dont on avait besoin pour compléter la ligne, de Bennett à Dawson, et M. Charleson consentit à les lui payer ce prix-là. Mon honorable ami n'a pas tout à fait raison de dire que M. Rochester est resté à l'emploi du gouvernement à l'époque où il fournissait les poteaux.

M. KEMP : Il tenait les livres.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami devrait être juste. M. Charleson était seul et n'avait pas de teneur de livres. M. Rochester est un comptable de tout premier ordre, mon honorable ami le sait, puisqu'il a entendu le témoignage que ce monsieur a rendu au comité des comptes publics. C'était la seule personne qui pût tenir les livres de M. Charleson, et M. Rochester consentit à les tenir gratuitement pendant qu'il remplissait son engagement. Il s'occupait de la comptabilité le soir. Je ne dis pas que cela était correct ou régulier, mais j'affirme que, en tant que je puis voir, il ne s'est pas commis de vol. Je suis d'avis que M. Charleson n'aurait pas dû l'employer. C'est chose que je n'aurais pas faite parce que j'aurais craint la critique—une critique honnête, bien entendu ; mais les faits sont tels que je les ai rapportés.

M. COCHRANE : Au lieu de fournir les poteaux à M. Charleson, M. Rochester n'aurait-il pas mieux fait de les acheter pour le compte du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas disposé à admettre cela. Mon honorable ami et moi sommes doués de certains talents, mais je crois que s'il nous prenait fantaisie de faire le commerce des poteaux, nous y perdrions pas mal d'argent et beaucoup de prestige—choses dont nous avons grand besoin tous deux.

M. COCHRANE : M. Rochester a résigné son emploi comme comptable pour se faire fournisseur, c'est-à-dire qu'il n'a pas touché d'appointements après s'être engagé à fournir des poteaux à raison de $2 pièce. N'eût-il pas été tout aussi facile et beaucoup plus avantageux pour le pays que M. Rochester achetât ces poteaux pour le compte du gouvernement plutôt que de les fournir à M. Charleson à raison de $2 pièce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il avait acheté les poteaux au nom du gouvernement, je ne serais pas obligé de donner toutes ces explications ; mais on a acheté les poteaux, on les a payés et je n'y puis rien. J'ai dit à M. Charleson qu'il aurait pu m'épargner bien des ennuis en agissant autrement.

M. KEMP : Quel avancement a-t-on donné à M. Rochester après qu'il eût complété son entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On n'a augmenté ses appointements que le printemps suivant, lorsqu'il eût pris la direction des travaux qui, dans cette région sauvage, étaient beaucoup plus difficiles à exécuter qu'entre Bennett et Dawson. Cette augmentation n'a pas duré longtemps, car je l'ai supprimée aussitôt que j'en ai entendu parler.

M. KEMP : Le ministre nous a dit qu'il a fait des reproches à M. Charleson ; les lui a-t-il fait par écrit ou verbalement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque M. Charleson est revenu, je lui ai dit qu'il avait agi autrement que j'aurais fait. Il me répondit qu'il n'avait rien fait de mal et qu'il avait fait pour le mieux, mais je lui fis observer que j'aurais beaucoup de mal à le défendre comme je fais en ce moment.

M. CLARKE : Au prix que vous avez payé, faites-vous une économie de $1 par poteau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après ce que je sais, je crois sincèrement que nous avons payé un prix raisonnable.

M. BOYD: Ne vous a-t-on pas appris quelle est la grosseur des poteaux et de quelle essence ils sont ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils ne peuvent être que de l'essence qui se trouve dans cette partie-là du pays—d'une variété d'épinette, si je ne me trompe.

M. BOYD : Il vous faudra les renouveler avant trois ans.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je présume que mon honorable ami ne me conseillerait pas d'importer le bois.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la longueur des poteaux et quel en est le diamètre au gros bout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que je ne saurais dire.

M. BORDEN (Halifax) : Je voulais tout simplement savoir comment le ministre a pu en arriver à la conclusion qu'il a payé un prix raisonnable, lui qui ignore quelle essence de bois on a employée et qui ne connaît ni la grosseur ni la hauteur des poteaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne possède pas les renseignements les plus complets. C'est M. Richardson, employé au télégraphe du Pacifique Canadien, qui a été chargé de surveiller la construction de notre ligne ; c'est lui qui a construit presque toutes les lignes télégraphiques de la Compagnie du Pacifique, et c'est son expérience en la matière qui l'a désigné à notre choix. A son retour, je lui

ai demandé toutes sortes de renseignements, et c'est alors qu'il m'a dit que nous avions payé un prix raisonnable. C'est même ce qu'il a déclaré l'an dernier, je crois, au comité des comptes publics.

M. BORDEN (Halifax) : Il serait bon de savoir s'il sait quelle est la grosseur des poteaux au petit bout, quelle en est la hauteur et de quelle essence de bois on s'est servi. S'il n'en sait pas plus long que le ministre, il me semble que son opinion ne vaut pas grand'chose. Pour quelle section M. Rochester a-t-il fourni des poteaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il se peut que mon opinion ne vaille pas grand'chose, mais M. Richardson était sur les lieux et c'est lui qui a accepté les poteaux. Il ne s'est jamais occupé d'autre chose que de la construction de lignes télégraphiques. M. Rochester a fourni des poteaux pour la section qui s'étend de Bennett à Dawson.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre a parlé de la difficulté qu'on éprouve à transporter les provisions ; il est même allé jusqu'à dire, à propos d'une section particulière, que le transport des travailleurs, aller et retour, a coûté $30,000. A-t-on rencontré autant de difficulté sur cette section-ci de la ligne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas autant.

M. BORDEN (Halifax) : Où a-t-on acheté les approvisionnements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Vancouver.

M. EARLE : De qui et de quelle manière les a-t-on achetés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais dire en ce moment de quelle manière on procède, cette année, mais on les a achetés par voie de soumission, l'année dernière et l'année précédente.

M. EARLE : J'ai appris le contraire, c'est-à-dire qu'on n'a pas demandé de soumissions pour un dollar valant des marchandises qui ont été expédiées au Yukon soit pour le ministère des Travaux publics, soit pour n'importe quel autre ministère et que, de plus, on s'est amusé à acheter à droite et à gauche, comme cela se pratiquait il y a quelques années.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me rappelle parfaitement que la dernière fois que l'on a débattu cette question en Chambre, il a été clairement démontré que nous avons demandé des soumissions pour la fourniture des épiceries et des approvisionnements.

M. EARLE : Où ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la Colombie-Anglaise.

M. EARLE : J'affirme que cela n'est pas exact.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon sous-ministre m'apprend que nous avons publié des soumissions, que nous avons reçu dix-huit soumissions et que c'est celle de Kelly, Douglas et Cie qui était la plus basse.

M. EARLE : D'après mes renseignements, des maisons qui font le même commerce que MM. Kelly, Douglas et Cie, et nombre de libéraux déclarent qu'on a acheté les approvisionnements sans se soucier des soumissions et qu'on ne leur a pas même donné l'avantage de soumissionner. Ce que je dis est aussi vrai que je suis ici.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai fait connaître ce que m'ont appris mes fonctionnaires, c'est-à-dire que nous avons demandé des soumissions, que celle de MM. Kelly, Douglas et Cie était la plus basse et que, depuis, nous avons continué d'acheter les approvisionnements aux prix de cette soumission. J'étais absent lorsqu'on a publié cette circulaire, mais je n'en suis pas moins responsable de ce qu'on a fait. Je suis persuadé que mon sous-ministre ne saurait faire erreur sur ce point, et que nous avons demandé des soumissions de la même manière que mon honorable ami (M. Earle) aurait fait. Lui qui fait un commerce considérable, il ne demanderait pas de soumissions autrement que nous avons fait. Je ne dis pas qu'on a tort ou raison d'en agir ainsi ; je me contente de relater les faits.

M. CLARKE : A-t-on reçu des soumissions de dix-huit maisons différentes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me rappelle un peu le débat qui a eu lieu, et je crois que l'on a dit qu'un certain nombre de circulaires avaient été publiées. Je crois même qu'on est venu prendre mon avis lorsqu'on les a publiées, attendu que le ministre des Travaux publics et le directeur général des Postes, qui le remplaçait par intérim, étaient tous deux absents à cette époque-là. Si je me rappelle bien, on a adressé ces circulaires à des citoyens de Victoria, de Vancouver, de Toronto, de Montréal et d'autres villes de l'est. Je suis certain que mon honorable ami (M. Earle) ne tardera pas à reconnaître que ce qu'on a dit au sujet du premier achat d'épiceries est entièrement exact.

M. EARLE : C'est possible, et je souhaite qu'il en soit ainsi ; mais les renseignements que je possède indiquent le contraire. Mon expérience personnelle en affaires, les déclarations qu'ont faites des négociants de Vancouver, au nombre desquels se trouvent des libéraux de la vieille garde qui se plaignent fortement de cet état de choses, tout indique

clairement que c'est la maison Kelly, Douglas et Cie qui obtient toutes les commandes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est certainement pas ce qui a eu lieu lors du premier achat ; je n'ai pas de renseignements au sujet des autres. A l'occasion du premier, comme je l'ai dit, nous avons publié des circulaires.

M. EARLE : Mais je parle de l'achat des fournitures de la ligne télégraphique, pour l'année 1902.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis sous l'impression que M. Charleson a acheté ses vivres aux prix mentionnés à la première soumission de MM. Kelly, Douglas et Cie.

M. REID (Grenville) : Quand a-t-on demandé les premières soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En 1899, je suppose—j'étais absent.

M. REID : Il y a trois ans ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a deux ans.

M. REID : Les prix ont changé depuis qu'on a demandé ces soumissions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceux des approvisionnements n'ont pas baissé.

M. REID : Ceux de certains articles ont certainement baissé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quels sont ceux qui ont baissé? Ceux du sucre, du lard?

M. REID : Ceux de la farine et de nombre d'autres articles. N'est-il pas d'usage de demander des soumissions tous les ans?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai maintenant les chiffres sous la main, et je vais pouvoir me tirer d'embarras encore une fois. Voici la liste des maisons qui nous ont fourni des provisions l'an dernier : MM. Kelly, Douglas et Cie, $5,908; la Compagnie de la Baie d'Hudson, $7,655; MM. J. Y. Galbraith, Telegraph-Creek, $4,265 ; MM. Cunningham et Fils, $4,220, et d'autres petits fournisseurs—il s'agit ici des vivres. On semble avoir acheté la quincaillerie un peu à droite et à gauche.

M. EARLE : A l'exception de MM. Kelly, Douglas et Cie, tous vos fournisseurs sont de l'intérieur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : MM. Kelly, Douglas et Cie, ne figurent pas pour un bien fort montant.

M. EARLE : On n'a pas encore reçu tous les états de compte jusqu'à la date du 30 juin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai par devers moi un état complet jusqu'à la date du 31 janvier 1902.

M. REID (Grenville) : Se propose-t-on de continuer d'acheter les approvisionnements de l'année courante de la même manière?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. REID : L'honorable ministre va demander de nouvelles soumissions?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me propose de modifier le système qui a régi nos achats par le passé. Je vais essayer de me faire donner le prix réel des marchandises et, comme certains députés l'ont conseillé, j'inviterai ensuite les gens à soumissionner d'après ces prix-là. Je recevrai avec plaisir les conseils qu'on voudra bien me donner en ce qui concerne la meilleure manière de faire les achats.

M. KEMP : Dois-je comprendre que l'honorable ministre mettra à l'avenir tout esprit de parti de côté en demandant des soumissions? Je n'exige pas qu'on publie les demandes de soumissions, parce que les achats sont parfois de si mince importance que ce ne serait vraiment pas la peine de payer des annonces. Mais quand il s'agira de faire des achats assez importants, le ministre mettra-t-il tout esprit de parti de côté pour inviter toutes les maisons de commerce à soumissionner, et acceptera-t-il la plus basse soumission?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est aller un peu trop loin. Il faut éviter les extrêmes. Il vaut toujours mieux être modéré comme mon honorable ami et moi. Je fais preuve de modération en cette matière. Voici mon attitude : je dois d'abord servir les intérêts du parti auquel j'appartiens.

M. KEMP : Non pas. Le pays d'abord.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A conditions égales, c'est mon devoir.

M. KEMP : Le pays d'abord.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je parle de la distribution des faveurs. Chaque parti politique compte un grand nombre d'excellents citoyens, et je m'aperçois qu'il y a dans les rangs libéraux assez de bons citoyens pour fournir au gouvernement un grand nombre d'articles aux meilleures conditions. Toutefois, je ferai observer à mon honorable ami qu'il m'est souvent arrivé de demander des soumissions et des indications de prix à des gens qui ne partagent pas mes opinions politiques, et ce que je dis là, je puis le prouver en déposant la liste des achats que j'ai faits à Montréal et à Toronto, surtout à Montréal où j'ai demandé, par exemple, qu'on m'indiquât le prix de la quincaillerie, des chaudières, etc. J'ai dit à mes fonctionnaires : " S'il y a assez de concurrence parmi les libéraux, il est de votre devoir de favoriser le parti ; dans le cas contraire, adressez-vous ailleurs." C'est ce que j'ai fait à diverses reprises et ce que

je ferai encore. Dans mon ministère, du moins, on demande des soumissions pour presque tout ce qu'il y a à faire, et le plus bas soumissionnaire se voit invariablement adjuger l'entreprise. Je dois ajouter que je me propose de modifier sensiblement le système qui régit nos achats. Je désire accommoder le commerce ; je veux faire mieux que mes prédécesseurs, mieux que je n'ai fait moi-même. Tout récemment j'ai donné ordre à mes fonctionnaires d'acheter à la manufacture même. Voilà une sage politique à suivre.

M. KEMP : Le ministre a tellement modifié sa première déclaration que le pays, je le crains bien, ne gagnera pas beaucoup au changement. Le gouvernement a un grand nombre d'amis qui l'appuient en temps d'élection, qui font le commerce de gros, mais qui ne fréquentent pas le palais législatif ou les ministères dans le but de solliciter des entreprises. Si on les invitait à soumissionner, ils le feraient avec plaisir. D'autre part, il y a une autre classe de particuliers qui viennent à Ottawa et font antichambre dans tous les ministères, et l'honorable ministre sait bien ce qu'ils viennent faire. Ce sont des gens qui ne sont pas en état de vendre au plus bas prix, mais qui, grâce à des influences diverses, parviennent à obtenir des commandes. Bien que les autres hommes d'affaires dont j'ai parlé soient de sincères partisans du gouvernement, on ne leur fournit jamais l'occasion de soumissionner. Il arrive souvent que des gens incapables d'offrir les meilleures conditions obtiennent des commandes parce qu'ils sont constamment dans les bureaux et ne cessent de faire valoir leurs titres à la faveur du gouvernement, prétendant avoir rendu tel ou tel service à telle ou telle élection, promettant des merveilles et racontant toute sorte de balivernes de ce genre. J'engage fortement le ministre à s'en tenir à ce qu'il a dit en dernier lieu et à inviter tous les commerçants à soumissionner, quelles que soient leurs opinions en politique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je consens à prendre un engagement avec mon honorable ami pour la prochaine session, et si je ne parviens pas à le convaincre que nous avons fait nos achats au plus bas cours du marché, je veux qu'il me le dise.

M. REID (Grenville) : Le ministre n'est pas aussi généreux que le directeur général des Postes qui, lorsqu'il demande des soumissions pour le transport de la malle, adjuge l'entreprise au plus bas soumissionnaire sans se préoccuper de ses préférences en matière politique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en fais autant à propos de toute entreprise de travaux publics.

M. REID : Mais le ministre ne veut pas accorder aux conservateurs l'avantage de soumissionner ; s'il le leur accordait et découvrait ensuite que les entrepreneurs libéraux offrent des conditions aussi avantageuses, il aurait parfaitement raison, dans ce cas, d'adjuger l'entreprise à ses propres amis politiques. Pourquoi refuserait-on aux conservateurs de fournir les marchandises lorsqu'ils consentent à le faire à meilleur marché que les partisans du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne doit pas oublier que tous et chacun de nous, nous sommes engagés dans la politique. Nous cherchons à nous en tirer le plus avantageusement possible. Lorsque je demande des soumissions pour la construction d'édifices publics, de quais, de brise-lames, ou autres travaux importants, j'adjuge invariablement l'entreprise au plus bas soumissionnaire. Je défie qui que ce soit en cette Chambre de signaler un seul cas où mon ministère n'a pas adjugé une entreprise au plus bas soumissionnaire, ce dernier fût-il conservateur ou libéral. C'est parce que j'ai fait cela que certains de mes amis de la droite m'ont traité de vieux tory. Voici maintenant qu'on me dénonce parce que je n'accorde pas toutes mes faveurs à mes honorables amis de la gauche. Ils ont pourtant passé dix-huit ans au pouvoir, et il est vraiment temps que les pauvres libéraux qui ont séjourné si longtemps dans les froides régions de l'opposition jouissent enfin de leur part de soleil. Mais lorsque mes honorables amis de la gauche auront repris le pouvoir, ils feront ce que nous avons fait, et nous bénirons la Providence s'ils ne font pas plus mal que nous.

M. BORDEN (Halifax) : Quel a été le coût moyen de tous les poteaux de la ligne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons acheté de poteaux que pour la section qui a été mentionnée, parce que ce sont nos propres ouvriers qui les ont façonnés pour la plupart.

M. BORDEN (Halifax) : On doit avoir quelque idée de ce qu'ils ont coûté, puisque l'honorable ministre dit qu'il les a obtenus à raison de $2 pièce et qu'à certain moment il les a payés $3. Or, comme vous savez que vous avez dû les payer $3, vous devez également savoir quel en est le prix de revient pour chaque section.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour ce qui concerne une faible section de la ligne, nous avions convenu de payer $3 pièce à la Victoria Trading Company ; mais nous avons annulé cet arrangement et M. Rochester s'est engagé à les fournir à raison de $2 pièce. Plus tard, au lieu de continuer cette sous-entreprise, nous avons fait couper les poteaux par nos employés au fur et à mesure que les travaux avançaient. Mon honorable ami ne doit pas oublier que les diverses sections ne se ressemblent pas toute, et que la construction

d'un mille de ligne dans la partie que nous avons franchie l'an dernier coûte plus cher qu'ailleurs. Il est impossible de dire quel est le prix de revient de chaque poteau, car, en supposant que nous aurions employé cinquante, cent ou deux cents hommes à ce travail, il n'est guère possible de déterminer le prix de revient de tel ou tel poteau. Ces gens étaient engagés à la journée et s'acquittaient de leur tâche.

M. BORDEN (Halifax) : N'est-ce qu'entre Bennett et Dawson qu'on a obtenu les poteaux par voie d'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Combien en a-t-on acheté à $2 et combien à $3 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La Victoria Trading Company nous en a fourni 330 à $3 et on a prouvé au comité des comptes publics qu'il a été fourni 6,000 poteaux pour compléter la ligne entre Bennett et Dawson.

M. BORDEN (Halifax) : N'a-t-on pas demandé des soumissions au sujet des poteaux que la Victoria Trading Company a fournis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas.

M. BORDEN (Halifax) : Où M. Rochester a-t-il pris ceux qu'il a fournis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que je ne saurais dire.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre ne possède aucun renseignement qui lui permette de dire où M. Rochester s'est procuré les poteaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aucun, si ce n'est que M. Rochester a déclaré, au comité des comptes publics, qu'il avait conclu un sous-traité avec M. Johnston. C'est ce qu'il a reconnu, et c'est aussi tout ce que je sais des poteaux.

M. BORDEN (Halifax) : Quel prix M. Rochester les a-t-il payés en vertu du sous-traité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore et n'ai aucun droit de le savoir.

M. BORDEN (Halifax) : Quel était le sous-entrepreneur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Johnson, si je ne me trompe.

M. BORDEN (Halifax) : Où habite-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'en sais rien. Je ne l'ai jamais rencontré.

M. BORDEN (Halifax) : M. Charleson a-t-il demandé des soumissions avant d'accorder cette entreprise à M. Rochester ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Et l'honorable ministre ne trouve rien à redire à une telle manière d'agir ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il eût peut-être été difficile de demander des soumissions, dans les circonstances. Néanmoins, je le répète,—n'ayant rien à cacher—M. Charleson aurait pu s'exempter de donner cette entreprise à M. Rochester. Bien qu'il ne soit pas nécessaire de le répéter, je reconnais cependant que nous avons payé un prix raisonnable, si toutefois j'ai été bien renseigné par les personnes qui sont allées sur les lieux et par M. Richardson, qui est très entendu dans ces sortes de travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Que fait là M. Richardson ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il surveillait la construction de la ligne.

M. BORDEN (Halifax) : Pour le compte de qui ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour celui du gouvernement.

M. BELL : Sous la direction de M. Charleson ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non pas ; M. Charleson était à ce moment-là une sorte de fonctionnaire supérieur chargé non seulement du parachèvement de la ligne télégraphique, mais de diriger d'autres travaux ailleurs, et M. Richardson était préposé à la construction de la ligne.

M. BELL : Cela signifie qu'il était contremaître et chargé de la construction d'une partie de la ligne sous la direction de M. Charleson.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BELL : Et qu'il était sous les ordres de M. Charleson ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Charleson était un fonctionnaire supérieur. M. Richardson était, par rapport à moi, dans la même situation que mon ingénieur en chef.

M. BELL : Leur faites-vous faire ce que vous voulez ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; je n'ai jamais cherché à leur faire faire des bêtises.

M. BELL : Je n'ai pas voulu donner à penser que le ministre pût leur conseiller de mal agir.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre dit que nous n'avons pas droit de savoir à quelles conditions M. Johnston a

fourni les poteaux à M. Rochester. Pourquoi n'avons-nous pas ce droit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour une raison bien simple. Mon honorable ami est avocat ; il a des mémoires à faire imprimer. Supposons qu'ayant une cause à Montréal, il se présente aux bureaux de "La Patrie"—on serait heureux de l'y voir—et charge mes fils d'imprimer son mémoire ; supposons encore que ceux-ci fassent imprimer le mémoire par un autre imprimeur, mon honorable ami n'aurait pas le droit d'exiger que mes fils lui disent combien il leur en aurait coûté pour faire exécuter ce travail. Il ne se passe pas de jour sans que le ministère adjuge quelque entreprise, soit la construction d'un édifice public, d'un pont, soit d'autres travaux publics, et que l'entrepreneur traite avec un sous-entrepreneur. De quel droit irais-je exiger de cet entrepreneur qu'il me dise quel prix il a payé ses matériaux ? Cela ne me regarde pas. Une fois l'entreprise adjugée, que l'entrepreneur achète sa pierre, son fer et son bois où bon lui semble, nous n'avons rien à y voir. Dans le cas actuel, le principe est exactement le même.

M. BORDEN (Halifax) : Combien y avait-il de temps que M. Rochester avait quitté le service lorsqu'on a conclu cet arrangement avec lui ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a cessé d'être à l'emploi du ministère—sans quitter le service—pendant les deux ou trois mois qu'il lui a fallu pour fournir les poteaux. Après avoir rempli son engagement, il a repris son poste de contremaître.

M. BORDEN (Halifax): Cela ressemble un peu à l'histoire du Dr Jykyll et de M. Hyde.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les comparaisons sont détestables.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (M. Clarke) trouve que l'affaire ne sent pas bon. En réalité, M. Rochester a obtenu cette enreprise pendant qu'il était à l'emploi du gouvernement et qu'il touchait des appointements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; il a cessé d'être à l'emploi du ministère. L'avocat le plus retors ne saurait m'embrouiller dans des questions comme celle-ci, je l'en défie bien. Ce monsieur s'est chargé de l'entreprise et a fourni les poteaux à raison de $2 pièce. Tant qu'il a été fournisseur, il n'a pas reçu un seul dollar du ministère des Travaux publics. Voilà toute l'affaire.

M. EARLE : M. Rochester, l'entrepreneur, a-t-il examiné pour le compte du gouvernement les poteaux qu'il avait lui-même fournis à ce dernier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je l'ai déjà répété plusieurs fois ; il a été prouvé de plus, au comité des comptes publics, que M. Rochester n'était nullement chargé de faire l'examen des poteaux ; c'est M. Richardson qui en faisait l'examen. L'opération a été conduite comme on fait généralement en affaires, et cependant, elle n'aurait pas dû se faire, parce qu'il eût été plus régulier de la faire autrement et qu'on nous aurait épargné toute cette discussion.

M. EARLE : Ces personnes sont-elles encore à votre emploi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; M. Richardson n'est plus à l'emploi du gouvernement.

M. EARLE : Richardson ou Rochester ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Rochester est occupé à compléter nos états de compte.

M. EARLE : Et Charleson ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Richardson et Charleson sont précisément à compléter les états de comptes qui se rapportent à cette ligne.

M. BORDEN (Halifax) : A quelle date M. Rochester a-t-il cessé d'être à l'emploi du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On l'a dit au comité des comptes publics, mais je ne m'en rappelle plus.

M. BORDEN (Halifax) : Il va sans dire que nous ne sommes pas ici au comité des comptes publics, et puisque le ministre veut faire voter ses crédits, je tiens à ce qu'il me renseigne. La fourniture de ces poteaux a certainement donné lieu à certaines négociations entre M. Rochester et M. Charleson ; or, pendant ces négociations, M. Rochester était-il encore à l'emploi du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le crois.

M. BORDEN (Halifax) : Bien ! voilà qui s'appelle parler. Voici donc ce qui en est: M. Charleson, qui dirigeait la construction de cette ligne du gouvernement, est entré en négociations avec un employé de l'Etat au sujet de la fourniture de ces poteaux à raison de $2 pièce, et lui en a définitivement commandé 6,000 sans demander de soumissions à qui que ce soit. Le ministre a-t-il appris officiellement ou autrement à quel prix le sous-entrepreneur a fourni les poteaux à M. Rochester ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BORDEN (Halifax): Comme M. Rochester n'a pas dû s'occuper beaucoup de la coupe des poteaux ni d'aucun autre détail, qu'a-t-il fait pendant que le sous-entrepreneur remplissait son engagement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Rochester étant l'entrepreneur

et ayant traité avec une autre personne, je suppose qu'il a dû voir à ce que les poteaux lui fussent délivrés.

M. BORDEN (Halifax) : Le sous-traitant n'a-t-il pas tenu tous ses engagements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, mais nous n'avions rien à faire avec cette personne. M. Rochester était notre entrepreneur et il a dû voir à ce que les poteaux lui fussent délivrés.

M. BORDEN (Halifax) : On n'a pas déplacé les poteaux après que le sous-entrepreneur les eut délivrés à M. Rochester ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; mais M. Rochester était notre entrepreneur, et il était obligé de voir à ce que les poteaux lui fussent délivrés. Je n'y avais pas l'œil.

M. BORDEN (Halifax) : Il eût peut-être été préférable que le ministre surveillât lui-même cette affaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Rochester n'a pas volé de poteaux.

M. BORDEN (Halifax) : Vraiment, je ne sais pas encore ce que faisait M. Rochester.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Rochester était chargé de s'occuper de la construction de la ligne entière, et la question des poteaux n'est qu'un détail.

M. BORDEN (Halifax) : Où en étaient rendues les négociations lorsque M. Rochester a laissé son emploi et cessé de toucher ses appointements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre est sous l'impression que M. Rochester a quitté son emploi au commencement de mai et que c'est à cette époque-là qu'on lui a adjugé l'entreprise.

M. BORDEN (Halifax) : Le jour même où il a quitté le service ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suppose.

M. BORDEN (Halifax) : Quand a-t-il repris son poste ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En octobre.

M. BORDEN (Halifax) : C'est à cette époque-là que les poteaux ont été délivrés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est vraisemblable.

M. BORDEN (Halifax) : M. Rochester a-t-il repris son ancienne situation aux mêmes appointements, et a-t-il continué de faire les mêmes travaux qu'auparavant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit qu'il est rentré au service aux mêmes appointements.

M. BORDEN (Halifax) : En somme, toute l'affaire se réduit à ceci—je pris le ministre de me reprendre si je fais erreur: M. Rochester est resté là du 1er mai jusqu'au mois d'octobre et, au lieu de toucher ses appointements, il a tiré son bénéfice de la fourniture de ces poteaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas de doute sur ce point.

M. BORDEN (Halifax) : C'est à cela que se résume l'affaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Pour sauver les apparences, il s'est abstenu de toucher ses appointements pendant qu'il réalisait d'autres bénéfices, parce que, naturellement, il ne pouvait pas décemment se faire payer des deux côtés à la fois—est-ce bien cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On ne lui a pas servi ses appointements.

M. BORDEN (Halifax) : Mais c'est lui qui a tenu les livres tout ce temps-là.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme il n'y avait pas d'autre comptable sur les lieux et qu'il avait lui-même ouvert les lèvres, il a consenti de faire la comptabilité le soir sans nous demander un dollar en paiement de ses services. Mon honorable ami a parfaitement raison de dire que, de mai à octobre, au lieu de rester à l'emploi du ministère, M. Rochester s'est constitué fournisseur.

M. BORDEN (Halifax) : A quelle date a-t-on délivré les premiers poteaux fournis en vertu du sous-traité conclu avec M. Johnston ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parole d'honneur je n'en sais rien.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami l'apprendrait peut-être en se consultant avec son sous-ministre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serai enchanté d'obtenir ce renseignement.

M. BORDEN (Halifax) : Combien de temps M. Rochester a-t-il conservé son emploi après l'accomplissement du sous-traité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est encore à notre emploi. Il est resté contremaître jusqu'à ce que les travaux fussent terminés, et je dois dire en passant que M. Rochester a fait preuve de beaucoup de capacité et, malgré tout ce que l'on dit ici aujourd'hui——

M. EARLE : Vous aviez un employé très pratique qui n'était pas astreint à son contrôle.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Laissez-moi terminer ma phrase. Malgré tout ce que l'on a dit ici aujour-

d'hui, je suis d'opinion que M. Rochester possède assez de talent pour mériter d'être employé à d'autres travaux. C'est un énergique et un sobre. Il va sans dire que lorsque j'ai entendu parler de sous-traité, j'ai bien pris soin d'étudier minutieusement les comptes de ce monsieur et tout ce qui se rattache à cette affaire, et, à moins que je ne me trompe grandement, j'ose affirmer que M. Rochester est un homme fort honorable et très capable.

M. BORDEN (Halifax) : Loin de moi l'idée de vouloir révoquer en doute ou son honneur ou sa capacité. Quels étaient ses appointements, ses devoirs et son allocation de subsistance avant l'adjudication de cette entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ses appointements étaient de $200 par mois. Les employés n'avaient pas d'allocation de subsistance ; ils vivaient et mangeaient ensemble sous une tente, considérant que c'était le meilleur moyen de se tirer d'affaire. M. Rochester était contre-maître des travaux.

M. BORDEN (Halifax) : A quoi cela l'obligeait-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A diriger les travaux de construction sous les ordres de M. Richardson.

M. BORDEN (Halifax) : Tant qu'il a été entrepreneur, a-t-il continué de manger et de loger au camp avec les autres employés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre pourrait-il se procurer ce renseignement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne serais pas surpris de constater qu'il a continué à partager l'ordinaire des hommes ; il se faisait notre comptable sans exiger de rémunération.

M. REID (Grenville) : D'après le rapport de l'auditeur général, J. Y. Rochester, du 1er février au 31 octobre, a retiré des appointements de $15 par jour. Cependant, le ministre dit qu'il ne recevait que $200 par mois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet, mais au départ de M. Richardson, M. Rochester eût toute la responsabilité de cet ouvrage. M. Richardson n'a construit que cette partie de la ligne qui s'étend de Dawson à Bennett. M. Rochester a terminé ces travaux qui devenaient difficiles, vu que la ligne traversait la partie la plus sauvage de cette région. Il a donc reçu des appointements plus élevés. Pourtant, quand j'ai constaté le chiffre de ces derniers, je l'ai diminué moi-même.

M. REID (Grenville) : Cela se passait en 1900, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. REID (Grenville) : C'est donc depuis le mois d'octobre dernier que ses appointements mensuels sont de $200 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. REID (Grenville) : Quels sont ses appointements depuis qu'il est à Ottawa ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De $200 par mois, mais il ne reçoit aucune indemnité d'entretien. Il aura terminé son travail dans une semaine ou deux.

M. BORDEN (Halifax) : M. Charleson a-t-il expliqué, d'une manière quelconque, pourquoi il n'a demandé de soumissionner qu'à ses propres employés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre lui a-t-il demandé des explications ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui et M. Charleson m'a répondu qu'en accordant cette entreprise à M. Rochester, il avait fait la meilleure opération possible. Supposons que nous ayons demandé des soumissions ; on avait commencé la construction de cette ligne au cours de l'été, et l'on insistait fortement pour qu'elle fût terminée immédiatement. Nous n'aurions pu recevoir ces soumissions qu'après trois ou quatre semaines, et ce retard nous aurait empêchés de finir cet ouvrage au cours de l'année. Mon honorable ami me conseillerait-il d'adopter une autre ligne de conduite que celle que j'ai suivie dans cette circonstance, si un cas semblable se produisait ? Les journaux étaient bien rares alors au Yukon.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'eût pas été bien difficile de demander des soumissions à tous les fonctionnaires du gouvernement, si cela eût été utile.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous les fonctionnaires ne peuvent préparer un poteau de télégraphe. C'est là plutôt la besogne d'un bûcheron.

M. BORDEN (Halifax) : Tout cela démontre comme cette entreprise a été conduite d'une manière absurde et illégale.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais protester contre cette déclaration de mon honorable ami. Pas un ministre ne pouvait contrôler le coût et la construction de cette ligne télégraphique, parce qu'il n'existait pas de moyen de communications. Ce n'est pas ce qu'on constate aujourd'hui. Si l'on m'eût informé que M. Charleson avait accordé une entreprise à l'un de ses employés, je lui aurais dit immédiatement qu'il agissait mal, comme je ne me suis pas gêné de lui exprimer ma façon de penser, dans le même sens, quand il est

arrivé ici. Parce que cette procédure n'était pas parfaitement légale, s'en suit-il qu'il y ait eu une injustice de commise ? Pas du tout.

M. BORDEN (Halifax) : Oui, et la déclaration que vient de faire l'honorable ministre m'assure que le gouvernement pourrait exiger de M. Rochester la remise de tous les bénéfices que ce dernier a faits, en vertu de la convention dont il s'agit. A mon avis, le gouvernement n'avait pas autorisé M. Charleson à accorder cette entreprise à l'un de ses employés ; voilà pourquoi je prétends positivement que le gouvernement doit retirer le montant des bénéfices faits par cet employé. Je sais bien que deux ministres de la Couronne ont réussi à nous empêcher de faire cette preuve devant le comité des comptes publics. Cela nous eût permis de porter à la connaissance du public tous les détails de cette question. Il fallait que M. Charleson possédât des pouvoirs extraordinaires, plus étendus que ceux dont peuvent ordinairement se prévaloir les fonctionnaires publics, pour accorder cette entreprise à l'un de ses employés, sans demander de soumissions. Il a permis à l'entrepreneur heureux de jouer la comédie sous le prétexte de quitter le service public, tout en restant foctionnaire de l'Etat, ainsi que le ministre l'a reconnu, aujourd'hui. Il a préféré abandonner ses appointements, parce qu'il était persuadé qu'il retirerait plus de bénéfices de cette entreprise accordée d'une façon aussi leste et aussi condamnable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur quoi se base mon honorable ami pour dire que M. Rochester a fait un gain considérable ?

M. BORDEN (Halifax) : Dois-je répondre à l'honorable gentleman ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Assurément.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre et ses collègues ont refusé de laisser poser cette question au comité des comptes publics ; ils ont laissé entendre au témoin qu'il n'était pas obligé de répondre. Cela me fait croire que le gouvernement ne voulait pas que les détails de cette transaction fussent connus. J'ai compris que l'objection ne venait pas de M. Rochester lui-même, mais bien des ministres.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si c'est là le fait sur lequel le chef de l'opposition base son argumentation, je puis lui dire que tout cet échaffaudage s'écroule. Il y a des règlements à suivre au comité des comptes publics, et les ministres de la Couronne doivent voir à ce qu'on ne s'éloigne pas de ces règles. Comme journaliste et comme membre de la Chambre, j'ai assisté à nombre de sessions et, cependant, jamais, à ma connaissance, on n'a cherché à savoir les prix payés à des sous-entrepreneurs. Mon honorable ami n'a pas le droit de dire que les ministres ont empêché un témoin de fournir tous les renseignements qu'il pouvait posséder. Nous avons suivi les règles ordinaires de la preuve. L'honorable gentleman n'a pas le droit de dire que M. Rochester a retiré de grands profits de cette entreprise. Supposons que l'affirmation de l'honorable chef de l'opposition soit juste, faut-il conclure de là que M. Charleson a fait un mauvais marché ? Aucunement. Un entrepreneur peut gagner beaucoup d'argent dans une entreprise quelconque qu'il exécute pour le gouvernement, et ce dernier peut faire en même temps une bonne opération. Je ne dis pas que cette manière d'agir était juste ; je ne défendrais pas l'action de M. Charleson, dans le cas qui nous occupe. J'ai dit positivement et sans ambage à M. Charleson, ce que je répète maintenant. On aurait dû agir autrement, mais, tout de même, il n'y a pas de preuve pour établir que cette convention était au désavantage du gouvernement. Mon honorable ami devra reconnaître qu'il n'a aucune raison de dire que nous avons empêché le comité des comptes publics de connaître les faits ; nous avons suivi les règles ordinaires de la preuve.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi s'est-on opposé à ce témoignage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le témoin lui-même qui a soulevé des objections.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'on lui avait dit de faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande pardon à l'honorable gentleman. Il n'assistait pas à cette séance du comité à laquelle j'étais présent, moi. M. Rochester a soulevé d'abord son objection, et le président a rendu sa décision. A l'assemblée suivante, l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a voulu, avec cette habileté et ces procédés insinuants qui le caractérisent, amener le témoin à ne pas suivre la décision du président. C'est alors que nous avons dit à M. Rochester qu'il n'était pas obligé de répondre. Mais l'objection avait été d'abord soulevée par M. Rochester lui-même, quand ce dernier prétendait, avec raison, qu'il s'agissait d'une affaire le concernant exclusivement. C'est l'attitude que mon honorable ami prendrait devant une cour de justice ; il ne peut nier cela, et les juges lui donneraient raison.

M. BORDEN (Halifax) : Si j'avais quelque chose à faire dans un cas semblable, je demanderais une enquête judiciaire et je m'assurerais des droits des partis en cour inférieure. Dans le cas qui nous occupe, M. Rochester serait probablement forcé de répondre, car le juge déciderait certainement dans le sens que j'indique, et cela sans longue discussion. Le ministre peut avoir raison quand il dit que M. Rochester a refusé lui-même, d'abord, de répondre. On m'a in-

formé du contraire, mais je n'en connais rien moi-même, vu que je n'assistais pas à la séance en question. A tout événement, cela ne fait aucune différence que les faits que j'ai mentionnés se soient produits ainsi que le dit l'honorable ministre ou autrement. De l'aveu même de l'honorable gentleman, quand on a posé cette question à M. Rochester, le ministre des Travaux publics et l'un de ses collègues ont fait remarquer à M. Rochester qu'il n'était pas obligé de répondre. Ce dernier était véritablement le seul juge quant à l'opportunité de répondre. Je ne puis comprendre qu'un ministre de la couronne, dans une question semblable, se fasse l'avocat d'un fonctionnaire qui a obtenu une entreprise du gouvernement, dans des circonstances aussi extraordinaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand un témoin est interrogé devant un comité, tout membre de ce dernier peut lui dire qu'il n'est pas obligé de répondre à une question qui lui est posée. C'est là mon opinion. Un témoin qui n'est pas avocat et qui est examiné par un membre du barreau, peut être sous l'impression qu'il est obligé de répondre à toutes les questions qu'on lui pose. Aussi, je ne vois pas pourquoi un membre d'un comité quelconque n'avertirait pas un témoin placé dans des circonstances semblables.

M. BORDEN (Halifax) : Quel préjudice sa réponse eût-elle pu causer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'était à lui à le dire.

M. BORDEN (Halifax) : Mais cette opération était si légale et si juste, d'après le ministre des Travaux publics qui reconnaît, cependant, qu'elle n'aurait pas dû être conclue ! Comment sa réponse eût-elle été préjudiciable à M. Rochester ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Personne ne s'est opposé à ce que M. Rochester répondit à toutes les questions se rapportant à la convention dont il s'agit ; mais le point était de savoir si ce gentleman était obligé de répondre à une question se rapportant à un arrangement qu'il aurait conclu avec une autre partie, ce qui était une affaire bien différente.

M. BOYD : Je veux revenir sur le salaire des télégraphistes. Le ministre nous dit que ces derniers reçoivent maintenant $80.00 par mois, et qu'il a l'intention de diminuer ce salaire. Si l'on tient compte du coût de l'ouvrage et des raisons données pour excuser cette dépense énorme, il me semble qu'au lieu de diminuer les appointements de ces télégraphistes, on devrait plutôt les augmenter. Je n'hésite pas à dire que les télégraphistes du Yukon devraient recevoir au delà de $80 par mois. Il y a à peine deux jours, on accordait $5,000 à un juge du district du Yukon, comme allocation de subsistance. Si je tiens compte de cette somme considérable accordée à un seul homme, je puis dire qu'un télégraphiste devrait retirer $150 par mois, plus sa pension. L'honorable ministre dit que les femmes de peine reçoivent $5 par jour, et, d'après le rapport de l'auditeur général, un journalier gagne $4 par jour ; M. Rochester reçoit $15 par jour, et, cependant, nous avons des employés habiles, qui ne font pas un travail ordinaire, mais un ouvrage spécial, et qui ne retirent que $80 par mois, et l'on vient nous dire qu'on va diminuer leurs appointements. A mon sens, ces derniers ne sont pas suffisants, si l'on tient compte du pays où ces télégraphistes sont obligés de vivre. Il faut un apprentissage plus long pour devenir un télégraphiste capable que pour devenir un juge. Si l'on partageait ces $5,000 accordés à un juge, comme allocation de subsistance, entre les 70 télégraphistes, cela donnerait un supplément de $70 par mois à chacun de ces derniers. A mon avis, ces employés devraient recevoir ce montant. On ne s'est pas plaint du manque d'argent pour construire cette ligne télégraphique. Ce travail a coûté un tiers de plus que ce qu'on aurait dû payer ; et je suis convaincu, d'après la mine du ministre des Travaux publics, que ce dernier n'est pas satisfait de lui-même, car il lui a fallu s'adresser à un autre ministre pour excuser cette dépense. Cet ouvrage nous coûte énormément cher et, cependant, le ministre ne peut nous renseigner sur le nombre, la qualité et les dimensions des poteaux dont on s'est servi. Si, encore, on avait été obligé de transporter ces poteaux à une grande distance, on pourrait trouver une excuse quelconque, mais on a trouvé ces poteaux le long de la ligne. Tous ceux qui ont travaillé à cet ouvrage, ont exigé le salaire qu'il leur plaisait de fixer ; cependant, nous n'accordons que $80 par mois à des télégraphistes capables, et l'on vient nous dire que ces salaires vont être diminués. L'honorable représentant de Victoria a demandé ce que rapportait cette ligne, et le ministre nous a répondu que la moyenne des recettes était de $7,000 par mois. Dois-je comprendre qu'il s'agit de la somme globale des revenus, y compris le service télégraphique du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami croit que les télégraphistes ne sont pas payés suffisamment, en retirant $80 par mois ; il ne doit pas oublier que ces employés sont logés et nourris.

M. BOYD : Je sais tout cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faut se rappeler aussi que nous n'avons aucune difficulté à trouver des télégraphistes pour s'engager à ces salaires.

M. BOYD : Vous trouverez facilement des juges à $5,000 par année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serais bien surpris si, alors que nous pouvons trouver des télégraphistes

pour $80, nos adversaires m'adressaient des félicitations pour décider, dans ma générosité, de porter à $150 par mois, le salaire de ces employés. Assurément, on me blâmerait d'agir de cette façon. Nous n'avons pas forcé ces télégraphistes de se rendre au Yukon. Ils sont partis de leur propre gré ; ils sont heureux de recevoir ces appointements et d'être logés et approvisionnés. Quant aux dimensions des poteaux, les voici: ils mesurent de 9 à 10 pouces de diamètre au bas, et 5 pouces de diamètre à l'autre bout ; leur longueur est de 22 pieds.

M. REID (Grenville) : Tous les télégraphistes reçoivent-ils $80 par mois, plus la pension et le logement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Quand M. Richardson, qui a été chargé de la construction de cette ligne, est-il entré à l'emploi du gouvernement, et quand a-t-il cessé d'être fonctionnaire public ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est entré en fonctions au mois de mars 1899, lorsque commença la construction de cette ligne entre Dawson et Bennett ; il a cessé d'être fonctionnaire au mois d'octobre 1899.

M. CLARKE : Etait-il à l'emploi du gouvernement, quand on a acheté ces poteaux de M. Rochester ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et c'est à lui qu'on les a livrés.

M. REID (Grenville) : Le salaire des journaliers est-il de $4 par jour, plus leur pension ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En vérité, je ne saurais le dire, mais l'honorable gentleman ne doit pas oublier que les télégraphistes sont employés à l'année, tandis que les journaliers ne travaillent qu'un mois ou deux.

M. REID (Grenville) : Les télégraphistes mariés reçoivent-ils des provisions pour toute leur famille ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, nous n'accordons qu'une certaine quantité de provisions à chaque employé.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le coût de l'exploitation de cette ligne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette année, il sera élevé. Quand je soumettrai le budget supplémentaire, je demanderai le montant nécessaire pour payer cette dépense dont je fournirai tous les détails, si mon honorable ami le désire.

M. BORDEN (Halifax) : Très bien. L'honorable ministre a dit, si je ne me trompe, que le revenu mensuel est de $20,000.

M. TARTE.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Ce revenu a été d'environ $8,890 pour le mois de mars.

M. BORDEN (Halifax) : Cela comprend-il les dépêches envoyées par les différents ministères ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le revenu non compris ces télégrammes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis répondre immédiatement à mon honorable ami, mais s'il désire ce renseignement, je pourrai le lui fournir plus tard.

M. BORDEN (Halifax) : Lorsque vous présenterez votre budget supplémentaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis difficilement répondre dans l'affirmative, vu qu'il faudra un peu de temps pour préparer ces calculs.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre n'a pas ces renseignements sous la main, et il devra se les procurer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis promettre qu'à la prochaine session, j'aurai les détails du revenu de cette ligne télégraphique. Puisque nous discutons ce sujet, je demanderais à la Chambre d'exprimer son opinion sur le tarif des dépêches. Dois-je faire de ces lignes télégraphiques une exploitation profitable ? Je crois atteindre ce but, en maintenant le tarif actuel. Je ne veux pas qu'on me juge—je parle de l'explotation de cette ligne—d'après les résultats de l'an dernier, car cette ligne venait d'être établie, et tous ceux qui connaissent ce genre d'exploitation savent que la première année doit surtout être consacrée à l'organisation. J'espère pouvoir retirer des bénéfices, plus tard, en maintenant le tarif actuel. Il ne s'agit pas d'une question de parti, et j'aimerais connaître l'opinion de la Chambre sur ce sujet.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre peut-il nous dire approximativement quelle partie de ce revenu provient du gouvernement et quelle partie provient des particuliers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis à peu près certain que le gouvernement n'a pas contribué beaucoup aux recettes du mois dernier.

M. COCHRANE : Que veut dire le ministre en affirmant qu'il pourrait rendre fructueuse l'exploitation de cette ligne ? Veut-il laisser entendre que cette exploitation rapportra plus qu'elle ne coûte, ou que ces recettes paieront les dépenses et l'intérêt sur le capital ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si cette exploitation me permet de payer l'intérêt sur le capital et me laisse

une balance de revenus, je crois qu'on n'aura pas de reproche à me faire.

M. COCHRANE : Certainement.

M. CLARKE : Ce sujet peut servir de leçon de choses. Sans doute, il a fallu surmonter de grandes difficultés dans la construction de cette ligne, et son exploitation présente des embarras sérieux, si on veut la maintenir dans un état efficace. Les obstacles sont si grands que le ministre a l'intention, si je ne me trompe, d'établir une ligne pouvant résister aux tempêtes de neige et autres difficultés semblables. Il me semble qu'il ne devrait exiger que le tarif absolument nécessaire pour lui permettre de payer les dépenses d'exploitation et l'intérêt sur la dette. Si le gouvernement réussit à atteindre ce but, il nous aura donné une grande leçon de choses ; nous pourrons invoquer ce résultat comme argument en faveur de la nationalisation des lignes télégraphiques du Canada.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me ferait plaisir de voir la Chambre s'occuper de notre système télégraphique dans la Colombie Anglaise et le Yukon. Nous avons construit dans ce dernier district 2,135 milles de ligne télégraphique ; dans la Colombie Anglaise, nous avons aussi prolongé notre système de télégraphe. Aujourd'hui nous avons une ligne télégraphique de Nanaïmo au littoral ; elle se reliera au câble australien projeté, avant longtemps, il en sera ainsi de notre système de télégraphe du Yukon. A mon sens, nous ne devons rien négliger pour améliorer notre position partout. A ce point de vue, je prends la liberté d'appeler l'attention de la Chambre sur la carte géographique de notre pays, et je demande aux membres du parlement de l'étudier dans tous ses détails. Il ne s'agit pas d'une question de parti ; je crois sincèrement qu'en étudiant mieux la carte du Canada, nous pourrons résoudre un grand nombre de difficultés à l'avantage de notre patrie.

M. BOYD : J'ai quelque expérience de cette matière. Le gouvernement devrait diminuer le tarif au lieu de l'augmenter, s'il veut que cette ligne lui rapporte des revenus. Il a son personnel qu'il lui faut tenir en bon état ; il lui faut des batteries, des appareils électriques. Il a tout cela sous la main, pourquoi ne s'en servirait-il pas ? Si je ne me trompe, un télégramme coûte $5 environ.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $4.50 de Dawson à Ashcroft.

M. BOYD : Avec ce tarif, si quelqu'un peut attendre une réponse par la poste, il ne se rendra pas au bureau de télégraphe. En abaissant la taxe, vous l'encouragerez à envoyer deux, même trois dépêches, alors qu'autrement, il n'en enverrait qu'une seule. La dépense est à peu près la même, qu'on envoie 10 ou 10,000 dépêches. Les télégraphistes se tiendraient toujours en alerte et s'ils expédiaient, ainsi qu'on le fait ici, une dépêche à la minute, toute la journée, cette ligne rapporterait de grands bénéfices. Des taux élevés laisseraient inactifs ces employés et leur permettrait de s'étendre paresseusement dans leurs bureaux. Mon expérience me permet de dire : Abaissez les taux. Quand le parlement voudra prendre le contrôle de toutes les lignes télégraphiques du pays, il aura mon appui, car je considère que nous pourrions communiquer par télégraphe, à meilleur marché que nous ne le faisons maintenant. J'ai déjà dit et je répète que nous ne devrions payer qu'un cent par mot sur toutes les lignes télégraphiques du pays du moment qu'il s'agit d'une distance raisonnable,

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La taxe que doivent acquitter les journaux est d'un cent par mot. L'ancien tarif était de trois cents, mais j'ai cru devoir changer tout cela, car autrement, les journalistes ne se seraient pas servi de notre ligne. Depuis cette modification, nous avons eu passablement d'ouvrage. Toute la difficulté se trouve dans le fait que si j'abaisse la taxe et si ce changement n'est pas avantageux, il deviendra difficile de les élever dans la suite. Je suis convaincu que les conseils qu'on nous a donnés ont beaucoup de bon. Après la session, j'ai l'intention d'étudier à fond cette question du tarif sur nos lignes télégraphiques. Quand les estimations supplémentaires seront produites, j'espère que nous aurons l'occasion de discuter plus au long toute cette matière. Les circonstances nous semblent favorables pour nous débarrasser de toute influence étrangère sous ce rapport. Notre système télégraphique est complet jusqu'à Belle-Isle et il s'étend jusqu'à la Malbaie. Il reste peu de chose à faire pour le prolonger à Montréal ; au lieu de compter sur New-York pour obtenir les nouvelles de l'étranger, nous pouvons faire de Montréal un centre d'où partiront toutes ces nouvelles. Cela vaudrait mieux au point de vue britannique comme au point de vue canadien.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je concours pleinement dans les remarques de l'honorable député de Macdonald (M. Boyd). A mon sens, l'usage du télégraphe nous coûte ici énormément cher, surtout quand il s'afiit de lignes n'appartement pas à l'Etat. J'espère voir le jour où tout le réseau de télégraphes du Canada sera sous la haute main du gouvernement. Je constate avec plaisir que cette idée fait son chemin parmi les membres de cette Chambre, sans distinction de parti. Voyons où nous en sommes actuellement. Nous établissons un câble entre l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada, mais du moment que nous atteignons la Colombie Anglaise, nous sommes à la merci d'une compagnie de télégraphe. Le même fait se répète sur la côte de l'Atlantique. Le gouvernement devrait

posséder tous les câbles réunissant l'Australie et la Grande-Bretagne et le continent. J'ose espérer que lors de la conférence de Londres où tant de questions seront discutées par les représentants des différentes colonies, nos amis n'oublieront pas ce sujet important.

M. BOYD : Je demanderais à l'honorable ministre de nous informer, dans une autre occasion, du nombre de mots ou de dépêches qu'on a expédiées par cette ligne depuis qu'elle est en exploitation.

M. EARLE : Je ferai remarquer au ministre qu'il devrait profiter de la saison actuelle où il se fait plus d'affaires, pour prendre une décision quelconque. S'il veut changer le tarif il devrait se hâter d'agir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je discuterai cela ce soir, mais je déclare immédiatement à mon honorable ami que si je constate que je me trouve trop en perte, j'éleverai de nouveau ces taux.

M. EARLE : Je suis convaincu que le ministre fera plus de bénéfices en abaissant les tarifs de manière à permettre l'usage plus fréquent de cette ligne.

M. CLARKE : Le ministre peut consulter des experts sur l'état de la ligne.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La ligne est très bonne. D'après ce qu'on m'a dit, nous pouvons user amplement de ce télégraphe. Je me demande si nous recevons toutes les dépêches que nous pourrions expédier sous les taux actuels. J'ai souvent discuté cette matière avec les fonctionnaires de mon ministère. Ceux-ci ne partagent pas l'opinion que j'ai exprimée ici. Ils m'ont averti que si j'abaissais le tarif, je commettrais une erreur. Mais nous avons diminué les dépenses, et je crois que nous pouvons essayer d'abaisser cette taxe, au moins légèrement.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre va nous faire une déclaration complète sur sa politique concernant les lignes télégraphiques et téléphoniques, lorsqu'il s'agira d'un autre item de son budget.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas à m'occuper beaucoup des lignes téléphoniques. Je ne suis pas ministre des téléphones et j'ignore qui remplit ces fonctions. Je ne puis découvrir ce gentleman.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ce cas, ne parlons que des lignes télégraphiques.

Ligne télégraphique—Port-Simpson, Hazelton.. ....$25,100

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit reste à peu près le même. Il nous faut plus d'argent pour terminer cette ligne depuis Port-Simpson, car elle aura 200 milles de longueur au lieu de 130 milles comme nous le croyions.

M. ROSS (Victoria).

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi l'honorable gentleman n'a-t-il pas inscrit parmi les estimations budgétaires de l'an dernier ces $107,000 pour la ligne télégraphique Quesnel-Atlin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avions pas les renseignements suffisants, car cette contrée n'avait pas été explorée alors.

Nouveau-Brunswick—Dépôt des immigrants à Saint-Jean, y compris l'intérêt sur les montants dus aux entrepreneurs.. .. ..$12,000

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi demandez-vous ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour continuer les travaux au dépôt des immigrants à Saint-Jean. Le coût total de cet ouvrage sera d'environ $33,596.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi cet intérêt sur montants dûs ? Les entrepreneurs n'ont-ils pas été payés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avions pas assez d'argent pour payer l'entrepreneur et nous sommes obligés de payer un intérêt sur la somme que nous lui devons.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi avez-vous manqué d'argent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parce que nous n'avions pas demandé un crédit assez élevé. L'entrepreneur a fait son travail plus promptement que je ne croyais. Nous payons 5 pour 100 d'intérêt.

M. WILMOT: Avez-vous demandé des soumissions pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, par la voie des journaux ; nous avons accordé l'entreprise au plus bas soumissionnaire.

Québec—Pér bonka—dépôt pour les immigrants $1,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Péribonka se trouve dans le district du lac Saint-Jean, où vont s'établir un grande nombre d'immigrants de Hollande, de Belgique, de Finlande et de toutes les parties du continent.

M. BORDEN (Halifax) : Dans quelle partie de la province de Québec se trouve cette localité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le district du lac Saint-Jean. J'inviterais mon honorable ami à visiter cet endroit dont nous lui ferons volontiers les honneurs.

M. BORDEN (Halifax) : Comme immigrant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable gentleman se ren-

dait à cet endroit, je suis certain qu'il s'y établirait comme colon.

M. KEMP : Je croyais que ce crédit servait à faire revenir les Canadiens des Etats-Unis, et à les encourager à s'établir dans ce district.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il y a quelques Canadiens des Etats-Unis et des Territoires du Nord-Ouest, mais, il s'agit surtout d'étrangers. Au cours de cette saison, au delà de 700 immigrants du continent se sont rencontrés, un jour, à bord d'un train de chemin de fer. Beaucoup d'étrangers se rendent dans cette partie du pays ; ce sont de bons colons. La Compagnie de colonisation de Québec m'informe que ces étrangers ont assez d'argent pour acheter des terres, et pour s'y établir confortablement.

M. KEMP : Sont-ce les agents du gouvernement fédéral ou ceux du gouvernement de Québec qui engagent ces immigrants à aller s'établir dans ce district ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Québec même, il y a une société de colonisation qui est presque complètement indépendante et qui s'entend parfaitement avec la Compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean. M. Dupont s'est rendu en Europe, et l'on m'affirme qu'il a été spécialement heureux dans sa mission. Le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral ont aidé cette compagnie de chemin de fer, en lui accordant $8,000 par année, depuis cinq ou six ans.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit vous permettra de terminer le dépôt en question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Roberval, dépôt pour immigrantts.. .. ..$2,650

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est aux mêmes fins que celles de l'item précédent.

M. CLARKE : Il vous permettra de terminer cet ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Saint-Jérôme—Edifice public, améliorations et réparations, etc... .. ..$1,775

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de légères réparations à un édifice public situé à Saint-Jérôme, comté de Terrebonne, en arrière de Montréal.

Edifices militaires de Québec, laminoir pour la fabrication des cartouches.. ..$2,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet argent nous permettra de terminer les travaux en voie d'exécution.

M. BORDEN (Halifax) : Un laminoir ou une fabrique de cartouches ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; comme l'honorable chef de l'opposition le sait, le ministère de la Milice fabrique des armes à Québec, et c'est moi qui suis le constructeur de ce ministère.

Drummondville, édifices publics.. .. .. ..$2,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de terminer certains travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Quel en sera le coût total ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $15,800.

M. BORDEN (Halifax) : A l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, à l'entreprise, et par soumission.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi n'avez-vous pas fait voter le montant nécessaire, l'an dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il nous manquait de l'argent. Nous donnons à l'entreprise la construction de ces divers bâtiments, et, lorsque nous sommes obligés de payer, nous constatons que nous n'avons pas assez d'argent.

Ottawa, serre-chaude du parc Major, $10,000

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable gentleman veut-il expliquer ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au cours de la dernière session, la Chambre m'a voté un montant de $8,000, si je me rappelle bien, pour des serres-chaudes au parc Major.

Nous étions prêts à faire ce travail, quand nous avons reçu de sir Sanford Fleming, un cadeau superbe, sous forme d'une collection de plantes d'une grande valeur. J'ai cru que puisque nous étions à préparer ce travail, il valait mieux construire une serre-chaude plus vaste que celle que nous avions eu l'idée de bâtir d'abord. J'ai fait cela de mon propre chef ; j'ai modifié les plans dont il avait été question, et j'ai construit une serre plus vaste. Ce parc est un ornement pour le parlement et il se trouve à faire partie du domaine de l'Etat. La question n'est pas encore résolue, mais nous avons l'intention de construire notre musé sur ce terrain. Quelques milliers de piastres de plus ou de moins, lorsqu'il s'agit de circonstances comme celles-là, ne font pas une bien grande différence. Je demande l'indulgence de la Chambre pour ce changement que j'ai pris sur moi de faire. A mon avis nous devrions rendre aussi beau que possible, sans dépenser trop d'argent. Je regrette de dire que sous le système de travail fait à l'entreprise, qui a été en vigueur durant quelques années, le parc s'est détérioré. J'ai changé ce système. J'ai chargé de l'entre-

tien de ce parc comme des terrains qu'avoisinent les bâtiments du parlement, M. Davis, un homme très capable. C'est pour toutes ces raisons que je demande à la Chambre de me voter ce crédit.

M. REID (Grenville) : S'agit-il de nouveaux bâtiments ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; il n'est pas encore peinturé, mais je crois qu'il ne vous fera pas honte.

M. BORDEN (Halifax) : Quel en est le coût total ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ $14,000, pour le terminer en entier. Dans ce montant, je comprends les fournaises et la menuiserie, etc. Une partie de l'ouvrage a été exécutée à l'entreprise par la compagnie W. C. Edwards.

M. BORDEN (Halifax) : A quel usage le bâtiment est-il spécialement destiné ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On y garde les fleurs, durant l'hiver. Nous devons entretenir, durant la saison rigoureuse, ces plantes et ces fleurs qui ornent les terrains du gouvernement et qui sont un ornement pour la ville.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a construit ce bâtiment avant de s'adresser à la Chambre, pour obtenir de celle-ci le crédit suffisant. J'ai passé près de ce bâtiment l'autre jour, et j'ai constaté qu'il était complètement terminé ; je me suis informé de ce qui en était, et l'on m'a dit que c'était un nouveau bâtiment que le gouvernement avait construit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai obtenu un crédit, l'an dernier.

M. TAYLOR : Pour ces fins ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, pour construire cette serre chaude ; mais quand j'ai modifié les plans, j'ai constaté qu'il me fallait encore de l'argent.

Edifices publics du Canada—Améliorations, réparations, etc., $2,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la raison de cette augmentation ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas d'augmentation. Mon honorable ami ne doit pas perdre de vue le fait que le nombre de nos édifices augmente sans cesse. Plusieurs d'entre eux tombent en ruine ou sont en très mauvais état. Nous avons besoin de cette somme pour faire de petites réparations.

M. BORDEN (Halifax) : Tous ces édifices se trouvent dans Ontario ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Salle d'exercices de Brockville, $2,500

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet argent servira à payer la balance du coût de construction de ce bâtiment.

M. REID (Grenville) : Quel est le coût total ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $42,000, et nous avons accordé l'entreprise au plus bas soumissionnaire.

Hôtel des Postes de Toronto, bâtiment pour succursale dans la partie ouest, emplacement, etc., $15,000.

M. CLARKE : Combien coûtera ce nouveau bâtiment ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ $35,000.

M. CLARKE : $35,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : Combien coûtera le terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $6,000.

M. CLARKE : De qui avez-vous acheté ce terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De la " Land Security Company ".

M. KEMP : Le gouvernement se propose-t-il de faire des améliorations à l'ancien hôtel des Postes. Je ne vois rien dans les estimations à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, mais si mon honorable ami veut attendre le budget supplémentaire, il constatera qu'il contient un crédit pour faire des réparations à cet édifice. Nous voulions d'abord agrandir ce dernier, mais le directeur général des Postes s'est décidé à adopter un nouveau système. Il croit que les succursales permettront aux fonctionnaires de son ministère de fournir un meilleur service. Quand la poste est distribuée au bureau principal de Toronto, il faut attendre assez longtemps pour avoir son courrier; cependant, à l'avenir, la malle sera livrée directement aux succursales et la distribution s'en fera plus rapidement.

M. KEMP : Nous avons eu toute une discussion sur ce point, l'autre soir. Des députés, parlant au nom de la population de Winnipeg, de Charlottetown et de Toronto, ont posé au directeur général des Postes, certaines questions se rapportant à tous ces détails. Il paraît que Montréal ne se trouve pas dans une position désirable au point de vue du service des postes ; il en est de même de Toronto.

Cette question de succursales est très importante et mérite la sérieuse considération du ministre des Travaux publics. On ignore le principe adopté dans toutes les grandes cités et villes du continent. Il serait à l'honneur de Toronto et du pays en général, d'avoir dans cette ville un hôtel des postes

de première classe, et je suppose que cette remarque s'applique aussi à la cité de Montréal. Quant à moi, je ne crois pas qu'il soit sage d'établir les succursales en question. La construction de ces dernières entraînerait une dépense énorme, et ce serait faire disparaître jusqu'à un certain point les bureaux principaux. Si l'hôtel des postes de Toronto n'est pas convenable, il faudrait le remplacer par un édifice de première classe. Toute la responsibilité, dans ce cas, ne tombe pas sur les épaules du directeur général des Postes, car le ministre des Travaux publics est chargé de la construction et de l'entretien des édifices publics, et il doit avoir son mot à dire dans cette affaire. Si l'hôtel des postes de Toronto ne se trouve pas dans la partie commerciale de la ville, le gouvernement pourrait disposer de cette propriété avec avantage, et construire un superbe édifice au centre de la cité. Le principe de se débarasser des bureaux principaux constitue un changement radical, et je voudrais connaître l'opinion du ministre des Travaux publics sur cette matière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand il s'agit de questions de ce genre, le ministre des Travaux publics n'est responsable que comme membre du gouvernement. Quand mon honorable ami (M. Kemp) deviendra directeur général des Postes, dans un avenir encore problématique, il fera des représentations à ses collègues, qui pourront les accepter ou les rejeter. Dans le cas actuel, il est évident que l'exécutif a décidé d'établir des succursales, et je deviens simple constructeur, mettant à exécution les instructions de mes collègues. Le gouvernement a décidé, à la recommandation du directeur général des Postes, d'adopter le système des succursales, et mon devoir est de construire des édifices, non seulement pour le ministère des Postes, mais pour tous les autres ministères. Quant à la sagesse de cette politique, mon honorable ami, après réflexion, reconnaîtra que ce principe n'est pas aussi erroné qu'il semble croire. Toronto et Montréal sont devenus des grands centres de population, et les citoyens demandent une prompte distribution des lettres et des journaux. A Montréal, une lettre arrivée à l'hôtel des postes, le matin, n'est souvent remise chez moi qu'à onze heures. Le directeur général prétend que ces succursales nous rendront de grands services.

M. KEMP : Où ce système est-il en vigueur?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai assez à me défendre, sans être tenu de plaider la cause du directeur général des Postes. Dans l'occasion présente, je suis prêt à défendre la construction de ce bâtiment.

M. CLARKE : Cette question a été soumise à la Chambre, il y a quelques jours, et alors que le directeur général des Postes était présent. A Toronto, toute la difficulté provient du fait que l'hôtel des postes se trouve dans la partie la moins commerciale de cette ville. Toronto s'est étendu vers l'ouest, grâce à l'annexion de certaines municipalités; la population de ces quartiers se trouve trop éloignée de l'hôtel des postes. Nous croyons qu'il faut d'abord construire un hôtel des postes central dans l'ouest et plus au nord du bureau actuel, qui ne se trouve pas même à proximité des tramways.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'hôtel des postes de New-York est très éloigné du centre de la population ; on a établi des succursales dans cette ville.

M. CLARKE : Le directeur général des Postes a exprimé l'opinion que nous connaissons tous, mais je crains beaucoup qu'il ne constate que son idée n'aura pas pour effet de faire distribuer plus rapidement la malle. La construction d'un hôtel des postes central à proximité des tramways, de la gare Union, nous permettra d'obtenir un service plus efficace et plus rapide.

Alexandria, école de réforme, solde de la somme accordée par les arbitres, $172.02.

M. BORDEN (Halifax) : Comment se fait-il que nous ayons autant de petits crédits pour compléter le coût de certains travaux qu'on a dû donner à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La politique du ministère est de ne voter que le montant que nous nous attendons à dépenser au cours de l'exercice, et de demander ensuite la balance nécessaire. Supposons que je fasse construire à Halifax un édifice dont le coût s'élèvera à $200,000. Je ne demande que $20,000 ou $30,000 que je m'attends à dépenser au cours de l'année courante.

M. BORDEN (Halifax) : Mais, lorsqu'il s'agit de ces entreprises, il est entendu que l'ouvrage doit être terminé dans un temps indiqué. Il me semble qu'il ne serait pas très difficile de demander un crédit équivalant, à chaque session, au lieu de soumettre tout ce budget supplémentaire dont les item se trouvent mélangés de façon à ne pas nous permettre de connaître le coût total réel de ces différents ouvrages.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est très difficile de préparer une estimation exacte.

M. REID (Grenville) : La difficulté provient de ce que, dans toutes ces entreprises, le coût total dépasse de beaucoup le chiffre de l'estimation première.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh non !

M. REID (Grenville) : Quel était le montant de la soumission pour la construction de la salle d'exercice de Brockville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami ne doit pas

perdre de vue le fait qu'il faut encore meubler cet édifice, y installer un appareil de chauffage, etc, toutes choses dont il n'est pas fait mention dans la soumission en question.

M. REID (Grenville) : Quelle était l'estimation primitive et quel est le coût de l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mes fonctionnaires me disent que leur estimation du coût de tous les travaux, y compris les calorifères et tout, était de $55,000, et c'est ce qu'ils coûteront. L'édifice devait coûter $42,200. L'entreprise a été adjugée pour $42,000 et il n'y a pas d'ouvrages non prévus à exécuter.

M. CLARKE : Cette maison de réforme, à Alexandria, est-elle construite ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. CLARKE : Qu'avons-nous payé pour résilier le marché ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me rappelle pas ; une somme minime.

M. CLARKE : Alors, le gouvernement ne se propose pas de faire construire une école de réforme pour les garçons ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas dans cet endroit.

M. REID (Grenville) : Il faut donc $13,000 pour aménager l'intérieur de la salle d'exercice de Brockville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour les calorifères, l'ameublement, les trottoirs, les sentiers, et autres travaux semblables.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses délibérations à huit heures.

Dépôt de l'immigration de Lethbridge, $2,600.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux ont été donnés à l'entreprise. Ils coûteront $5,600 en tout. Ce crédit suffira à tout payer.

Edifice public à Kamloops, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux ont également été donnés à l'entreprise. Le présent crédit suffira à tout payer. Le coût total de l'édifice est de $20,000.

New-Westminster—Reconstruction d'un édifice public, $8,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ancien édifice a été détruit par un incendie. Les travaux ont été donnés à l'entreprise. Ce crédit suffira à tout payer.

M. BORDEN (Halifax) : N'y a-t-il pas eu d'édifice public à New-Westminster depuis que l'ancien a brûlé, il y a quelques années ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous en avons loué un.

M. BORDEN (Halifax) : Quel sera le coût total de l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $72,000.

Salle d'exercice à Vancouver, $7,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quel sera le coût total de l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $100,000. Je crois que l'emplacement de l'édifice a été donné gratuitement par le gouvernement provincial.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que toutes ces entreprises ont été adjugées, après demande de soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Edifices publics en général, $2,000.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi le budget supplémentaire contient-il un article général comme celui-ci ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a tant d'édifices publics qu'il ne peut être question de prévoir les menues réparations qui deviendront nécessaires. Le gardien écrit au principal architecte que telles et telles réparations sont nécessaires et nous devons les faire faire.

Appointements des commis des travaux, des aides, $2,800.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas pourquoi cet article n'a pas été inscrit dans le budget ordinaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons été à court de cette somme parce qu'il y a eu plus de travaux à faire que jamais et qu'il a fallu plus d'employés.

M. BORDEN (Halifax) : Combien de surnuméraires avez-vous employés pour ces édifices depuis pareille date l'an dernier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est bien difficile de se rappeler tous ces détails sur le moment. Un jour, que mes adversaires auront pris ma place et moi la leur, ils comprendront combien c'est difficile.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que ces commis des travaux ne sont employés que temporairement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ce sont des fonctionnaires qui ont la surveillance de certains districts. A Québec, nous avons M. Béland ; A Sainte-Anne, M. Waterbury ; à Halifax, M. Dodd-

burn ; dans les Territoires du Nord-Ouest, M. Paradis, et dans la Colombie Anglaise, M. Henderson.

M. EARLE : Les appointements de M. Henderson sont-ils compris dans cette somme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ce crédit couvre les frais de déplacement et autres.

Hôtel des postes de Toronto, automobiles—Entretien, $5,000.

M. CLARKE : Il nous faut beaucoup d'éclarcissements de la part du ministre au sujet de ces automobiles. Je les ai vus dans toutes sortes d'état de détriment dans les rues de Toronto. Le tiers du temps ils sont chez le forgeron et les malheureux facteurs, obligés de s'en servir, étaient souvent alités dans les hôpitaux. Leur inutilité est flagrante. L'honorable ministre n'est pas responsable de l'achat de ces machines qui ont été commandées par le directeur général des Postes ; cependant, nous voulons savoir ce qu'ont coûté ces automobiles, d'abord, les frais d'entretien, ensuite, et combien les employés obligés de s'en servir ont perdu de temps. J'espère que l'honorable ministre, instruit par l'expérience mettra ces machines au rencart ou les remettra au ministre des Postes.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'est-ce qu'un automobile ?

M. CLARKE : C'est une machine qui est un tiers du temps sur la route, un tiers du temps dans le fossé et un tiers du temps dans l'atelier de réparations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pendant que je défendais de mon mieux les intérêts de ma patrie sur une terre étrangère, mon collègue, le directeur général des Postes économe bien qu'ami du progrès, a fait payer ces automobiles par mon ministère. Il faut me soumettre et donner les meilleures explications que je suis en état de fournir. Ces automobiles ne donnent pas satisfaction comme le directeur général des Postes s'y attendait et l'an prochain je ne demanderai rien pour l'entretien, mais cette année il me faut payer les pots cassés. Le directeur général des Postes a fait un essai et il faut payer ce qu'il en coûte. C'est tout ce que j'en sais, sauf que l'essai n'ayant pas réussi, nous allons cesser de nous servir de ces machines à Toronto.

M. BORDEN (Halifax) : Combien en avait-on acheté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon ministère en possède neuf.

M. BORDEN (Halifax) : Si le ministre les faisait réparer et les envoyait en Angleterre, il pourrait lancer un défi aux Australiens pour une course entre Londres et Brighton.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les fêtes du sacre pourront avoir lieu sans cela.

M. KEMP : Avant l'emploi des automobiles, les facteurs-boîtiers se servaient de chevaux et voitures. Quand ces machines seront mises de côté, le ministère prenda-t-il soin des chevaux et des voitures ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que non. Il en a eu assez des automobiles. Pendant mon absence, ils ont été mis à ma charge, mais le directeur général des Postes sera dorénavant responsable des dépenses qu'il fera.

M. BORDEN (Halifax) : Combien coûtaient-ils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ile ont coûté $1,000 chacun. C'était un essai. A vrai dire, l'essai n'a guère réussi.

M. KEMP : Pourquoi le ministre des Travaux publics permet-il au directeur général des Postes de faire de ces essais à ses dépens ? Ce qui concerne l'hôtel des postes de Toronto relève du directeur général des Postes, mais le ministre des Travaux publics n'a pas à donner son adhésion. Voici que le directeur général des Postes impose une dépense à son collègue. Pourquoi ce dernier consent-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Eh bien ! durant son absence, le ministre des Travaux publics choisit comme éminence grise le directeur général des Postes. Ce dernier qui est économe mais qui veut cependant faire des améliorations, me fait supporter les frais encourus par ses essais.

M. KEMP : Alors, le ministre des Travaux publics doit en accepter la responsabilité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que les honorables députés attendent l'arrivée du directeur général des Postes qui leur répondra à tous.

Rideau-Hall, y compris terrains—Réfections, améliorations et entretien, $7,500.

M. REID (Grenville) : Combien en tout a-t-oñ dépensé pour Rideau-Hall ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une forte somme, surtout en préparatifs pour la réception de leurs Altesses Royales, lors de leur récente visite. Je ne crains pas de dire que la résidence vice-royale est aujourd'hui en meilleur état qu'elle ne l'a jamais été.

M. REID (Grenville) : Les dépenses de ce chef sont-elles plus élevées que du temps des conservateurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pendant certaines années, les conservateurs ont dépensé moins. Pendant la dernière ou les deux dernières années du

régime conservateur, alors que M. Foster était ministre des Finances, ils n'ont pas dépensé autant pour Rideau-Hall. Mais à cette époque, leur parti était fini—bien fini.

M. REID (Grenville) : Je ne veux pas récriminer contre ces dépenses. Mais, quand les députés de la droite étaient dans l'opposition, l'un d'eux se faisait une fête de critiquer les dépenses faites pour Rideau-Hall. Je désirais uniquement savoir si elles avaient diminué.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Il y a une couple d'années, j'ai fourni un état des dépenses faites pour Rideau-Hall. Du temps de lord Dufferin, les dépenses ne furent jamais moindres de $30,000 par année. Sous ses successeurs, nous avons dépensé un peu moins. Les dépenses, je crois, sont faites à bon escient.

M. REID (Grenville) : Je ne récrimine pas; mais comme on se plaignait des dépenses du temps des conservateurs, j'ai voulu savoir à quoi m'en tenir.

M. BORDEN (Halifax) : Il est une chose que je désire savoir. Si Rideau-Hall est en si bon état, pourquoi le ministre demande-t-il ces $7,500 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour payer ce qu'il nous en a coûté pour le mettre en cet état.

Eclairage des édifices publics fédéraux, $18,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le crédit a été le même pendant bon nombre d'années ; mais, depuis deux ou trois ans, il y a eu un découvert de $3,000 ou $4,000 par année. Les édifices sont plus nombreux et, par conséquent, l'éclairage coûte plus cher. Les comptes sont payés aussitôt reçus. Mon ministère s'occupe de l'éclairage. Impossible de rogner la dépense.

Edifices fédéraux d'Ottawa—Chauffage, y compris le salaire des ingénieurs, des chauffeurs, des garçons d'ascenseurs et du gardien, $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je viens de dire pourquoi ce crédit a dû être relevé ; nous demandons plus d'argent, parce que les édifices fédéraux ont augmenté en nombre.

M. BORDEN (Halifax) : Je croyais que nous avions déjà voté un crédit pour ces services, cette après-midi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit, cette après-midi, que je serais obligé de demander $24,000, pour la raison que nous avons dépensé $15,000 de plus, en approvisionnement de houille seulement.

Edifices publics d'Ottawa—Gaz et éclairage électrique, y compris l'éclairage des ponts et chemins, $7,300.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député sait que nous avons posé de nouveaux appareils d'éclairage à l'électricité. Nous avons à éclairer un plus grand nombre d'édifices publics et les dépenses sont plus fortes.

M. REID (Grenville) : Demande-t-on des soumissions pour l'éclairage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un contrat a été signé. Ce crédit comprend aussi les frais de l'éclairage au gaz dans certains départements, y compris le ministère du Revenu de l'intérieur et le musée. L'augmentation des dépenses provient surtout de la pose d'appareils d'éclairage à l'électricité au Sénat, comme il y en a dans cette Chambre.

M. REID (Grenville) : Y a-t-il des compteurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Nous payons un prix fixe—deux dollars par lumière, par année.

Travaux publics—Imputables sur le revenu—Edifices publics—Territoire du Yukon—Loyers, chauffage, y compris le combustible, éclairage, approvisionnement d'eau—Nettoyage, conciergos, réparations, etc., $48,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà donné des explications à ce sujet lorsque le budget ordinaire a été adopté. C'est la dernière année que je demande à la Chambre des crédits pour ces services. Ces dépenses seront portées au compte de l'administration du Yukon, sauf les édifices fédéraux, c'est-à-dire l'hôtel des postes, l'hôtel du gouvernement et la résidence du gouverneur.

M. BORDEN (Halifax) : Qui surveille l'emploi de ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jusqu'à il y a quelques semaines, c'était notre architecte, M. Fuller, qui contrôlait l'emploi de ces deniers, sous la direction de M. Ross, commissaire du Yukon.

M. BORDEN (Halifax) : Quels loyers payez-vous à part ceux des quatre édifices que vous avez nommés cette après-midi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les loyers suivants. Habitation du commissaire des mines, maisons du juge Dugas et du juge Craig ; bureau de l'inspecteur des mines, à Silver-Creek ; bureau de l'inspecteur des mines, à Gold-Run ; bureau de l'inspecteur des mines, à Stewart-River ; bureau de l'inspecteur des mines, à Dominion-Creek ; bureau de l'inspecteur des mines, à Hunker.

M. REID (Grenville) : Quel est le montant total des loyers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $4,267 en tout.

M. BORDEN (Halifax) : Ces juges reçoivent $5,000 pour frais d'entretien, en sus de leur traitement. Payons-nous aussi le loyer de leur maison d'habitation?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous l'avons payé jusqu'ici.

M. BORDEN (Halifax) : Combien de plus que les $5,000 de frais d'entretien?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour le juge Dugas, $150 par mois; autant pour le juge Craig.

M. REID (Grenville) : Si j'ai bien compris, chaque juge reçoit son traitement, $5,000, pour allocation de subsistance et loyers, $1,800. C'est-à-dire qu'il reçoit $6,800 pour ses frais d'entretien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; le ministère de la Justice a toute l'affaire en mains ; j'exécute ses ordres. Lorsque l'exécutif décide de loger un juge, je suis averti et je dois fournir les fonds.

M. REID (Grenville) : Il y a le chauffage en plus. Le gouvernement paie-t-il le chauffage de la maison du juge Dugas?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lors de l'examen du budget ordinaire, j'ai donné un état complet des dépenses et tous les détails ; il y en avait une page entière.

M. REID (Grenville) : Le ministre doit savoir si la maison du juge est chauffée par le gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai fourni ces renseignements il y a un mois, mais je ne me les rappelle plus. On m'apprend qu'ils reçoivent le prix du combustible, je ne sais plus combien par année. Tout dépend du prix du bois de corde.

M. REID (Grenville) : Il y a aussi l'éclairage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils sont éclairés aussi.

M. REID (Grenville) : Et l'eau?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le suppose, oui.

M. REID (Grenville) : Et les domestiques?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. REID (Grenville) : Alors, puisqu'il en est ainsi, un juge au Yukon reçoit $5,000 de traitement, $5,000 d'allocation de subsistance, $1,800 pour loyer, plus le prix de l'éclairage, du combustible et de l'approvisionnement d'eau?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Oui, et les juges se plaignent amèrement, en vérité.

M. REID (Grenville) : Ils reçoivent environ $14,000 ou $15,000 par année. Le ministre de la Justice devrait nous fournir des renseignements à ce sujet ; qu'il nous éclaire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : En vertu de la loi, ils ont droit à $5,000 par année de traitement et $3,000 d'indemnité d'entretien. Je cite la loi. Je n'ai rien à dire de plus.

M. WILSON : Je crois que le ministre de la Justice a déclaré l'autre soir qu'il y aurait un changement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vous ai dit ce que contenait la loi actuelle ; je vous dirai plus tard ce qu'elle contiendra dorénavant.

M. WILSON : En fournissant ces explications maintenant, ce sera autant d'acquis.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je vous cite la loi actuelle. L'an prochain, en vertu d'un statut adopté par la Chambre, les juges recevront $5,000 de traitement et $5,000 de frais d'entretien.

M. REID (Grenville) : Cela revient à ce que je disais. On a déclaré devant la Chambre qu'un juge au Yukon toucherait $5,000 par année, pour ses frais d'entretien.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est ce qu'il touchera pendant le prochain exercice, après le 1er juillet. Aujourd'hui, il reçoit $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit présentement du budget supplémentaire du prochain exercice, alors que nous aurons à payer $5,000 en allocation de subsistance.

M. REID (Grenville) : Pendant le prochain exercice est-ce que les $5,000 couvriront le loyer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si le ministre de la Justice me dit de payer les loyers, je les paierai. Mais il vient de dire que l'an prochain, les juges recevront $5,000 pour leurs frais d'entretien.

M. REID (Grenville) : Il me semble que nous avons droit de savoir si les $5,000 couvriront le loyer. Le ministre de la Justice devrait nous dire si avec ces $5,000 le juge paiera son loyer, son éclairage, son combustible et ses frais d'entretien.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il y a quelques jours, toute cette affaire a été mise sur le tapis, la question a été vidée. Lorsqu'il s'est agi de l'allocation supplémentaire que recevraient les juges, l'an prochain, on m'a demandé à quoi servirait cette somme. J'ai parcouru la liste que j'avais qui indiquait le prix du loyer, de l'éclairage, du combustible, et j'ai donné à la Chambre tous les détails qui nécessitaient une augmentation.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne me rappelle pas que le ministre de la Justice nous ait parlé de cette question.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai lu une liste transmise par le commissaire du Yukon, mentionnant les dépenses à faire, afin d'expliquer pourquoi nous portions de $3,000 à $5,000 l'allocation pour frais d'entretien.

M. BORDEN (Halifax) : Le loyer était inclus, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, $150 par mois. J'ai aussi mentionné le bois et l'éclairage.

M. BORDEN (Halifax) : Ce que nous voulons savoir, c'est si ces $5,000 couvrent tous les item que vient de mentionner le ministre de la Justice.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'était certainement notre intention lorsque nous avons inscrit cet article au budget ; les $5,000 devaient tout couvrir et il ne devait plus y avoir d'autres réclamations. C'est encore notre intention.

M. REID (Grneville) : Je n'avais pas compris ce que je comprends maintenant et je crois avoir eu raison de vouloir bien comprendre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Sans doute.

M. LEONARD: Qui engage ces employés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le département qui les a engagés.

M. LEONARD : Qui les paye ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous-mêmes jusqu'ici.

M. LEONARD : Qui en a la direction immédiate ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La direction de ces employés a été laissée à l'architecte résident, M. Fuller, qui est maintenant à Ottawa. J'ai déjà dit qu'à l'avenir le département des Travaux publics transférerait au gouvernement du Yukon tous les bâtiments affectés aux services que l'on peut appeler provinciaux, et que nous ne garderions sous notre contrôle que les édifices fédéraux, c'est-à-dire, la résidence du gouverneur,—si l'on peut lui donner ce titre—et l'hôtel des postes. Tous les autres édifices provinciaux seront transférés au gouvernement du Yukon, parce qu'ils sont affectés aux services locaux de ce territoire.

M. LEONARD : Le département de l'honorable ministre a-t-il notifié Mme Louise Collinet que ses services n'étaient plus requis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons rien à faire avec ce personnel.

Il s'agit là d'une autre histoire. Nous payons le shérif et les gardiens, mais ils ne sont pas sous notre contrôle. Mme Collinet est gardienne du palais de justice. Il y a un certain nombre d'employés qui relèvent du département de la Justice avec lesquels je n'ai rien à faire. Je n'ai aucun doute que Mme Collinet appartient à cette catégorie d'employés, et je dois dire que je ne sais rien sur son compte.

M. FITZPATRICK.

M. LEONARD : Voici copie de la correspondance relative à cette employée :

Dawson, 4 avril 1902.

Madame Louise Collinet,

Madame,—A partir de ce matin, vos services ne seront plus requis au palais de justice.

(Par autorisation),

(Signé) C. A. DUGAS.

J'atteste par les présentes que le document ci-haut est une copie fidèle et authentique d'une lettre écrite par le juge Dugas, de sa propre main, et portant sa signature, et que je connais la signature du dit juge Dugas.

(Signé) GEORGE BLACK,
Notaire public dans et pour le territoire du Yukon.

Voici la lettre de M. Fuller :

Ministère des Travaux publics, Canada,
Bureau de l'architecte dirigeant,
Dawson, T.Y., 1er juillet 1901.

Louise Collinet, matronne,
Palais de justice, Dawson, T.Y.

Madame,—Comme on vous a retranché les rations, il a été décidé de vous accorder une indemnité mensuelle de $30, que vous toucherez en sus de votre salaire mensuel de $80. Vous demeurerez donc au service de M. le juge Dugas et agirez d'après ses instructions dans tout ce que vous serez tenu de faire, à titre de matrone du palais de justice.

Vous vous entendrez avec le juge au sujet de vos repas, mais il vous est prescrit de ne jamais les prendre dans le palais de justice même, ni d'y faire de feu pour la cuisine. Défense vous est également faite d'y recevoir des étrangers, sauf sur autorisation spéciale.

(Signé) T. W. FULLER,
Architecte dirigeant,
Ministère des Travaux publics.

Voici maintenant la lettre de Mme Louise Collinet adressée au département de la Justice :

Dawson, T.Y., 7 avril 1902.

Au sous-ministre de la Justice :—

Le 15 août 1899, je suis entré en charge, à titre de matrone du palais de justice de Dawson, et de servante du juge Dugas, ma rétribution mensuelle étant de $80, outre les rations. Je retirais ces rations, et M. le juge Dugas les prenait.

Le 1er juillet 1901, je reçus une lettre dont vous trouverez ci-joint copie notariée, et à dater de ce jour on me retrancha mes rations, et j'ai été forcé de payer à M. le juge Dugas les $30 en question. Jusqu'à cette époque, on m'avait ordonné de temps à autre de ne recevoir d'instructions que du juge lui-même, et de bonne foi j'ai refusé d'exécuter les ordres des autres fonctionnaires du palais de justice.

Après que la construction du nouveau palais de justice eût été terminée, je reçus ordre d'y demeurer de six heures à huit heures du matin et de neuf heures à onze heures du soir, et le reste du temps, il me fallait remplir les fonctions de cuisinière et de servante à la résidence du juge. La famille du juge se composait du juge lui-même, de sa femme, de son fils Aimé, de M. J. A. Longpré et de M. Pierre Leduc. Ces différentes tâches réunies m'imposaient trop de travail, et ayant exprimé le désir de ne pas travailler plus de douze heures par jour, je reçus le 4 avril 1902, du juge Dugas une lettre

dont vous trouverez ci-joint copie notariée, et je fus renvoyée.

Je demande qu'on me réintègre dans mes fonctions et qu'on notifie au juge avis de ne plus me calomnier comme il l'a fait depuis mon départ. Je veux bien qu'on fasse enquête sur mes services et ma vie privée, mais il me semble injuste d'être dépouillée de mon honneur, par les calomnies d'un juge de la cour Suprême.

Bien respectueusement,
(Signé) LOUISE COLLINET.

Cette lettre a été adressée au sous-ministre de la Justice et porte la date du 7 avril 1902.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A qui a-t-elle été adressée ?

M. LEONARD : Au député-ministre de la Justice. Lorsque Louise Collinet a été engagée par le département, un sieur Willie Saint-Denis a été aussi engagé en même temps qu'elle. Ils ont été renvoyés tous les deux pour les mêmes raisons, et voici ce que M. Willie Saint-Denis a écrit le 1er avril 1902, au sous-ministre de la Justice :

Dawson, T.Y., 1er avril 1902.

Au sous-ministre des Travaux publics,
Ottawa, Canada.

Monsieur,— Le 6 septembre 1899, je suis entré en charge, à titre de gardien du palais de justice et de serviteur de M. le juge Dugas. Le 21 mars 1902, j'ai été démis de ma double charge, et cela sans cause. Je demande a être réintégré dans ma charge ou bien qu'on me fasse connaître les raisons de mon renvoi. Je veux que ma nomination date d'Ottawa et que mes devoirs soient bien définis, vu que pour la période de mon service, mes principaux devoirs se résumaient à servir le juge Dugas chez lui, et sur les $160 de gages qui m'étaient donnés tous les mois, j'ai été forcé de remettre $40 par mois à M. le juge Dugas. M. le juge Dugas m'a congédié, parce que je refusais de lui servir de valet, de garçon de table, de charroyer l'eau, de fendre le bois, de faire le nettoyage de la maison, outre ce qu'il me fallait faire à titre de gardien du palais de justice. Je désire savoir si cela faisait partie de mes devoirs et si le juge avait le droit de me forcer à lui remettre mensuellement les $40 en question.

Bien respectueusement,
(Signé) WILLIE ST-DENIS.

Et le 12 avril il écrit de nouveau ce qui suit :

Dawson, T.Y., 12 avril 1902.

Au sous-ministre des Travaux publics,
Ottawa, Canada.

Monsieur,—Le 1er avril 1902, j'ai adressé au sous-ministre de la Justice une lettre qui doit être rendue à destination. Dans cette lettre, je me plains de ce qu'on m'a injustement démis de ma charge de gardien du palais de justice à Dawson, et je me plains aussi de la persécution de M. le juge Dugas.

Après avoir été démis, j'obtins la charge de gardien de nuit au bureau de poste, où je remplis mes devoirs d'une façon irréprochable—comme l'ont attesté et le directeur de la poste, M. Hartman, et M. Bertrand du ministère des Travaux publics ici.

Le 11 avril 1902, je fus démis de ma nouvelle charge, sans cause, et aujourd'hui M. Bertrand m'a informé qu'il avait été forcé de me congédier par le juge Dugas qui me déteste et a demandé avec instance à me faire remplacer par un neveu de M. J. E. Girouard, Jean Marier, qui est arrivé à Dawson lundi dernier.

Je demande à être réintégré dans l'une ou l'autre de ces charges et je crois avoir droit à la première, dont j'ai été démis par la persécution de M. le juge Dugas.

Bien respectueusement,
WILLIE ST-DENIS.

Maintenant, je voudrais savoir de l'honorable ministre des Travaux publics, si ces deux personnes, employées comme gardiens au palais de justice de Dawson, sont sous la dépendance immédiate du ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jusqu'ici, ils l'ont été, mais ne le seront plus à l'avenir. Je ne connais rien, il va sans dire, des gens dont l'honorable député (M. Léonard) a parlé. Les lettres portent toutes une date récente et je ne les ai pas lues. C'est la première fois que j'en entends parler. Je ne crois pas à ces récits. A vrai dire, je ne connais rien de l'affaire. C'est une nouvelle qu'on m'apprend. J'irai aux renseignements. Je demanderai à M. Bertrand de me dire quels sont ces gens-là. Mais, avant d'en connaître plus long, je ne puis pas ajouter foi à des accusations de cette nature. Les gens que l'on congédie ne sont pas généralement de fort bonne humeur. L'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) est à portée d'entendre ce que dit mon honorable ami (M. Léonard) et il serait certainement étrange qu'un juge se fût rendu coupable d'une pareille conduite.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre devrait au moins savoir si l'architecte résident attaché à son ministère a donné les ordres qu'il est censé avoir donné, le 1er juillet 1901, à cette femme du nom de Louise Collinet :

Dawson, T.Y., 1er juillet 1901.

Louise Collinet, gardienne,
Palais de justice, Dawson, T.Y.

Madame,— Vos rations vous ayant été retranchées, il a été résolu de vous allouer $30 par mois pour votre nourriture, somme que vous recevrez en sus de votre salaire de $80 par mois. Par conséquent, vous demeurerez au service de M. le juge Dugas et suivrez ses instructions quant aux travaux que vous aurez à faire comme gardienne du palais de justice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qui a donné ces ordres ?

M. BORDEN (Halifax) : M. T. W. Fuller, architecte résident attaché au ministère des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Fuller est présentement à Ottawa.

M. BORDEN (Halifax) : En effet. La lettre ajoute :

Vous vous entendrez avec le juge pour vos repas que vous ne devrez jamais, en aucune circonstance, prendre dans l'enceinte du palais de

justice. Vous ne devrez pas y faire de feu pour votre ordinaire, etc., ni recevoir des étrangers sans une autorisation spéciale.

(Signé) T. W. FULLER,
Architecte résident,
Ministère des Travaux publics.

En ce qui concerne le ministère des Travaux publics, il serait bon de savoir pourquoi la gardienne serait au service de M. le juge Dugas et suivrait les instructions de ce dernier quant à ses travaux comme gardienne du palais de justice. Au ministre de la Justice il incombe de s'informer pourquoi la gardienne devait être au service de M. le juge Dugas et suivre ses instructions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'y comprends rien.

M. BORDEN (Halifax) : Il faudra que le ministre comprenne, et le comité aussi. Je demanderai au ministre de la Justice si la lettre que mon honorable ami (M. Léonard) a lue a été reçue au ministère ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le ministère de la Justice a reçu cette lettre et l'a transmise immédiatement au ministère des Travaux publics, car nous n'avons absolument rien à faire avec cette femme qui se dit gardienne du palais de justice et qui n'a pas été nommée par nous.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le secrétaire de mon ministère, qui est présent, m'apprend qu'il a reçu ces documents hier. Je n'en avais pas entendu parler avant de les entendre lire dans cette enceinte il y a un instant. Je m'informerai demain auprès de M. Fuller pour savoir ce qui s'est passé. Je n'y comprends rien.

M. BORDEN (Halifax) : Ce sont des déclarations très étranges.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Très étranges en effet.

M. BORDEN (Halifax) : Et ce crédit devrait rester en suspens jusqu'à ce que le ministre soit en mesure de nous fournir des explications.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas lieu de laisser le crédit en suspens. J'ai promis de fournir des éclaircissements demain. Dépêchons la besogne.

M. BORDEN (Halifax) : Au besoin, nous pouvons examiner un autre article du budget, mais il nous faut des renseignements au sujet de cet incident.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vous communiquerai ces renseignements demain.

M. BORDEN (Halifax) : Cette femme allègue—est-ce vrai, je l'ignore—que pendant quelle remplissait les fonctions de gardienne du palais de justice, elle était, en réalité, domestique chez M. le juge Dugas. De plus, elle ajoute—ce que j'ai peine à croire et ce que je regretterais, si c'était vrai—qu'elle était obligée de rembourser une partie des $110 par mois, qu'elle recevait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis pas comprendre ça.

M. BORDEN (Halifax) : Les lettres reçues au ministère des Travaux publics rendent une enquête nécessaire non seulement de la part du ministère de la Justice, bien que toute la correspondance ait été transmise au premier de ces ministères. Que pareille chose ait eu lieu, me semble extraordinaire et je ne suis pas prêt à le croire. Cependant le nommé Willie Saint-Denis déclare qu'il a remboursé partie de son allocation à un fonctionnaire appartenant à la magistrature. Cette déclaration exige une enquête de la part du ministère des Travaux publics et de celui de la Justice, aussi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais télégraphier immédiatement à M. le juge Dugas et à l'employé qui l'accuse d'avoir touché une commission, car c'est bien de cela qu'il s'agit. Je télégraphierai le texte de la lettre et, demain matin, je ferai venir M. Fuller et soumettrai l'affaire.

M. REID (Grenville) : Un juge qui toucherait une pareille commission manquerait-il à ses devoirs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A quoi bon de poser cette question ? La faute est flagrante, si l'accusation est vraie, mais je ne puis y ajouter foi. Cela n'a pas de sens.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A vrai dire, je ne connais rien de tout cela. J'ai toujours cru, et je crois encore, qu'un juge qui reçoit $5,000 de traitement, plus $3,000, par année, en allocation de subsistance, devrait à même cette dernière somme rencontrer les dépenses de sa maison et solder tous ses frais d'entretien. Quant à la femme qu a porté cette accusation, je comprends qu'étant gardienne du palais de justice et, par conséquent, fonctionnaire de l'Etat, elle avait droit à sa ration, tout d'abord, mais que, vivant chez le juge, la ration a été mise dans le fonds commun. Le juge la pensionnait et recevait la ration pour pourvoir à son entretien. Je crois qu'il n'y a rien de plus. Si c'est là ce qui s'est passé, l'affaire n'est pas grave ; mais si vous allez plus loin et si vous prétendez que cette femme, au lieu de sa ration, recevait $40 par mois comme allocation de subsistance, et que cette somme était remise au juge, il n'y aurait pas trop à redire, non plus, s'il est établi qu'elle vivait chez le juge et que tous deux étaient convenus de mettre leurs allocations en commun. D'un autre côté, si le juge a touché l'argent et n'a pas nourri cette femme, il y aurait lieu de tenir une enquête et, si l'accusation était vraie, il entendrait parler de moi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Fuller devra nous dire demain ce qui en est et si j'ai ces renseignements avant l'appel de l'ordre du jour, je m'empresserai de les faire connaître à la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Il ne semble pas convenable que cette dame qui reçoit des rations demeure avec le juge, et que celui-ci retire lui-même ces rations. Pour un juge de la cour Suprême du Yukon, la chose ne me paraît guère séante, pour ne pas dire plus. Le ministre de la Justice, il me semble, ne doit pas envisager la chose d'un œil approbateur.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On vit sans doute là-bas dans un milieu fort anormal.

M. BORDEN (Halifax) : C'est là un euphémisme dont se sert le ministre, pour le moins dire. Il y a, en effet, comme il le fait observer, quelque chose d'extraordinaire dans le témoignage de cette femme et dans la déposition de cet homme qui nous déclare que tout en remplissant les fonctions de serviteur chez le juge, il lui versait partie de l'indemnité qu'il recevait du gouvernement. Je ne demande pas que cet item demeure en suspens, car j'apprécie le mobile qui fait agir le ministre des Travaux publics ; mais je veux qu'il soit bien entendu que, plus tard, on nous mettra en lieu d'obtenir ces renseignements et de les discuter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si j'obtiens ces renseignements aujourd'hui, j'en ferai le dépôt demain au matin.

M. LEONARD: L'honorable ministre voudra-t-il, en même temps, s'informer pourquoi le juge Dugas renvoie de son service une personne engagée au mois, sans lui donner même un avis d'un jour ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne connais rien de tout cela, je n'y puis rien comprendre.

M. LEONARD: Dans tous les cas, en ma qualité de député, je mets devant la Chambre le fait suivant, que l'honorable juge Dugas s'est fait payer par des employés publics pour les garder à son service. L'honorable ministre de la Justice a expliqué qu'ils ont payé cela parce qu'ils restaient dans la même maison que le juge Dugas. Depuis quand les servantes payent-elles leur maître pour rester avec lui ? N'est-ce pas toujours, au contraire, le maître qui paye ses servantes ?

M. BORDEN (Halifax) : Si je ne me trompe, le juge, à l'avenir, aura à faire face aux frais d'installation de sa maison d'habitation et recevra une indemnité de $5,000, à titre d'allocation de subsistance. D'après le rapport de l'auditeur général, je vois que les frais d'installation de la résidence du juge Dugas se sont élevés à $4,128.67. Que fera-t-on à l'avenir à cet égard ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous suivons à cet égard la direction du ministère de la Justice. Quand on nous demande d'installer dans la maison du juge un appareil de chauffage ou d'éclairage, nous nous exécutons.

M. REID (Grenville) : Cette maison d'habitation est-elle la propriété de d'Etat?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, nous l'avons à bail.

M. REID (Grenville) : Vous acquittez les frais d'installation et le loyer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il nous arrive souvent, même à Ottawa, de faire des réparations aux édifices que nous louons. A dater du 1er juillet, nous ne parlerons plus de loyers au Yukon.

M. REID (Grenville) : L'année dernière, le juge Dugas a reçu $5,000 de traitement, et le ministère a payé, en outre, $4,128 pour la redevance et frais d'installation. Les travaux de réparation à la maison du juge Dugas sont terminés cette année et il obtient une augmentation de traitement de $2,300.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons fait ces frais, il est vrai ; mais à l'avenir, il n'y aura plus de frais de ce genre.

M. TAYLOR : Qui a autorisé ces paiements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le regrette, mais il m'est impossible de vous donner plus amples renseignements.

M. REID (Grenville) : Le ministre de la Justice pourrait nous donner des éclaircissements à ce sujet. Ces jours derniers, il nous a dit que le juge Dugas a touché l'année dernière $5,000 de traitement et $3,000 à titre d'indemnité d'entretien ; et voilà qu'il figure ici, en outre, $4,128 à titre de frais d'entretien.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'année dernière, en autant que je sache, le juge Dugas, d'après la teneur du statut, avait droit à $5,000 de traitement et à $3,000 pour ses frais d'entretien. Pour l'année prochaine, il a droit à $5,000 de traitement et à $5,000 à titre d'allocation de subsistance.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et l'année prochaine, je n'aurai pas un seul dollar à payer.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre de la Justice n'a pris que tout récemment la direction de son ministère. Ce n'est pas lui, mais le gouvernement que nous attaquons. Les ministres se succèdent, les portefeuilles changent de main, et quant à nous, c'est là un simple accident.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le ministère de la Justice n'est pas responsable de ces frais. Cette dépense n'est pas notre fait.

M. BORDEN (Halifax) : Je comprends parfaitement la chose ; mais il n'en est pas moins vrai qu'il s'agit de frais concernant l'administration de la justice au pays, et c'est mon honorable ami qui a la direction de ce ministère. L'année dernière, le juge Dugas a touché $5,000 de traitement, plus $3,000 à titre de frais d'entretien, et voilà, en outre, un autre article de $4,128.67 dépensés pour lui, et sur cette somme il y a $900 pour loyer. Défalcation faite de ces $900, il reste $3,228.67 dépensés sur cette maison d'habitation affermée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas du tout. Nous avons dépensé $990 pour combustible, $776 pour éclairage et $1,800 pour loyer. Par le passé, le ministère de la Justice a voulu que ces articles de dépense au Yukon fussent à la charge du ministère des Travaux publics, et je les ai acquittés. Abstraction faite de ces frais, le reste de la dépense est insignifiante.

M. TAYLOR : Pourquoi cette indemnité de $3,000 est-elle accordée au juge ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela ne m'intéresse pas. Nous avons reçu instruction d'acquitter le prix du loyer, les frais de combustible et d'éclairage, ce que nous avons fait. Mais c'est la dernière fois que cela arrive. Le ministre des Travaux publics n'éprouve guère de plaisir à se sacrifier, en exécutant les ordres des autres ministres.

M. BORDEN (Halifax) : Je sympathise vraiment avec le ministre des Travaux publics ; et ses collègues devraient lui venir en aide dans la discussion de ces item, quand le fardeau lui devient trop lourd à porter. Jetons encore un coup d'œil sur l'ensemble de ces frais. Il a été payé à la compagnie de force et d'électricité de Dawson, pour installation de 16 lumières, 6 attaches de lumières électriques, 2 tasseaux réunis en un seul, 1 reverbère, $152.75 ; éclairage, d'octobre à avril ; 13 lampes, 192 nuits et 4 lampes, 173 nuits, $776 ; et A. Delâge, réparations, $535.-70 ; D. A. Matheson, 45 cordes de bois de chauffage, $990 ;McLennan, McFeely et compagnie, diverses réparations, $340.15 ; P. J. Overton, peinturage, $41.20 ; Cortland, Starns, redevance, $900 ; Compagnie de scierie mécanique du Yukon, bois de construction, $339.87 ; soit une totalité de $4,128.67. Je tiens à savoir quelles sont les stipulations intervenues avec M. Starnes au sujet du bail de cette maison ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est impossible de se rappeler tous ces détails. Je sais que nous avons payé $150 par mois pour cette maison d'habitation, depuis que le juge l'occupe.

M. REID (Grenville) : Le ministre de la Justice vient de nous dire que tous ces frais se trouvaient compris dans l'indemnité accordée au juge pour frais d'entretien. En pareilles circonstances, le ministère de la Justice a-t-il, en outre, donné l'ordre de payer tous ces comptes, en sus de l'indemnité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis rien ajouter à ce que j'ai dit. Ces frais ont été acquittés, et je ne vois guère de moyen de les recouvrer.

M. REID (Grenville) : Il y a un moyen bien simple de rentrer dans ces débours. Si le juge Dugas touche $3,000 à titre de frais d'entretien, et que cette indemnité soit censée répondre à ces item, on devrait l'obliger à remettre cet argent. Il n'y aurait rien de plus légitime.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai payé que ce que j'ai reçu ordre de payer, et rien de plus. Si le ministère de la Justice veut faire enquête sur ces dépenses, soit, je ne m'y oppose pas.

M. BORDEN (Halifax) : Le juge Dugas a touché $3,000 d'indemnité. En outre, le ministère des Travaux publics a payé $990 pour combustible, $928.75 pour éclairage et installation des lumières et $1,309.92 pour réparations faites à sa maison d'habitation, outre la redevance de $1,800. Pour le coup, le chauffage et l'éclairage doivent entrer dans les frais d'entretien. Le ministre des Travaux publics nous dit qu'il a acquitté ces comptes, d'après les instructions qu'il a reçues. De quel ministère a-t-il reçu cet ordre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le répète, le ministre de la Justice m'a donné instruction de payer le loyer pour la maison d'habitation du juge, ainsi que les frais de chauffage et d'éclairage. C'est ce que nous avons fait par le passé. Pendant une année ou deux, il a régné la plus grande confusion dans ce pays. Il n'y avait pas de fonds disponibles ailleurs, et à tort ou à raison, nous avons payé ces comptes, mais c'est à droit, je suppose, comme d'habitude.

M. BORDEN (Halifax) : C'est manquer d'égards envers le parlement que de nous donner à supposer que cette indemnité de $3,000 est tout ce que le gouvernement accorde au juge Dugas ou aux autres juges pour frais d'entretien. Pourquoi a-t-on acquitté ces frais de chauffage et d'éclairage, en sus des $3,000 d'indemnité?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai rien à ajouter aux éclaircissements que j'ai donnés. C'est la coutume établie et le juge Dugas s'est plaint à mainte reprise de l'insuffisance de son traitement, malgré tout ce que nous avons déboursé pour lui. J'en conviens, il paraît assez singulier qu'il nous faille payer les frais d'éclairage et le reste.

M. BORDEN (Halifax) : Que signifie cet item de $430, pour le palais de justice et l'appartement du juge, page V-49, du rapport de l'auditeur général?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit du palais de justice et de la chambre du juge.

M. BORDEN (Halifax) : Relativement à la maison d'habitation du juge Dugas, je ne vois pas qu'il soit fait mention du prix du loyer. Comment ce loyer se paie-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous payons, en outre, $150 par mois pour le loyer.

M. BORDEN (Halifax) : A quelle page du rapport de l'auditeur général cet item se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La chose est indiquée dans le mémoire que j'ai ici.

M. BORDEN (Halifax) : C'est dans le rapport de l'auditeur général que je puis puiser mes renseignements. Page V-49, à l'article de " la maison d'habitation du juge Craig, Dawson," je vois que nous avons payé à la Compagnie commerciale de l'Alaska $25 pour un poêle ; à la Compagnie de force et d'électricité de Dawson $49.50 pour installation de lumières et $494 pour éclairage ; à D. A. Matheson, $759 pour bois de chauffage; à la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, $86.63 pour bois de chauffage. En outre, nous avons payé à la Compagnie de scierie mécanique du Yukon $70 pour 4 bibliothèques. Est-ce que le juge Craig occupe une maison d'habitation, aux frais du pays?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le répète, par le passé nous avons payé le loyer de la maison occupée par le juge ainsi que les frais d'éclairage et de chauffage. Je ne suis pas en mesure d'expliquer tous les articles du rapport de l'auditeur général. Il serait préférable de demander ces explications au comité des comptes publics.

M. TAYLOR : L ministre peut-il nous expliquer les item composant le crédit de $48,000 qu'il nous demande ? Si quelques-uns de ces articles vont au delà de l'exercice courant, il nous faudra biffer le montant du budget du prochain exercice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici des obligations à acquitter jusqu'au 1er juillet prochain, et ce sera tout.

M. TAYLOR : Le juge Dugas et le juge Craig touchent respectivement un traitement de $5,000 et une indemnité de $3,000 ; or, qui a violé la loi, en leur payant davantage ? C'est le fait du ministère des Travaux publics ou du ministère de la Justice. On a payé ces comptes à Dawson même puis on a transmis ici les pièces justificatives et l'auditeur général a approuvé la chose. On n'a pas soumis ces comptes à l'auditeur, avant de les acquitter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne me demande pas sans doute de répudier nos obligations. Nous avons loué ces maisons et force nous est bien de payer le loyer jusqu'au 1er juillet.

M. TAYLOR : Alors, il faudrait défalquer du traitement des juges jusqu'au 1er juillet, ce qui a été payé de trop. Chaque juge a droit à $5,000 de traitement et à $3,000 d'indemnité et rien de plus, et si le gouvernement a acquitté d'autres frais, c'est au juge à les rembourser. Il leur serait facile de faire face à leurs dépenses avec une somme de $1,000 par année. Cette indemnité de $3,000 est censée couvrir le loyer, les frais d'éclairage et de chauffage. Pourquoi le ministre des Travaux publics se permet-il de venir au secours du juge, en lui accordant une nouvelle indemnité de $4,000, sous forme de redevance, éclairage, combustible ? Quelqu'un a dû autoriser ces dépenses, car sans cela, on n'aurait pas payé ces comptes. La responsabilité en retombe soit sur le ministère de la Justice soit sur le ministère des Travaux publics. Quoiqu'il en soit, c'est au mépris de la loi qu'on a fait ces dépenses et, pour le coup, le ministre n'entend pas imposer à la Chambre un crédit contraire à la loi. Nous ne voulons nullement répudier nos dettes légitimes. Or, ici il s'agit d'une dette illégitime. Si on la paie, que ce soit à même le traitement du juge.

M. REID (Grenville) : C'est bien ici que le ministre de la Justice serait en lieu d'exercer les pouvoirs de sa charge. Il déclare que le juge Dugas touche $3,000 d'indemnité. Le ministre des Travaux publics demande comment il se fait que l'auditeur général ait appuyé et approuvé ces comptes, s'ils ne sont pas légitimes. C'est qu'on a stipulé le paiement de cette indemnité de $3,000 de façon à ce que l'auditeur ne pût soulever d'objections. Le ministre des Travaux publics affirme que les frais en question s'ajoutent à l'indemnité. Or, le ministre de la Justice déclare que la redevance est comprise dans l'indemnité. En pareilles circonstances, le ministre de la Justice devrait obliger le juge Dugas à entrer en composition ; sinon, il est indigne d'occuper le portefeuille de la Justice.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le ministre de la Justice doit se borner à affirmer, relativement aux dépenses du passé, qu'il se fera un devoir d'aller aux renseignements à ce sujet qu'il soumettra à la Chambre le résultat de son enquête et exprimera alors son avis. Pour le moment, je ne suis pas en mesure de me prononcer en connaissance de cause sur autre chose que le traitement et l'indemnité auxquels les juges ont droit. Quant à l'avenir, j'aurai l'œil à ce que cette indemnité de $5,000 tienne lieu de frais d'entretien et que les juges ne reçoivent rien sous forme de loyer, éclairage, chauffage et le reste. J'en prends l'engagement.

M. REID (Grenville) : Le ministre n'a-t-il pas le devoir de redresser les torts du passé ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'ai le devoir de m'assurer des faits, puis de prendre une décision. L'honorable député n'entend pas sans doute que j'accepte comme des faits tout ce qui a été affirmé ici ce soir. On a fait ces affirmations de bonne foi, je n'en doute point.

M. REID (Grenville) : Mais le ministre nous a déclaré que le juge Dugas touche une indemnité de $3,000, qui est censée couvrir ces item.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne rétracte rien de ce que j'ai dit.

M. REID (Grenville) : Si, de l'avis du ministre, l'indemnité est censée couvrir ces item, et si, de fait, on a payé ces comptes en sus de l'indemnité, le ministre de la Justice n'a-t-il pas le devoir de faire rembourser ces dépenses ? Et la session prochaine, il sera ainsi en lieu de venir déclarer à la Chambre qu'il est rentré dans ses débours.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La session prochaine, je me ferai un devoir de répondre à toutes les questions qu'on me posera. Mais je n'entends pas dire d'avance ce que je ferai, la session prochaine.

M. REID (Grenville) : Le ministre ne veut-il pas s'engager à nous dire quelle initiative il prendra au sujet de dépenses irrégulières faites, je ne dis pas de propos délibéré, mais par suite de quelque pas de clerc, sans doute ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On n'a pas fait de pas de clerc. L'ancien ministre de la Justice m'a dit que j'étais tenu de payer les redevances et les comptes du chauffage et de l'éclairage. A tort ou à raison, voilà le instructions qu'on m'a données.

M. REID (Grenville) : Voilà une franche et loyale déclaration de la part du ministre des Travaux publics, et il se trouve exonéré de tout blâme. Mais cette déclaration n'établit que plus clairement le devoir du ministre de la Justice, relativement au redressement de ce tort. Je demande au ministre s'il prendra les moyens de le faire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'appel en faveur du redressement des griefs est entendu et j'agirai en conséquence.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre de la Justice ne doit pas l'oublier : le débat ne roule pas sur les allégations du député de Laval (M. Léonard). C'est sur les pièces publiques contenues au rapport de l'auditeur général que nous nous appuyons. Si l'indemnité de $3,000 n'englobe pas ces item de redevance, et autres, le ministre de la Justice sera en lieu de revenir nous dire l'année prochaine qu'ils sont exclus de l'indemnité portée au chiffre de $5,000. Ou bien, si le ministre ne détenait plus ce portefeuille à l'époque où ces articles seront débattus, il est possible que son successeur prenne la même attitude, comme l'a fait le ministre démissionnaire, s'il faut prendre au pied de la lettre la déclaration du ministre des Travaux publics. Je me permettrai de dire au ministre, en toute déférence, qu'il est urgent de faire enquête à ce sujet. Ce n'est pas qu'à mon sens, il se soit prononcé dans un sens opposé ; au contraire, si je ne me trompe, il est décidé à le faire. Et cette enquête devra être approfondie ; car, abstraction faite de tout ce que peut prétendre le ministre, nous savons qu'une indemnité à titre de frais d'entretien doit comprendre le loyer et autres articles qu'on a fait payer par l'état.

Ce qui doit nous servir de guide et de boussole ici, ce n'est pas l'opinion du ministre de la Justice sur la légitimité de la chose, mais c'est la loi elle-même et le crédit voté par le parlement. Le crédit de la Chambre stipule que l'indemnité est affectée aux frais d'entretien, et quant à faire meubler leurs maisons d'habitation aux frais de l'Etat, ces juges du Yukon n'y ont pas plus droit que ceux d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse. Que dirait le ministre de la Justice si, outre cette indemnité, un juge du Yukon avait droit de faire meubler sa maison d'habitation, d'y faire installer la lumière électrique et d'y faire exécuter des réparations par des menuisiers aux frais de l'Etat, droit dont ne jouit nul autre juge au pays ? Quel principe peut-on invoquer à l'appui d'une semblable prétention ? Le ministre de la Justice ne saurait vous en suggérer un seul.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas prétendu le faire.

M. BORDEN (Halifax) : Je le comprends parfaitement.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le chef de l'opposition comprend sans doute l'attitude que j'ai adoptée. Législativement, le juge a droit à un traitement de $5,000. En outre, il lui est voté un crédit de $3,000 à titre d'indemnité. J'ai cru qu'on avait accordé à ces juges une indemnité de $3,000 afin de les mettre relativement sur le même pied que ceux des anciennes provinces, cette indemnité étant jugée nécessaire en raison du coût plus élevé de la vie au Yukon. Lorsqu'il s'agit de dépenses, ce n'est pas sur les intentions et les opinions des ministres qu'il faut s'appuyer, mais bien sur les faits, sur les statuts et les crédits budgétaires. Le statut stipule un traitement de $5,000 et aux crédits budgétaires il est inscrit une indemnité de $3,000. Voilà tout ce que je sais. L'année prochaine, cette difficulté ne se présentera plus, en ce qui me concerne au moins.

Quand il s'est agi d'augmenter l'indemnité accordée aux juges du Yukon pour frais d'entretien, le chef de l'opposition me demanda des éclaircissements. Qu'il veuille bien se reporter au compte rendu officiel des Débats et il y trouvera consignées les

paroles que j'ai prononcées : j'ai parcouru la liste des frais, déclarant qu'il était urgent d'augmenter l'indemnité, en raison des frais plus élevés qu'un juge du Yukon doit s'imposer puor se mettre sur un pied d'égalité avec ceux des autres provinces. J'ai cité, entre autres articles, celui de la redevance, $150 par mois, puis ceux de l'éclairage, du chauffage et des gages des serviteurs. J'ai même cité, si je ne me trompe, le prix du pain et de la viande de bœuf et autre prix en vogue au Yukon. Donc, tout bien considéré, si on a payé à ces messieurs quelques suppléments il m'est impossible de dire à la Chambre comment la chose est arrivée. Il va sans dire que je n'ai d'autorité que sur les crédits votés à mon ministère : le traitement de $5,000 et l'indemnité de $3,000. Là se borne mon autorité. Le ministre des Travaux publics affirme qu'on lui a demandé de construire des maisons d'habitation pour ces juges, et en outre, de meubler ces demeures, d'y installer la lumière électrique, de les chauffer ; or, tout cela n'est nullement de mon ressort, quoique j'accepte la responsabilité de l'initiative prise par mon prédécesseur. Quant à l'avenir, je puis bien affirmer que cela ne se répétera plus. Je ne saurais le permettre, et en raison du débat qui a surgi ici ce soir, le ministre des Travaux publics sans doute ne permettra plus la chose. J'ajoute que, lorsque la question de porter le chiffre de l'indemnité à $5,000 a été débattue en séance du cabinet, la raison alléguée à l'appui de cette augmentation est que ces messieurs recevraient cette somme directement, et non pas d'une façon indirecte, indépendamment de leur traitement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois déclarer que non seulement on m'a demandé d'acquitter le loyer mais, en outre, que j'ai reçu du ministère de la Justice une douzaine de lettres me demandant de construire des maisons d'habitation pour les juges. Il n'y a pas bien longtemps, j'ai reçu des réquisitions pour la construction de ces maisons d'habitation ; et en attendant, on m'a demandé d'acquitter les loyers et les comptes d'éclairage et de chauffage. Mainte et mainte fois le ministère de la Justice m'a pressé de construire des résidences pour ces juges. Quant à savoir si mon honorable ami le fera à l'avenir, c'est à lui de le dire.

M. TAYLOR : Le ministre des Travaux publics, je suppose, a reçu l'autorisation par écrit du ministre de la Justice, pour faire ces paiements. En faisant le dépôt de ces documents, il dégagerait sa responsabilité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'affirme pas avoir reçu une autorisation par écrit pour tout ce que le gouvernement a décidé de faire ; ce n'est pas ainsi que se font les affaires. Mais, je l'affirme, j'ai nombre de lettres me demandant d'ériger des maisons d'habitation pour les deux juges du Yukon, et en attendant, il a été décidé d'acquitter le loyer, les comptes de chauffage et d'éclairage.

M. TAYLOR : Pour le coup, le ministre de la Justice n'irait pas enfreindre la loi, sans y être autorisé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne sache point avoir enfreint la loi.

M. REID (Grenville) : La responsabilité du ministre des Travaux publics se trouve dégagée, sans doute, par le fait qu'il a reçu des instructions du ministère de la Justice ; et le ministre de la Justice lui-même s'exonère en rejetant le blâme sur son prédécesseur. A mon avis, pourtant, le ministre des Travaux publics a bien sa petite part de responsabilité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'assume la responsabilité tout entière.

M. REID (Grenville) : Maintenant que le ministre des Finances est au milieu de nous, il sera peut-être plus facile de savoir avec précision si la redevance fait partie de l'indemnité de $3,000. Lorsque le juge Dugas a été nommé président du tribunal du Yukon, cette question d'indemnité a été débattue en séance du cabinet. Est-ce qu'il n'existe pas un document établissant la nature de cette indemnité et si le loyer y est compris.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne serait guère facile de donner des détails aussi précis qu'on le veut sur la nature de chaque item approuvé par le cabinet. Au sujet des affaires du Yukon, nous avons compris que la situation de ce pays différait du tout au tout de celle des anciennes provinces du Canada, et en accordant ces indemnités aux fonctionnaires de ce district, nous avons agi avec plus de libéralité qu'il ne serait possible de le faire à l'endroit des vieilles provinces. Comme la question intéresse surtout le ministre de la Justice et le ministre des Travaux publics, j'hésiterais à exprimer un avis, n'était le fait que, du débat qui s'est engagé ici ce soir, il se dégage un enseignement bien clair : c'est que le juge Dugas a touché une somme que le ministre de la Justice ne supposait nullement que ce juge pût recevoir, d'après les stipulations établies. Avant de prendre une initiative quelconque à ce sujet, le ministre de la Justice veut, à bon droit, constater dans quelles circonstances l'ordre en question a été donné. Cependant, nous ne songeons nullement à partager la responsabilité de cette affaire. Le cabinet, collectivement, accepte cette responsabilité. Indépendamment de ce qu'on a pu penser de la libéralité du gouvernement accordant pareille indemnité par le passé, le ministre de la Justice nous déclare qu'à l'avenir, la chose ne se répètera plus. Les députés de la gauche condamnent, à bon droit, l'irrégularité. Accordons aux juges un généreux supplément ; mais que ce supplément couvre tous les frais, et qu'à l'avenir, il ne se dépense plus

un seul sou pour des frais comme ceux qui figurent au rapport de l'auditeur général. Quant au passé, j'incline à croire que le juge a reçu une indemnité quelque peu trop large.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre de la Justice et le ministre des Finances n'ont peut-être pas encore mis l'affaire en pleine lumière. J'ai cherché à découvrir le crédit à même lequel on a payé ces comptes. On a apparemment puisé dans le crédit affecté aux édifices publics du Yukon. Que dirait-on si le ministre des Travaux publics s'avisait d'acquitter lui-même son loyer, ou celui du ministre des Finances, du ministre de la Justice, à même le crédit consacré aux édifices fédéraux dans l'Ontario ? Et pourtant, en acquittant ces comptes en question à même les crédits affectés aux édifices publics du Yukon, la conduite du ministre est aussi répréhensible. Il y a parité parfaite entre les deux exemples. Peu importe, du reste, qu'il ait suivi oui ou non, les instructions du ministre de la Justice ou de tout autre. J'hésite à croire que le ministre de la Justice démissionnaire ait ordonné de payer ces comptes à même un crédit de ce genre. Cette question, à mon avis, demande l'enquête la plus approfondie de la part du ministre de la Justice et du ministre des Finances, gardien attitré de la caisse publique. Je comprends parfaitement qu'ils ne soient pas en mesure de nous donner, pour le moment, tous les éclaircissements voulus, ou de nous dire quelle ligne de conduite ils entendent suivre, avant d'avoir étudié la chose. Le débat actuel aura été utile à plus d'un point de vue ; et l'enquête projetée, qui sera, je l'espère, approfondie et sérieuse, les mettra en mesure de venir plus tard faire à la Chambre un exposé lucide et complet de toute la question.

L'honorable M. HAGGART : Cette question de crédits se présente sous un aspect encore plus singulier. Voici un crédit de $3,000, à titre d'indemnité, et un autre de $5,000 à titre de traitement, soit $8,000. Pour le coup, l'auditeur général doit savoir si le prix du loyer est compris dans l'indemnité. Comment ce fonctionnaire a-t-il pu aprouver ce compte ? Voilà le côté singulier de l'affaire. Il est possible qu'il s'agisse d'un crédit général affecté aux édifices publics du Yukon, et qu'on y ait puisé. L'auditeur général est responsable envers la Chambre et se trouve sous la direction du ministre des Finances. Sa conduite est injustifiable. A quoi bon voter des crédits, s'il est permis de les détourner de leurs fins ? L'auditeur général est chargé de veiller à l'application de ces crédits. Ici, il semble avoir manqué à son devoir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne convient-il pas que le mot "loyers" renferme tous ces articles ? L'année dernière, on avait porté au budget sous la rubrique de "loyers" un crédit affecté aux édifices publics du Yukon. Dès le début, le ministère de la Justice a voulu ériger des résidences pour les juges, et en attendant, nous avons acquitté les loyers.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne serait pas loyal de faire retomber toute la responsabilité sur l'auditeur général. Si je ne me trompe, ces comptes ont été payés par voie de lettre de crédit, et l'auditeur ne l'a appris sans doute qu'après le paiement des comptes. En pareilles circonstances, tout au plus peut-on affirmer que, lorsque ces comptes lui ont été soumis, l'auditeur aurait dû signaler le fait au gouvernement.

L'honorable M. HAGGART : De fait, on a pris cette somme sur un crédit affecté aux travaux publics du Yukon, et l'auditeur général aurait dû signaler cette irrégularité à l'attention du parlement.

Ponts et rivières—Nouvelle-Ecosse—Ecum Secum—quai.. .. ..$3,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné au parachèvement des travaux.

M. REID (Grenville) : Où est-ce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Guysborough.

M. TAYLOR : Quel est le prix de l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $3,950.

M. TALYOR : Quel est le chiffre du dernier crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me procurerai ce renseignement.

Baie de Gabarus—brise-lames, $3,500.

M. KAULBACH : Je désire savoir si le ministre a tenu compte de mes demandes au sujet du brise-lames de la Petite-Rivière et de celui de l'Anse-au-Moulin, dans la baie de Sainte-Marguerite, comté de Lunenburg, et relativement au mur de soutènement à la Pointe-de-la-Batterie, à l'entrée du port de Lunenburg. Au sujet de ce dernier, je ferai remarquer qu'il est de toute urgence d'y construire un mur de soutènement, et si on ne construit pas bientôt ce mûr, le phare qui se trouve sur la rive court grand danger. Comme ce phare est construit sur un mur d'argile, il court le risque de culbuter dans le précipice, si on laisse les choses dans l'état actuel. J'espère que le ministre y verra.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit qu'il ne se souvient pas qu'on ait adressé de demande au ministère à ce sujet. Je n'ai pas saisi le nom de la première localité mentionnée par l'honorable député.

M. KAULBACH : Le brise-lames de la Petite-Rivière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'agit-il de travaux nouveaux ou de réparations ?

M. KAULBACH : Il s'agit de travaux qui sont dans un triste état de dilapidation. On y a déjà fait beaucoup de frais. Chaque année, depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir, j'ai répété ma demande.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je donnerai les instructions voulues à l'ingénieur, pour qu'il se rende sur les lieux afin d'y faire des études et de dresser un rapport.

M. KAULBACH : Le ministre ne pourrait-il pas porter maintenant au budget supplémentaire un crédit quelconque pour ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme le budget supplémentaire, pour cet exercice, est clos, j'hésiterais à le remanier ; toutefois, s'il s'agit d'un crédit minime et de travaux peu considérables, nous pourrions puiser au crédit général.

M. KAULBACH : Non ; il s'agit d'un crédit plus important que cela.

Ingonish (North Bay), réparations au brise-lames.. .. ..$1,000

M. TAYLOR : Le ministre pourrait peut-être donner les renseignements que je lui ai demandés au sujet du premier crédit de $3,200. L'année dernière, il nous a demandé le plein montant, et nous a dit que les travaux étaient donnés à l'entreprise. Aujourd'hui, il revient à la charge et nous demande $3,200 pour compléter les travaux, ajoutant que l'entreprise est de $3,900.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année dernière, nous n'avons dépensé que $1,300.

M. TAYLOR : L'entreprise est de $3,900, et il nous demande $3,200.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise est de $3,950. Nous demandons aujourd'hui un crédit supplémentaire de $650, soit $4,600, en tout. Au mois de décembre, nous avions dépensé $1,399. Il s'agit maintenant de terminer les travaux.

M. REID (Grenville) : Ce crédit est-il suffisant?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Ile du Prince-Edouard—prolongement de la jetée.. .. ..$1,550

M. HACKETT : Pourquoi ce crédit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de payer ce qui reste dû sur les travaux.

M. HACKETT : A qui?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A l'entrepreneur, M. Macdonald.

Tignish—réparations au brise-lames.. .. ..$600

M. HACKETT : S'agit-il de travaux nouveaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de payer les travaux de réparation faits à ce brise-lames.

M. HACKETT : Est-ce l'année dernière qu'on a fait ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

New-London—réparations au brise-lames, etc.... .. ..$2,200

M. HACKETT : J'appelle l'attention du ministre sur les travaux à Skinner's Pond. Il y a deux ans, on y a dépensé $2,000 ; et depuis, on n'a rien fait. Ce sont des travaux d'urgence et l'on a pratiqué un chenal à travers le sable, de l'étang au golfe. Ce chenal s'est obstrué l'automne dernier. A l'époque où l'on a pratiqué ce chenal, on avait construit un barrage à l'ancien débouchement de l'étang et c'est ce débouché qui s'est obstrué. Quand la mer eût obstrué le chenal, les eaux de l'étang débordèrent, puisqu'il n'y avait plus de débouchement ; et les cultivateurs à leur réveil, un beau matin, trouvèrent tout le terrain inondé jusqu'aux portes de leurs habitations. Ils adressèrent une pétition au ministre des Travaux publics, pour qu'il fit faire quelques travaux l'automne dernier. J'ai moi-même transmis cette pétition, et comme cette dépense de $2,000 date déjà de deux ans, je prierais le ministre de porter au budget un nouveau crédit, au bénéfice des cultivateurs et des pêcheurs de cette partie de la côte, à qui ces travaux seraient de grande utilité. Ce sont des travaux d'urgence. Il y a un havre, de Tignish à Miminegash, sur une distance de 30 milles le long du littoral. Ces pêcheurs se servent de petits bateaux, et si le port de Skinner's Pond était assez libre pour qu'il y pût entrer de plus gros bateaux, la population pourrait se livrer avec plus de succès à l'industrie de la pêche. Le ministre se trouvera peut-être en mesure de porter un crédit au budget supplémentaire, dans ce but.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me souviens pas que l'ingénieur ait appelé mon attention sur le fait. Mon impression était que tous les travaux étaient terminés. L'ingénieur en chef en prendra note ; bien que, je le répète, M. Hogan n'ait pas appelé notre attention sur l'urgence de nouveaux travaux à cet endroit.

M. HACKETT : Cela se peut, mais on a fait une pétition l'automne dernier. Je sais que le ministre a reçu la pétition parce qu'il a répondu à ma lettre qui l'accompagnait. Ce devrait être un avis suffisant. Il a dit qu'il consulterait M. Hegan, l'ingénieur, au sujet des travaux. Il n'y a pas là de faute de la part de ceux qui demandent au département de faire les travaux. Le ministère

s'engage-t-il à y pourvoir dans le budget supplémentaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis prendre cet engagement, car le budget supplémentaire est clos.

Réparations, provinces maritimes généralement, $8,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je propose que ce crédit soit rayé.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HACKETT : Le ministre ne pourrait-il pas appliquer cet argent à Skinner's Pond ?

M. WILMOT : Je désire appeler l'attention du ministre aux travaux de l'Oromocto sur la rivière Saint-Jean. Quelle somme à peu près se propose-t-il de dépenser à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les plans sont préparés et des soumissions seront demandées dans quelque temps.

M. WILMOT : Je suis très heureux d'apprendre cela. Le ministre se propose-t-il de creuser les bas-fonds ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai donné ordre d'envoyer un dragueur à cet endroit, et aussitôt que nous pourrons avoir ce dragueur nous finirons l'ouvrage.

M. WILMOT : Sous la direction de l'ingénieur, M. Shewan ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. KAULBACH : Je désire appeler l'attention du ministre sur les travaux très nécessaires du dragage de la rivière La Have, de la baie Mahone, et du havre de Lunenburg. Il n'y a pas de travaux plus nécessaires que ceux-là dans tout le Canada. Une flotte très nombreuse fréquente ces endroits et il faut absolument lui donner les commodités nécessaires. L'année dernière le ministre m'a dit qu'il n'avait pas de dragueur, mais je vois que l'on en envoie à des endroits de moindre importance. Pourquoi ne pas faire ces travaux cet été. On nous les a promis, l'année dernière, et promis l'année précédente. Juste avant les dernières élections on avait mis une somme au budget pour cela, mais on ne l'a pas employée. L'honorable ministre me promet-il qu'il enverra le dragueur cette année? Cet ouvrage est dans l'intérêt public et il n'y a aucune politique au fond. Je recommande tout spécialement ces travaux à l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami d'Annapolis——

M. KAULBACH : De Lunenburg.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, d'Annapolis, a appelé mon attention, il y a une semaine ou deux, sur cette question, et à cause de la grande importance de La Have, je reconnais pleinement qu'il faut faire quelque chose. C'est une très belle rivière. Je suis allé là il y a deux ou trois ans, et on m'a exposé les besoins, mais nous n'avions pas de dragueur disponible et nous n'en avons pas non plus aujourd'hui. A la demande de mon honorable ami le député d'Annapolis, et d'autres amis, j'ai essayé à apporter quelque soulagement en faisant faire quelques travaux rudimentaires, et nous essayons présentement à enlever un banc de sable qui a été formé par l'inondation ce printemps.

M. KAULBACH : L'intérêt que déploie l'honorable député d'Annapolis est très louable, sans doute, mais l'honorable ministre aurait pu dire aussi que le député de Lunenburg lui a demandé d'année en année de faire ces travaux. Il aurait été plus digne de la part de l'honorable ministre des Travaux publics de noter ce fait et de m'en donner crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois devoir intervenir. Mon honorable ami de Lunenburg (M. Kaulbach) ne peut pas avoir appelé l'attention du ministre, l'année dernière, sur un banc de sable qui n'a été formé que ce printemps, lors de l'inondation, bien que je n'ai aucun doute qu'il l'aurait fait cette année. Il y a du dragage absolument urgent à faire cette année à la rivière La Have, au havre de Lunenburg et à la baie Mahone, et je dois, en justice pour mon honorable ami (M. Kaulbach), dire qu'il a d'année en année appelé l'attention de la Chambre sur cette question. En dehors du dragage déjà demandé, il fallait, cette année faire disparaître une obstruction nouvelle dans la rivière La Have. C'est sur ce point que mon honorable ami d'Annapolis a appelé l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics. L'honorable député d'Annapolis (M. Wade) a demeuré pendant plusieurs années à la rivière La Have, et il la connaît peut-être mieux qu'aucun autre député dans cette Chambre. Conséquemment, l'honorable ministre des Travaux publics a pris les mesures pour faire faire ces petits travaux d'enlèvement du banc de sable. Il est très difficile de se procurer des dragueurs. J'ai dit à mon honorable ami (M. Kaulbach), il y a un an, que je recommanderais le creusage de la rivière La Have avant toute autre entreprise dans la Nouvelle-Ecosse. Mais la difficulté est que les petits dragueurs qui peuvent faire en d'autres endroits, ne conviennent pas pour les travaux à faire dans la rivière La Have, et jusqu'à présent l'honorable ministre des Travaux publics n'a pu mettre à exécution son intention de faire du dragage à cet endroit. Il fait présentement construire un grand dragueur qui pourra faire les travaux dans la rivière La Have. Dans le cas de Lunenburg, il n'y a pas eu de travaux bien pressants à faire à part le draguage. Mon honorable ami nous a demandé tous les ans d'envoyer des dragueurs,

et je désire autant que lui que l'on en envoie ; mais, réellement, nous n'avons pas les dragueurs.

M. KAULBACH : C'est très aimable de la part de l'honorable ministre des Finances de parler de moi comme il l'a fait, et je sais l'apprécier ; mais je n'ai fait allusion à l'honorable député d'Annapolis que parce que l'honorable ministre des Travaux publics l'a signalé comme s'étant occupé spécialement du dragage à faire dans le comté que j'ai l'honneur de représenter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'avais déjà mentionné si souvent les efforts que mon honorable ami de Lunenburg fait pour son comté, que j'ai cru devoir pour une fois donner un peu de mérite à mon honorable ami d'Annapolis.

M. WADE : Si vous me permettez quelques paroles, je dirai que j'ai reçu des lettres de la part de personnes qui ont intérêt à ce que la rivière La Have soit draguée, et que l'on enlève la barre de sable dont l'honorable ministre des Finances a parlé. Je dois dire aussi que bien que mon honorable ami (M. Kaulbach) représente le comté de Lunenburg, les habitants sur la rivière La Have ne croient pas qu'il soit capable d'obtenir du dragage. Il a représenté le comté plusieurs années, du temps de l'ancien gouvernement. Le seul dragage qu'il a obtenu pour le comté a été fait dans le havre de Lunenburg, et il y a des gens assez jaloux pour dire que sa propriété en a plus bénéficié que toute autre. Il n'est que naturel alors que mes amis à Bridgewater m'aient écrit pour me demander d'insister auprès de l'honorable ministre des Travaux publics pour qu'il leur accorde ces travaux. Le même soir que j'ai reçu cette lettre j'ai fait ma demande à l'honorable ministre et la déclaration qu'il vient de faire est très satisfaisante.

M. KAULBACH : Si l'honorable député d'Annapolis a reçu une lettre de ce genre, il aurait dû avoir la courtoisie de me la remettre et j'aurais fait la demande, qu'il aurait pu appuyer. C'eût été de sa part un acte généreux auquel j'avais raisonnablement le droit de m'attendre. Quant au dragage dans le havre de Lunenburg, l'honorable député sait parfaitement que je n'en ai reçu personnellement aucune bénéfice, et je suis peiné qu'il se soit exprimé comme il l'a fait. Au contraire je me suis opposé à ce que l'on fasse du dragage à l'endroit dont il parle, parce que c'était le havre que je voulais faire creuser pour en faire un havre de refuge pour les pêcheurs, et le creusage où on le faisait mettait mon terrain en danger d'ébouler ainsi que tout le monde le sait parfaitement.

Sainte-Geneviève—Protection des jetées, $550.

M. LEONARD: Quelles sont les réparations que l'honorable ministre fait faire à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme l'honorable député le sait, il y a un pont à Sainte-Geneviève construit par le gouvernement fédéral, et par un arrangement conclu avec la municipalité de Sainte-Geneviève, le gouvernement doit en entretenir les piliers. Bien que le comté ne soit pas tout à fait favorable au gouvernement, je verrai à ce que les travaux soient faits en bonne condition.

Valleyfield—creusage du chenal dans la baie de Valleyfield.. .. ..$4,000

M. REID (Grenville) : Quels sont ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il se fait un fort trafic à Valleyfield, et les travaux projetés se sont faits dans le havre, non pas dans le canal. Nous draguons le chenal depuis le lac jusque dans la baie.

M. REID (Grenville) : Est-ce en face de la ville ou en amont de l'entrée du canal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En amont.

M. LEONARD : Est-ce pour le canal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne s'agit pas du canal du tout, il s'agit de la baie à l'entrée du port. Mon honorable ami connaît cette baie, il y a très peu d'eau ; peut-être 6 à 7 pieds d'eau, et un grand nombre de bateaux qui visitent le port trouvent des difficultés à y entrer. On est précisément à creuser un chenal, pour se rendre au quai.

M. REID (Grenville) : Quelle profondeur donnez-vous?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous creusons à neuf pieds.

M. REID (Grenville) : Il y a toujours eu 11 à 12 pieds d'eau à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, seulement cinq ou six pieds.

M. REID (Grenville) : Il y a des années et des années que des bateaux tirant 9 ou 10 pieds d'eau passent à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne creusons pas dans le chenal qui va au canal, mais dans le chenal du lac aux quais.

M. LOY : L'on me permettra d'expliquer que ce chenal est près de l'entrée du canal en amont du port de Valleyfield. On s'est servi de ce chenal pendant de nombreuses années, et aujourd'hui il sert aux barges chargées de charbon et de grain. Dans les eaux basses pendant l'été il n'y a environ que six pieds d'eau, et en conséquence ces barges ne peuvent charger ou décharger avec avantage. C'est un travail très important et je suis peiné seulement que l'on n'accorde pas plus d'argent. Quand la Chambre saura que la plus grande industrie de

Valleyfield dépense aujourd'hui 20,000 tonnes de charbon par année, et qu'il vient aussi dans le port plusieurs barges chargées de grain, elle comprendra mieux l'importance de creuser le chenal à une profondeur suffisante. Ce chenal devrait être d'au moins dix pieds. Je puis dire aussi qu'en conséquence du peu de profondeur de l'eau à l'entrée du port, la glace se forme dans les hivers froids assez épaisse pour priver d'eau les machines à vapeur. De sorte que le creusage du chenal aura un avantage double, celui d'augmenter l'eau pour la force motrice et approfondir le chenal pour la navigation.

M. LEONARD : Est-ce que cette dépense est en exécution d'une des nombreuses promesses qui ont été faites aux électeurs pendant la dernière élection ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas eu le temps de faire des promesses, car je n'ai pas été dans le comté plus de 24 heures.

M. LEONARD: J'y ai été pendant huit jours, et je sais ce qui en est?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Alors l'honorable député a dû en faire.

M. LEONARD: Je n'avais pas les moyens d'en faire.

M. EARLE : Je constate que le gouvernement dépense beaucoup d'argent pour construire des quais dans les anciennes provinces. Je voudrais demander au ministre si c'est son intention d'appliquer le même principe à la province de la Colombie Anglaise, où l'industrie de la pêche est considérable, et où jusqu'à présent, le gouvernement n'a pas dépensé d'argent pour les quais ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sénateur Templeman a appelé mon attention sur l'importance de la Colombie Anglaise et sur son besoin de quais, et lorsque le budget supplémentaire sera produit, on me critiquera probablement pour avoir accordé une somme trop forte pour ces quais.

M. PRINGLE : Je ne vois dans cet item, aucune allocation pour un quai au village de Aultsville, comté de Stormont. Je croyais que l'honorable ministre demanderait un crédit de $5,500 pour ce quai. Je peux lui demander s'il se propose de construire ce quai.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces crédits sont seulement pour l'année courante. Lorsque le budget supplémentaire sera déposé, mon honorable ami décidera si nous avons agi suivant son désir. Jusque-là ma bouche est close.

M. PRINGLE : Je veux appeler l'attention du ministre sur le fait qu'il y a grand besoin d'un quai à cet endroit, l'ancien ayant été détruit par l'usage qu'en ont fait les entrepreneurs du gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon ingénieur me dit qu'il a fait faire récemment un examen des lieux.

M. PRINGLE : J'ai su cela.

District de Saint-Maurice—Estacades à Grand'Mère pour le triage des billots—Mandat du Gouverneur général.. .. ..$63,000

M. MORIN : Le gouvernement trie-t-il les billots ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, mais le gouvernement fournit les moyens de faire ce triage, et les marchands les trient eux-mêmes. J'ai expliqué l'autre jour, la nature de ces travaux. Si mon honorable ami veut avoir une idée des travaux que nous faisons à cet endroit, la carte ci-jointe les lui expliquera. Nous avons cinquante milles d'estacades de construits, et nous en retirons des bénéfices. L'année dernière nous en avons retiré $20,000, et je souhaiterais pouvoir retirer autant de profits de tous nos autres travaux publics.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi avez-vous eu besoin d'un mandat du Gouverneur général ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année dernière les commerçants de bois ont souffert beaucoup de pertes parce que les estacades n'étaient pas assez grandes et que le bois ne pouvait être tout descendu pendant le temps de l'eau haute. Ils se sont plaints et nous avons changé l'emplacement des estacades à Grand'Mère, de façon à donner plus d'espace. Il fallait compléter les travaux pour le mois de mai, parce que plus tard, c'eût été inutile.

M. REID (Grenville) : Qu'a-t-on construit pour ces $63,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cinq jetées et 9,000 ou 10,000 pieds d'estacades et autres travaux.

District de Saint-Maurice—Pour compléter les paiements pour le bois fourni en 1900-1901 pour les barrages flottants à Shawinigan, etc., pour faciliter le flottage, le triage et l'emmagasinage des billots.. .. ..$11,300

M. REID (Grenville) : Combien a-t-on dépensé en tout à ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLIS : Environ trois quarts de millions de dollars. Il y a cinquante ans qu'ils existent.

M. REID (Grenville) : Tous les ans il y a quelque nouvelle dépense de ce genre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas tous les ans, mais chaque fois qu'il en est nécessaire. Les estacades donnent de bons revenus, lesquels, j'espère, vont encore augmenter.

Ponts et chaussées—Ponts sur la rivière du Ventre, à la Traverse de Pas—Pour compléter les paiements au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest pour la construction de ce pont.. .. ..$959 67

M. REID (Grenville) : Pourquoi ce pont est-il un pont du gouvernement fédéral ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement fédéral a déjà construit des ponts dans les Territoires du Nord-Ouest—de grands ponts.

M. REID (Grenville) : Ce n'est pas le premier, alors ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il y en a beaucoup.

Pont des Joachims (les gouvernements d'Ontario et de Québec y contribuant)—Pour compléter, y compris les approches.. .. ..$32,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je propose que cette somme soit réduite à $16,000.

Adopté.

Travaux publics—Imputable sur le revenu —Divers—Bureau de l'ingénieur en chef —Appointements des ingénieurs, dessinateurs et commis, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil....$10,500

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la signification de cela ?

M. TAYLOR : L'année dernière, l'honorable ministre a demandé $49,700 pour ce bureau, la même chose que l'année précédente. Et maintenant il vient demander $10,500 pour la balance de cette année. Quelle est la raison ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parce que cette année nous avons eu plus d'ouvrage que jamais—presque deux fois plus et il est impossible de faire tout cet ouvrage avec le même personnel.

M. TAYLOR : Mais l'honorable ministre savait tout cela lorsqu'il a préparé son budget, l'année dernière, et qu'il l'a fait à la même somme que l'année précédente ? Et aujourd'hui il nous demande $10,500 de plus pour terminer l'année. Il doit avoir employé un bien plus grand nombre de personnes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mais $10,000 n'est pas une grosse somme considérant l'ouvrage que nous faisons. Nous dépensons environ $3,000,000 en dragage, entrepreneurs, etc., et il nous faut un personnel pour surveiller ces travaux. Je suis certain de ne pas déprécier aucune autre branche du service dans le département des Travaux publics, en disant que le bureau de l'ingénieur en chef est administré à mon entière satisfaction.

Divers—pour payer intérêt à 5 pour 100 à la Compagnie du Pacifique sur transport de fret, dont paiement a été retardé forcément de 1900 à 1902.. .. ..$1,514 51

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je propose que cet item soit rayé.

Adopté.

Achat et aménagement du steamer Tyrian comme vaisseau pour la pose de câble, achat d'instruments Marconi, et essais de son système de télégraphie sans fil (mandat du Gouverneur général) $50,093.17.

M. BORDEN (Halifax) : Quel prix a-t-on payé ce vaisseau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vingt mille dollars. A part cela, nous avons dépensé $25,000 pour l'aménager. Nous avons dépensé environ $5,000 pour la pose des appareils Marconi.

M. REID (Grenville) : De qui a-t-on acheté ce vaisseau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De la Compagnie de steamers de la Nouvelle-Ecosse. Nous avions un vaisseau pour la pose des câbles, mais il a péri le 20 septembre 1900, et il nous en fallait acheter un autre. Nous avons loué celui-là pour quelque temps, et lorsque nous nous proposions de le remettre à ses propriétaires, nous avons découvert qu'il faudrait dépenser $5,000 ou $6,000 pour le remettre dans le même état que nous l'avions pris. J'ai cru qu'il serait plus avantageux de l'acheter. Nous en avons absolument besoin pour le département des Travaux publics. Le vaisseau était en bon état de service lorsque nous l'avons acheté.

M. REID (Grenville) : Vingt-cinq mille dollars est une somme assez ronde pour aménager un vaisseau qui était déjà en bon état de service lorsqu'on l'a acheté. Le ministre a-t-il au memorandum des item qui composent cette somme?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les réparations ont coûté environ $6,000 et la balance de la somme a été employée à aménager le vaisseau pour qu'il puisse servir à la pose des câbles.

Dépenses d'exploitation des cales-sèches à Lévis, Kingston et Esquimalt.... .. .. $7,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont des travaux généraux sur le coût desquels le gouvernement est obligé de payer 2 pour 100 par année pendant vingt ans.

M. Robertson, est entré, me dit-on, en négociations avec le gouvernement impérial pour obtenir une charte. Je ne sais pas s'il a réussi. J'espère qu'avec la garantie que nous donnons dans le statut, il pourra construire une cale-sèche à Saint-Jean. Nous avons voté il y a un an une loi qui autorise le gouvernement à garantir 2 por 100 d'intérêt sur l'argent dépensé dans la cons-

truction d'un bassin de radoub dont les plans auront été approuvés par le département des Travaux publics, et nous espérons que la compagnie formée par M. Robertson pourra construire ce bassin. Nous n'avons pas de comptes séparés pour ces trois calesèches et nous avons été obligés de dépenser plus que nous nous attendions de dépenser. C'est pourquoi nous sommes obligés de demander un crédit supplémentaire.

Glissoires et barrages flottants—Districts de Saint-Maurice—Dépenses d'entretien.$10,000

M. REID (Grenville) : Je vois un item (n° 88) pour la même chose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'autre est pour la construction ; celui-ci est pour l'entretien.

M. TAYLOR : L'honorable ministre n'avait-il pas dit l'année dernière qu'il lui faudrait $1,000 pour l'entretien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Plus il y a de barrages et de glissoires, plus les dépenses d'entretien sont fortes.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a fait des calculs l'année dernière et voilà qu'il est $10,000 de court.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne prévoyions pas alors que nous ferions autant de travaux à Grand'Mère, travaux pour lesquels je viens justement de demander au parlement la somme de $63,000, et c'est à cause du plus grand nombre d'estacades et glissoires que nous sommes obligés de demander plus pour les dépenses d'entretien.

Service océanique et fluvial—Somme supplémentaire pour l'entretien et les réparations des steamers de l'Etat, y compris un mandat du Gouverneur général de $26,000.. .. ..$50,000

M. REID (Grenville) : Expliquez cela, s'il vous plaît.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable James Sutherland) : M. le Président, cette somme est requise pour payer les dépenses du service océanique et fluvial pour l'année courante. On remarquera que dans le budget de l'année dernière, il n'a été voté que $160,000 tandis qu'il en aurait fallu $200,000 environ. J'ai constaté que c'était la pratique dans le département des Pêcheries de reporter ainsi d'une année à l'autre des balances de comptes. Je veux mettre fin à cela, et nous restreindre aux crédits que vote le parlement pour les différents services.

M. REID (Grenville) : Le steamer Scout entre Kingston et Montréal n'a-t-il pas été placé sous la direction du ministère des Pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui. Le ministère des Chemins de fer et Canaux nous l'a passé, et il sera maintenant sous nos charges.

M. REID (Grenville) : Et ce sera le ministère de la Marine et des Pêcheries qui s'occupera de toutes les bouées entre Montréal et Kingston.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Pour l'enlèvement d'une goélette submergée dans le port Petit-de-Grat, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse.. .. ..$350

M. REID (Grenville) : Je désirerais appeler l'attention du ministre sur le steamer " Rothesay ", naufragé juste en amont de la ville de Prescott. Le navire est resté échoué dans un très mauvais endroit et il faudrait très peu de travail pour l'enlever. Je crois que l'attention du gouvernement a déjà été appelée sur cette question, et si on pouvait enlever cette coque on préviendrait le naufrage d'un autre steamer. Les machines sont à environ 5 ou 6 pouces sous l'eau, et les chaloupes sont exposées à les frapper ; plusieurs personnes ont déjà failli y perdre la vie. Je crois que le département a demandé des soumissions il y a quelque temps. Cela ne coûterait que $200 ou $300 pour enlever ces restes. Si le ministre pouvait trouver moyen de les faire enlever, il évitera certainement des pertes de vies et de biens.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a ici une question de responsabilité en jeu. Maintenant que l'honorable député a appelé mon attention sur ce point, je vais faire une enquête. Je suis du même avis que ces restes obstruent la navigation et sont dangereux.

Phares et service côtier.. .. ..$35,000

M. REID (Grenville) : Qui a soin de la lumière à la tête du canal de Cornwall.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. TAYLOR : J'espère que le ministre verra à placer cette année des bouées dans les différents chenaux des Milles Iles, du côté canadien. Du côté américain, tous ces chenaux ont des bouées pour l'avantage des petits bateaux d'excursion. L'année dernière, j'ai appelé l'attention de sir Louis Davies sur le sujet et il m'a promis qu'il s'en occuperait. Je crois en avoir parlé aussi au ministre actuel (l'honorable M. Sutherland).

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Taylor) a en effet appelé mon attention sur le sujet, et j'ai demandé à l'ingénieur du département de faire rapport. Dans les crédits supplémentaires de l'année prochaine il y aura une somme pour cet objet. Le soin des bouées dans les rivières et canaux sera maintenant confié à mon département,

et je demanderai un crédit pour mettre ce service sur un meilleur pied.

M. REID (Grenville) : Il avait été entendu que l'éclusier aurait la garde de cette lumière à la tête du canal Cornwall, mais si maintenant elle est à la charge du ministère de la Marine et des Pêcheries, les éclusiers ne se considéreront peut-être pas tenus, à moins qu'on ne le leur ordonne. Cette lumière est très importante.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette question sera aussi sous la juridiction de l'ingénieur qui sera nommé spécialement pour s'occuper de cette partie du fleuve. Je lui ferai faire un rapport au sujet de cette lumière dont parle l'honorable député.

Pêcheries—Somme supplémentaire pour la construction et l'entretien de piscifactures.. .. ..$30,000

M. HACKETT : Un journal de l'Ile du Prince-Edouard a annoncé dernièrement que le ministre se proposait de construire une piscifacture pour le saumon et le homard ensemble. A-t-on cette intention ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, mais je ne suis pas prêt dans le moment à dire d'une manière définitive ce qui se fera. Mon opinion personnelle c'est que l'établissement des pisciculttures a satisfait d'autres pays aussi bien que le Canada. Si nous trouvons que les résultats sont aussi satisfaisants que nous l'espérons, je demanderai au parlement un crédit pour l'année prochaine pour l'établissement de piscifactures. Naturellement, il faudra compter jusqu'à un certain point sur les rensignements que fourniront les experts sur la localité qui conviendrait à l'établissement d'une piscifacture. Il n'y a pas de doute qu'il serait de l'intérêt des pêcheries du Dominion d'établir une piscifacture sur l'île, mais je ne saurais dire maintenant ce qui se fera. Les estimations budgétaires n'ont pas suffi, et on a eu l'habitude, malheureusement, je crois, de reporter d'un exercice à l'autre des comptes auxquels on aurait dû pourvoir dans l'année courante. Je désire vivement mettre fin à cette habitude. Ainsi on a demandé en premier lieu un crédit de $3,500 pour établir des piscifactures dans la Colombie-Anglaise, et le coût total a été de $10,258. L'estimation pour la piscifacture de Gaspé était de $7,000, et jusqu'à présent, elle a coûté $18,000 ; la piscifacture de Margaree, évaluée à $5,000, coûte $8,780. Cet arrangement est nécessaire pour terminer les travaux et aussi, j'espère, pour liquider les comptes du ministère de manière qu'il n'y ait plus de sur-paiements. Je crois que c'est une très mauvaise habitude de ne pas demander un crédit suffisant pour payer les dépenses de l'exercice, parce qu'il en résulte qu'on retient l'argent des hommes dans la dernière partie de l'année, ce qui dérange la bonne administration du ministère et ne satisfait pas les intéressés. Mon but est d'établir un système qui fera disparaître cela. Je peux comprendre que, parfois, en faisant une estimation pour de nouveaux ouvrages, il est difficile d'évaluer au juste leur coût exact, et dans ce cas l'argent ne devrait pas être pris sur un crédit affecté à d'autres choses. Si le ministère commet une erreur semblable, je crois que l'affaire devrait rester en suspens jusqu'à la réunion du parlement et que nous puissions demander un nouveau crédit.

M. KAULBACH : Je désire demander à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries des renseignements sur les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, s'il a été nommé une commission ou s'il a été institué une enquête sur l'effet que le massacre en grand du petit hareng ou des sardines, pris à Grand-Manan, dans le comté de Charlotte, vis-à-vis la côte du Maine, a sur les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse et sur les sacrifices qu'occasionne ce massacre. J'ai compris que les voiliers américains fréquentent ces parages et prennent dans des nasses tendues pour la capture de ce poisson, d'immenses quantités de ces jeunes poissons et les vendent aux négociants de sardines d'Eastport, Maine, où ils sont en grande demande ; et toute quantité qu'on ne tient pas à conserver comme sardines, est vendu comme engrais. On m'informe, et je crois vraiment que cette information est correcte, que souvent en un seul jour on détruit cinquante tonnes de ces poissons, ou on les vend comme engrais aux Américains ou aux cultivateurs du comté de Charlotte, ce qui fait que les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse s'en plaignent comme de la pire espèce de destruction ou de gaspillage et attribuent sans doute à ces causes la rareté du hareng sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse. Je voudrais demander ce que font les douaniers du comté de Charlotte, s'ils ne peuvent surveiller ces abus et en faire rapport, ou bien où se trouvent les navires du service de surveillance qui ne remplissent pas leurs devoirs et ne protègent pas les intérêts des pêcheurs ainsi que les douanes, comme on s'y attend de leur part ?

Il est bien connu que les eaux de Grand Manan constituent la grande pépinière ou frayère du hareng, et si l'on prend ce poisson et qu'on le détruise sans pitié de la manière que je viens de décrire, lorsqu'il est jeune, et si on ne le laisse pas grandir et s'approcher des côtes de la baie de Fundy et de la côte est de la Nouvelle-Ecosse, les eaux de ces rives seront bientôt entièrement privées de ce précieux poisson. Le hareng constitue l'appât sur lequel comptent en grande partie les pêcheurs de haute-mer de la Nouvelle-Ecosse pour prendre la morue, et lorsqu'ils ne peuvent s'en procurer, le succès de l'industrie est impossible et très précaire, et les pêcheurs sur les côtes doivent naturellement souffrir de la même manière.

Comme la saison de pêche s'ouvre, d'après les règlements du ministère de la Marine et

des Pêcheries, le 10 mai,—dans le présent mois—dans quelques jours à peine, je demanderai à l'honorable ministre de s'occuper sérieusement de cette affaire, de faire une enquête sur les faits que je viens de signaler, et s'ils sont vrais, d'arrêter de suite se massacre et cette destruction en grand de ce poisson, et de surveiller les douaniers et les gardes-pêche de ce district afin qu'ils remplissent leurs devoirs avec vigilance et de la manière la plus efficace possible. J'ai déjà attiré l'attention du gouvernement sur ce sujet dans une occasion antérieure, et je demande maintenant qu'on lui accorde l'attention qu'il mérite. L'honorable ministre voudra-t-il me dire s'il a été fait une enquête sur cette affaire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'affaire en question a fréquemment été portée à l'attention du ministère. Je trouve qu'il existe une grande divergence d'opinion sur la meilleure politique à suivre à l'égard du hareng dans ce district. Quelques-uns prétendent qu'il n'y a pas le moindre danger de les épuiser en permettant de les prendre comme on le fait à présent, tandis que d'autres prétendent le contraire. Cependant, la question sera étudiée à fond. Je peux dire à ce propos, au comité, que toute cette question des pêcheries entre la province et le Dominion n'est pas dans une phase très satisfaisante dans le moment, et j'ai décidé de ne pas prendre des mesures très actives relativement à ces affaires tant que les différentes questions de juridiction n'auront pas été réglées. Une invitation a été adressée aux différents gouvernements provinciaux de tenir une conférence ici le plus tôt qu'il sera possible, peut-être dans le cours des deux prochaines semaines, pour discuter toutes ces questions, et j'espère qu'on pourra arriver à une entente satisfaisante. Dans le cas contraire, je leur ai fait connaître mon opinion qu'il serait très désirable de préparer une cause spéciale pour la soumettre aux tribunaux afin que nous puissions connaître une fois pour toutes les positions respectives du Dominion et des provinces sur ces différentes questions. Quant aux règlements douaniers, ils occupent actuellement l'attention du ministère des Douanes.

M. EARLE : Je voudrais demander à l'honorable ministre si la piscifacture sur la rivière des Cèdres est terminée, et si elle est empoissonnée?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'ouvrage est terminé et l'on s'occupe actuellement de l'empoissoner et de la mettre en bon état.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a une affaire que je veux mentionner au ministre à propos du service des phares et des côtes. C'est la nécessité d'avoir un phare flottant dans le port d'Halifax. J'ai porté cette affaire à l'attention de l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries il y a deux ou trois sessions—de fait en deux ou trois occasions différentes, je crois. Depuis ce temps on m'a remis un exposé de faits sur la question, et comme cela ne prendra que quelques minutes pour le lire, je prendrai la liberté d'en faire la lecture à l'honorable ministre maintenant. Il a été préparé par un monsieur qui connaît intimement les besoins du port. Je crois qu'il y avait un phare flottant à l'entrée du port il y a plusieurs années ; et selon l'avis de ce monsieur et d'autres qui s'y connaissent la raison pour laquelle ce phare flottant avait dérivé et ne rendait pas de services, c'est qu'il n'avait pas été convenablement ancré. Voici l'exposé de faits qu'on m'a remis :

Il faut un phare flottant au large du port d'Halifax, parce que les feux actuels et les signaux de brume sont tous en deça des endroits dangereux à éviter au lieu d'être en dehors. Les dangers à éviter sont le récif de Sambro, à l'ouest, et les hauts fonds du cap Thrum, à l'est. Ces derniers sont bien en dedans de la baie formée par le cap de Chebouctou à l'ouest et l'île du Diable à l'est, mais le premier s'étend loin au large, presque jusqu'à deux milles au delà de l'Ile Sambro.

Dans les temps clairs, c'est-à-dire lorsqu'il n'y a pas de brouillard, les phares sur l'île du Diable, l'île Sambro et le cap de Chebouctou sont des guides suffisants pour entrer, bien que même dans ces temps-là il vaut la peine de se rappeler que le "Daniel Heintmann" s'est perdu avec 100 vies humaines en prenant par erreur le phare de Sambro pour celui de Chebucto, l'explication donnée dans le temps disait que les rafales pluie soufflant en travers du feu fixe de Sambro avait été cause que le capitaine l'avait confondu avec le feu à révolutions de Chebucto. Il s'est dirigé dessus espérant recueillir un pilote, mais il s'est trouvé dans le labyrinthe les récifs en dehors de l'île de Sambro.

Mais dans les temps de brume les phares sont inutiles, et les balises vers l'entrée sont deux bouées automatiques, l'une au sud-est de Sambro et l'autre plus à l'est, et les bombes de brume sur l'île Sambro. Une bouée automatique est un guide très imparfait. A moins que les vagues ne soient très fortes elle fait très peu de bruit. Même lorsqu'elle fait du bruit, il est d'expérience universelle qu'il est tout à fait incertain qu'on l'entende ou non. Ce n'est pas un grand bruit et il est facilement noyé dans le bruit qui se fait sur le steamer. Le son paraît souvent se propager d'une singulière façon, on ne l'entend pas à un demi-mille et cependant il est parfaitement clair à plusieurs milles de distance. Par un gros vent on peut rarement l'entendre d'une distance quelconque sous le vent de la bouée. En tous cas, c'est un pauvre point de repère à chercher dans le brouillard, et si vous ne réussissez pas à l'atteindre, la pénalité serait peut-être de vous trouver au milieu de récifs comme s'est trouvé le 'Portia". On dit que les bombes sur l'Ile Sambro sont bien difficiles à localiser et induisent en erreur, et elles se trouvent aussi en dedans des endroits dangereux. Il y a quelques années le navire "John Macleod" avec un chargement de sucre erra pendant deux ou trois jours dans le brouillard à la recherche de quelque chose qui lui indiquât la route du port, mais ne trouva rien, et éventuellement se perdit sur le récif Sambro.

Voici le remède qu'il propose :

Ce qu'il faut c'est un phare flottant muni d'un puissant cornet de brume, amarré bien en dehors des récifs Sambro. On pourrait se diriger vers ce point de repère par tous les temps de jour ou de nuit, avec grande facilité et confiance. Les pilote pourraient rester à bord.

Il ne devrait y avoir aucune difficulté à ancrer un navire semblable. Le fonds se compose en grande partie de sable et de gravier, un bon terrain de prise. L'expérience autrefois tentée avec un phare flottant devait nécessairement ne pas réussir, parce qu'on a essayé de laisser le phare tanguer à ses ancres et deux énormes câbles de chaînes dont le poids devait certainement le faire couler par une grosse mer. Ce qu'il faut c'est de fixer le poids du câble à un gros corps mort et d'attacher le phare flottant à ce corps mort. Dans ce cas un navire convenablement construit pourrait chasser facilement par tous les temps. Les phares dans la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis sont presque tous mouillés de cette manière, je crois. Même s'il ne pouvait pas, ou s'il se produisait un accident, il pourrait laisser filer le câble d'amarrage et rentrer dans le port sans rien perdre.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable monsieur a-t-il mentionné le nom de ce phare?

M. BORDEN (Halifax) : Je le nommerai confidentiellement à l'honorable ministre. L'auteur de cette lettre est un monsieur qui s'intéresse beaucoup à ce sujet et l'honorable ministre peut s'informer si les recommandations qu'il fait valent la peine ou non. Je ne connais rien de cela moi-même, mais je m'y intéresse un peu parce que j'ai attiré l'attention de l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries sur cette affaire en plusieurs occasions. J'ai demandé à ce monsieur qui, sur place, prend un vif intérêt dans la question, et qui est personnellement intéressé dans la sûreté du port, de m'exposer sa manière de voir, par écrit. Il a écrit ceci un peu à la hâte, supposant sans doute que je ne le lirais pas dans cette Chambre, mais j'ai cru qu'il valait mieux lire ses propres paroles que d'essayer de résumer ses observations dans mon propore langage.

J'espère que l'honorable ministre s'occupera de la chose, parce que les maîtres de navires sont fortement d'opinion que l'on devrait faire quelque chose en ce sens et qu'il est tout à fait aisé de rendre le port parfaitement sûr de jour et de nuit. La seule chose à considérer pour le ministre est le meilleur moyen d'y arriver. L'auteur de ce que je viens de lire croit que la chose peut se faire au moyen d'un bateau-phare, et qu'il n'y aurait aucune difficulté à cela avec les perfectionnements apportés aux méthodes de construire et de placer les bateaux-phares.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai eu le grand plaisir de visiter Halifax il y a quelque temps. On m'a représenté le port comme un port magnifique, ayant un large chenal, et ne souffrant jamais de la brume ou de la glace, d'un bout de l'année à l'autre. Aussi, je suis quelque peu surpris qu'on demande à améliorer ce port. Cependant, je suppose que l'endroit en question est un peu en dehors du port ; mais la question s'est présentée il y a quelque temps, on m'a fait un rapport. L'opinion à laquelle on est arrivé est que la nécessité de ce bateau-phare n'est pas aussi urgente que semble le croire le correspondant de mon honorable ami. Néanmoins, il faut toujours reconnaître que, de nos jours, les navires étant beaucoup plus grands et plus rapides que par le passé, il y a lieu de donner à la navigation des facilités que l'on ne croyaient pas nécessaires il y a quelques années. Si l'honorable député veut bien me passer le memorandum qu'il vient de lire, j'examinerai la question et fournirai les prévisions budgétaires pour l'année prochaine. Je promets aussi à mon honorable ami que mon département s'occupera avec soin de la chose, et cela, très prochainement.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Je ne crois pas que personne à Halifax dirait que nous n'avons pas de temps en temps un peu de brouillard le long de la côte, bien que, pour ce qui est du port lui-même, je ne crois pas qu'il ait besoin d'être amélioré ; car il est libre, propre et sûr autant qu'aucun port au monde. Mais ce dont parle mon honorable ami, le chef de l'opposition, n'est pas le port proprement dit, mais la côte avoisinante. Nous avons quelquefois un peu de brouillard sur la côte, mais rien à comparer avec ce qu'on a dans la baie de Fundy et à Saint-Jean. Le port d'Halifax est aussi parfait que possible, mais il n'y a pas de port au monde où il n'y a pas un peu de brouillard au large. S'il était assez parfait pour n'avoir pas de brouillard le long de la côte, nous n'aurions pas besoin de phares ni de rien de pareil, mais, comme tous les autres ports, celui-ci a besoin d'un peu de protection.

Pêcheries—Somme supplémentaire nécessaire pour appointements des inspecteurs des pêcheries, des gardes-pêche et des gardiens.. .. ..$20,000

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que la même explication s'applique à ceci.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui. Nous n'avons jamais eu un crédit suffisant. Je veux balancer le compte ; faire voter le montant qui est réellement nécessaire et m'en tenir à ce chiffre pour les dépenses de l'exercice.

Pêcheries—Pour payer les dommages et frais encourus par MM. F. et C. Noble, en conformité de la décision du commissaire nommé par l'arrêté de l'exécutif du 16 août 1901.. .. ..$18,563

M. BENNETT : Les personnes qui ne connaissent pas les circonstances de cette affaire regarderont ce crédit comme des plus extraordinaires. Ceci est une question très

peu satisfaisante à discuter en cette Chambre, parce que le ministre qui a charge du département n'a rien eu à faire avec elle, et ceux qui sont à blâmer, si blâme il doit y avoir, ne sont pas ici pour faire face aux critiques. Pour les honorables messieurs qui étaient en cette Chambre il y a dix ou douze ans, la réclamation des frères Noble est une vieille connaissance. Cette maison s'occupait de pêche dans la baie Georgienne. Je ne sais rien personnellement de leurs opérations, mais je vais tirer des Débats l'opinion d'un honorable membre de cette Chambre qui fera voir que ces personnes étaient loin de mériter beaucoup d'égards. Dans un débat qui avait lieu au sujet de cette même réclamation, l'honorable député qui représente la division électorale voisine de celle où vivent les frères Noble, parlait d'eux dans les termes suivants :

Je tire ma citation de la page 1747 des Débats de 1895.

Je sais que des pêcheurs m'ont parlé des douzaines de fois de la réputation des Noble, et je dis ceci simplement pour justifier la décision apparemment dure du ministre de la Marine et des Pêcheries dans ce cas-ci. Quand mainte fois je me suis employé en leur faveur, on me disait : pourquoi prendre la part des Noble, ce sont des gens tout à fait hors de la loi ; ils pêchent avec des filets plus grands que la loi n'autorise ; ils pêchent hors de saison ; ils violent la loi de toutes les manières. Les pêcheurs disent encore : il est impossible de les poursuivre, car ils sont si forts et ils sont appuyés par de si fortes influences que le département a peur de les poursuivre, mais le département s'acharne contre nous parce qu'individuellement nous sommes isolés et que nous ne pouvons exercer sur lui la pression qu'ils exercent.

Ces paroles sont de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), que je regrette de ne pas voir à son siège, mais qui, j'en suis sûr, s'il était ici, se joindrait à moi pour protester contre le présent crédit. Ces paroles ont été prononcées dans une occasion où le ci-devant député de Grey-sud, l'honorable sénateur Landerkin, avait saisi le parlement de cette même réclamation. Qu'on me permette à présent de dire un mot de la réclamation même. Ces frères Noble, qui, ainsi que je l'ai déjà dit, font la pêche d'un bout à l'autre de l'année, en saison et hors de saison, avaient ouvertement et de la façon la plus flagrante, défié les lois du pays en matière de pêches. La chose est établie par les témoignages entendus dans l'affaire et présentés à la Chambre par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Ces témoignages établissent qu'ils fournissaient aux métis et aux sauvages des seines, des chambres à enclos et autre engins de pêche illicites, et recevaient en retour un part du poisson ainsi illégalement pris.

Ces messieurs ayant violé la loi pendant des années, le ministre de la Marine et des Pêcheries, sir Charles Tupper, avait résolu de mettre fin à leurs pratiques. On leur donna avis qu'en conséquence des flagrantes contraventions dont ils s'étaient rendus coupables dans le passé et dont le parlement avait eu la preuve, on ne leur accorderait plus de licences. Comme ils avaient un grand outillage de pêche, des bateaux à vapeur, des semaques et une grande quantité de rets, ils se sont présentés ici en 1893, après avoir reçu avis qu'on n'aurait plus rien à faire avec eux à l'avenir. Ils offrirent leur argent à l'inspecteur des licences, M. Elliot, mais ils se heurtèrent à un refus de license ; alors l'un d'eux descendit à Ottawa. L'honorable député de Grey-est, connaissant M. Noble, l'accompagna auprès du ministre et plaida auprès de lui en sa faveur. Voici en quels termes l'honorable député de Grey-est rend compte de l'entrevue :

M. Noble a admis lui-même, en présence du ministre, qu'il connaissait le changement apporté aux règlements l'automne prédédent. Il a aussi avoué qu'après qu'il eût payé son permis, on lui avait dit, avant que ses bateaux sortissent, qu'il n'était pas probable qu'il aurait son permis. Quand cette information parvint à sa connaissance il vint à Ottawa pour intercéder auprès du département, dans l'espoir d'engager celui-ci à lui accorder son permis, et le jour même qu'il était ici, alors que nous étions à plaider pour lui dans le bureau du ministre, il arriva une dépêche de l'inspecteur des pêcheries à l'effet que les bateaux de Noble étaient occupés à la pêche dans la baie Georgienne

Qu'on se rende compte de toute la signification de ces faits. Voici deux associés qui ont reçu avis officiel que le département leur refuserait un permis. L'un d'eux descend à Ottawa pour voir le ministre, et au moment même où il est à plaider sa cause devant le ministre, l'inspecteur apprend au département qu'en violation ouverte de la loi, puisqu'il ne leur avait pas été accordé de permis, ces gens étaient sur les lacs avec leurs engins de pêche. Je n'ai pas l'intention de parler des opérations de cette maison, car je ne connais pas personnellement les faits. Je puis seulement dire que si ce qu'on entend de toute part dans la baie Georgienne, où se font leurs opérations, peut avoir quelque poids, alors l'honorable député de Grey-est n'a pas dit au sujet de ces gens un seul mot qui fût trop sévère. En conformité de ses instructions, l'inspecteur saisit leur bateau à vapeur et leur outillage de pêche et les confisqua—il n'y a pas de doute de la chose—pour toute une saison.

Ils avaient ouvertement violé la loi, et le ministre était parfaitement justifiable, ainsi que la Chambre le pensait dans le temps, d'agir comme il l'a fait. Et qu'est-il ensuite arrivé? Ces messieurs eurent recours à des avocats pour présenter une réclamation contre le département. Le ministre les fit comparaître devant le juge Johnson—si je me rappelle bien—faisant fonction de commissaire. La cause fut examinée dans tous ses détails. Quand on se présenta devant le département, le ministre de la Marine et des

Pêcheries de ce temps-là, sir Charles-Hibbert Tupper, déclara de but en blanc aux demandeurs qu'il pourrait avoir un *fiat* quand ils le voudraient pour se présenter devant le tribunal s'ils croyaient valable leur réclamation contre le gouvernement. Chaque fois que ce "fiat' a été offert à ces transgresseurs—car c'étaient des transgresseurs—ce "fiat" était chaque fois refusé. Quelque temps après, sir Charles-Hibbert Tupper quitta le département, mais celui qui lui succéda refusa aussi de reconnaître la réclamation. Pendant ce temps-là, quelques amis très puissants du gouvernement conservateur, parents de ces frères Noble, employèrent tous les moyens pour prendre le gouvernement à la gorge afin de le forcer à céder. Mais sir Charles-Hibbert Tupper refusa d'en démordre, et il leur dit qu'ils pouvaient faire valoir leurs droits, qu'un "fiat" leur serait accordé et qu'ils n'avaient qu'à se présenter devant le tribunal. Mais eux, sachant fort bien sur quel terrain mouvant ils se tenaient, refusèrent fort sagement, à leur point de vue, d'aller en justice. Lorsque le gouvernement changea, en 1896, les choses en étaient encore au point où elles avaient été depuis trois ou quatre ans.

Mais à peine le changement de gouvernement, s'était-il produit que les frères Noble, partisans très en vue de ces honorables messieurs, mirent en jeu toute leur influence politique. Et connaissant l'un de ces frères Noble personnellement, je puis assurer que je le vis s'entremettre activement à chaque session, chacun de nous sachant parfaitement de quoi il s'agissait. Il faisait tous ses efforts pour engager le gouvernement à reprendre cette réclamation afin de la plaider au fond. Je suis heureux d'avoir à déclarer, au plus grand honneur du ministre de la Marine et des Pêcheries de ce temps-là, sir Louis Davies, qu'à partir de 1896 ce ministre s'opposa au paiement de cette réclamation. J'ignore s'il offrit alors un "fiat" pour présenter la cause en justice. Je crois cependant que oui. Du moins, s'il avait suivi la ligne de conduite de son prédécesseur, c'est certainement ce qu'il aurait fait. Mais ce qu'il y a de certain, c'est que sir Louis Davies ne consentit jamais—parce qu'il n'a été voté aucun crédit pour cela—à transiger avec ces personnes soit d'une façon ou d'une autre, en autant du moins qu'on peut en conclure par les procès-verbaux de la Chambre relatifs aux votes de crédits. Il y eut, d'abord, l'offre d'un "fiat" que leur fit sir Charles-Hibbert Tupper pour aller en justice, et leur refus d'accepter cette offre. Ensuite il y a le fait indéniable que, durant cinq ans, sir Louis Davies ne voulut rien changer à l'attitude prise à cet égard par son prédécesseur, et qu'il refusa de payer même un seul dollar. Du moins, les procès-verbaux de la Chambre que chacun peut consulter sembleraient démontrer de façon concluante qu'il s'en tint à la ligne de conduite de son prédécesseur, et n'y voulut rien changer. Maintenant, je vois que, le 22 août 1901, le ministre de ce temps-là, sir Louis Davies, nomma le juge Lount, l'un des juges de la cour Supérieure de la province d'Ontario, avec misison de s'enquérir de cette affaire. Et je crois pouvoir assurer qu'il n'y a jamais eu jusqu'ici, et je doute même qu'il y ait à l'avenir, un document émis par aucun gouvernement dans ce pays dans les conditions et les circonstances qui se sont présentées pour celui-ci. Mais laissez-moi lire plutôt, pour la plus grande édification du comité, les instructions au commissaire contenus dans le décret ministériel :

En vertu des dits mandats et décrets ministériels, les matières suivantes me sont soumises pour que je les considère et conclue selon qu'il y aura lieu :

(a) A savoir si, dans mon opinion, étant donné que les faits me seront prouvés, la condamnation, la saisie et les confiscation mentionnées dans le dit décret ministériel étaient oui ou non justifiables ; et si je trouve que les dites condamnations, saisie et confiscation étaient justifiables ;

(b) Alors, à savoir s'il y avait quelques circonstances atténuantes et qu'elles furent ces circonstances, se rapportant aux violations des lois et règlements des pêcheries reprochées à MM. J. et C. Noble et à leurs pêcheurs, et

(c) A savoir si, en toute équité et conscience, et eu égard à toutes les circonstances exposées, le gouvernement du Canada devrait payer aux MM. J. et C. Noble des dommages par suite des dites condamnations, saisie et confiscation ultérieure de leurs remorqueurs, bateaux, engins de pêche et filets, et la raison pour laquelle dans mon opinion le gouvernement du Canada devrait payer ces dommages, et

(d) Si je conclus que des dommages devraient être payés par le gouvernement du Canada, en toute équité et conscience, par suite des condamnation, saisie et confiscation ultérieures des dits remorqueurs, bateaux, engins de pêche et filets, quel sera le montant de ces dommages et pour quelle raison le gouvernement du Canada devrait-il, dans mon opinion, payer le montant qui aura été arrêté ; avec en plus toute autorité pour moi de recommander au ministre de la Marine et des Pêcheries toutes dispositions qui me sembleront convenables pour régler toutes questions relatives aux dépenses encourues par cette commission d'enquête.

Le savant juge fait connaître ses conclusions et il dit :

Dans mon opinion, et eu égard aux faits qui m'ont été soumis, les dites condamnations, saisie et confiscation mentionnées dans le dit déchet ministériel étaient justifiable pour les motifs suivants :

Je n'ai pas besoin de lire l'énumération de ces motifs. Puis le savant juge poursuit :

En s'appuyant sur la stricte interprétation du dit S.S. 3, c'était le devoir du ministre de la Marine et des Pêcheries de faire saisie et confisquer tous les engins, équipements et appareils dont on s'était servi en violation de cette loi.

Plus loin, il dit encore :

Il me reste maintenant, en conséquence, à déterminer si oui ou non il y a eu des circonstances atténuantes et qu'elles furent ces circonstances relatives aux faits qui m'ont été

démontrés, qui puissent être prises en considération en rapport avec les violations des lois et règlements de pêcheries par les dits MM. Noble et leurs pêcheurs à toutes les circonstances dûment exposés, le gouvernement devrait payer aux dits MM. Noble, des dommages pour les condamnations, saisie et confiscations ultérieures de leurs remorqueurs, bateaux, engins de pêche et filets.

On voit, maintenant, que le commissaire fut d'avis que la saisie et la poursuite étaient justifiées par suite de violation de la loi, et que tout ce qui avait été fait sur les lieux était justifiable. Ensuite, il pose la question insérée dans ces mots que le ministre y avait mis afin que les frères Noble pussent mieux s'y laisser prendre : " En toute équité et conscience, pour ce qui est du montant des dommages à payer, si toutefois il y en a." Maintenant, le ministre, pour un litige dont il avait refusé de s'occuper durant cinq ans, avait refusé de payer tous dommages en dépit des faits et témoignages produits devant lui, parce qu'il y avait eu une enquête antérieure devant le juge Johnston comme commissaire, et que, s'il y avait une décision à rendre, le ministre d'alors connaissait toute la cause et pouvait en arriver à une conclusion aussi aisément que le juge. Cette cause fut fortement appuyée par la société d'avocats à laquelle appartient un député de cette Chambre. Et ici, de nouveau, nous voyons ce principe, qui s'affirme de plus en plus chaque jour dans cette Chambre, et qui a fini par devenir à la fois un mot de passe et un reproche, à savoir la haute direction de causes surgissant dans chaque département du gouvernement laissée aux mains de députés de cette Chambre ou de leurs associés. Mais, ces mêmes honorables députés, quand ils étaient dans l'opposition, jetaient à la face du ciel des flots d'éloquence sur cette même question. Il est bien connu que, durant de longues années, ils n'ont pas cessé de dénoncer feu M. Dalton McCarthy parce qu'il détenait un dossier dans l'affaire de la St. Catharines Milling Company, bien que M. McCarthy eût déclaré à diverses reprises qu'il n'avait rien reçu des honoraires que cette cause avait apporté à ses associés.

Eh bien! M. l'Orateur, la cause s'annonçait bien, et les frères Noble avaient retenu les services d'un associé de l'un des honorables députés de cette Chambre. Et alors, afin qu'ils pussent mieux se laisser prendre à ces paroles, " en toute équité et conscience," le savant juge entre dans tous les détails de l'affaire. Cette après-midi, le ministre a déposé devant cette Chambre tout le dossier de cette cause ; cela forme quelque 800 à 900 pages, parmi lesquelles il est difficile de se retrouver. J'ai jeté un coup d'œil sur ces papiers, et je vois qu'à chaque page pour ainsi dire il y a des preuves que ce qu'on a reproché à ces hommes était vrai. L'avocat du gouvernement, M. Lindsay, agissait, je crois, avec une vigueur fort louable en combattant la réclamation au nom du gouvernement—et je n'ai ici aucun reproche à formuler—et l'avocat des frères Noble avisa M. Lindsay qu'il était inutile d'appeler d'autres témoins pour prouver que ses clients avaient fourni des filets illégaux aux métis, lesquels s'étaient emparés du poisson pris dans ces filets. Et l'on démontra alors de façon tellement péremptoire que ces hommes avaient systématiquement violé la loi durant des années, que l'on admit qu'il n'était pas nécessaire d'appeler quelque dix-huit témoins qui attendaient leur tour de comparaître, pour prouver que les frères Noble leur avaient fourni ces mêmes filets illégaux. Bien plus, il a pu être prouvé, par leur propre comptable, quand les livres ont été produits devant la cour, que depuis des années ils gardaient en vente dans leurs magasins du poisson pêché illégalement ; ils n'en faisaient aucun secret, et un de leurs témoins a même été jusqu'à déposer qu'aussitôt que l'inspecteur des pêcheries se fût rendu sur les lieux pour faire une saisie, l'un des frères Noble suggéra à son assistant que l'on pourrait peut-être " arranger " M. Elliott, l'inspecteur des pêcheries, supposant sans doute que, en y mettant le prix, M. Elliott se laisserait " arranger," et qu'il n'y aurait pas de poursuite. Les témoignages font foi, à diverses reprises, que quand l'inspecteur se rendit sur les lieux, on fit un tas—représentant plus d'une tonne, selon un témoin—de tous ces filets, seines et pièges quelconques illégaux, de sorte que quand l'inspecteur vint jeter un coup d'œil dans le magasin, il ne trouva plus rien.

Maintenant, je dois déclarer que je vais présenter mon protêt, bien que cela ne doive pas avoir grand poids avec le comité, j'en ai bien peur, et que la discussion de cette affaire doive se poursuivre d'une façon bien peu satisfaisante, car l'honorable ministre qui est à la tête du département n'a pas eu autre chose à faire avec cela que d'en faire la découverte quand il commença à entrer en fonctions. Je puis assurer que, par tout le pays, et plus particulièrement le long de la baie Georgienne, l'on sera absolument stupéfait d'apprendre que ces frères Noble vont recevoir $18,563 pour avoir violé systématiquement la loi, et pour avoir informé le département des Pêcheries que, quelles que fussent les influences qu'on pouvait faire valoir contre eux, ils en avaient de plus considérables à mettre en jeu. Quand les conservateurs étaient au pouvoir, des amis conservateurs très puissants avaient acculé le gouvernement l'épée dans les reins, et, depuis le changement de gouvernement, il serait difficile de dire ce qu'on n'a pas mis œuvre. Pour ce qui est des paroles très sévères que j'ai lues dans le " Hansard ", et qui ont été prononcées par l'honorable député de Grey-est, je crois pouvoir assurer que toutes les déclarations qu'il a faites à cette occasion se trouveront être bien fondées. Cet officier était chargé de faire respecter la loi, et il s'est acquitté, j'en suis sûr, de son devoir, sans crainte de ce qui pourrait survenir. Plus d'une fois, alors que j'appuyais au Parlement l'ancien gouvernement, de 1891 à

1896, j'ai fait appel à sir Hibbert Tupper. Et pourquoi ? Parce que certaines gens, faisant précisément ce qu'on reproche à ces hommes, c'est-à-dire faisant la pêche illégalement, s'étaient vus saisir leurs filets et leurs bateaux, et il était juste que l'on fît ces saisies. Si quelqu'un veut courir sa chance pour éluder la loi, et si on le découvre faisant la pêche illégalement, il n'est que juste qu'il en subisse les conséquences. Je puis rappeler plusieurs cas où des hommes qui avaient mis tout leur avoir en bateaux et filets, eurent le chagrin de voir brûler tout cela sur le rivage comme mesure de rigueur pour faire cesser ces illégalités. Ces hommes n'ont maintenant qu'à jeter un regard en arrière pour se rappeler ce que leur violation de la loi leur a fait souffrir, alors que ces frères Noble, qui sont coupables de bien plus de braconnages et d'illégalités, ceux-là même en fait qui ont amené le plus de désordres dans l'industrie des pêcheries des grands lacs, sont sur le point d'être récompensés par ce don vraiment royal de $18,563, dont $3,000 je crois, doivent revenir comme honoraires à la société d'avocats dont un membre de cette Chambre est associé. Je ne puis donc qu'inscrire mon protêt contre ce vote d'argent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crains que nous n'éprouvions beaucoup de difficulté pour faire observer les règlements des pêcheries. Le département m'a soumis un exposé de toute cette affaire, et je le soumets à mon tour au comité :

En 1894, les remorqueurs, bateaux, et engins de pêche de MM. J. et C. Noble, de Killarney, ont été saisis par le surveillant des pêcheries dans le district, conformément aux instructions du département, parce que l'on avait utilisé tout cela pour la pêche sans l'autorisation requise par la loi, et les MM. Noble se virent refuser, durant un an, cette autorisation, et leurs du département, parce que l'on avait utilisé remorqueurs, bateaux et engins de pêche furent confisqués. On les remit éventuellement aux accusés à temps pour la saison de pêche de 1885, mais sans lever cependant la confiscation.

Même sous le gouvernement antérieur, les opinions différaient beaucoup quant à la punition qui pourrait être infligée à ces personnes pour la violation de la loi qu'on leur reprochait. Après avoir gardé longtemps sous saisie ces remorqueurs, bateaux et engins de pêche, on les remit éventuellement aux prévenus.

Durant tout ce temps là, on nous représenta fortement à plusieurs reprises que l'offense en question ne reposait que sur des subtilités d'ordre technique, et que la punition infligée aux frères Noble était hors de propos avec les quelques irrégularités qu'on pouvait avoir à leur reprocher.

La correspondance à ce sujet se continua de 1894 jusqu'à l'automne de 1901, et durant ce temps-là deux commissions furent instituées pour s'enquérir des réclamations en dommages de MM. Noble. On ne put rien conclure, l'avocat de MM. Noble ne pouvant pas accepter les conditions du renvoi devant les commissaires, et les commissaires s'en tenant à la stricte interprétation de la loi.

En 1901, le gouvernement consentit à porter toute la cause, pour en arriver à une décision définitive, devant un commissaire choisi en la personne de l'honorable juge Lount, l'un des juges de la Haute Cour de Justice de la province d'Ontario, et dans les conditions du renvoi devant ce commissaire l'élément de conscience et d'équité fut admis, aussi bien que celui de la stricte interprétation de la loi.

Je puis dire à mon honorable ami et au comité que nous nous rappelons tous qu'il y avait une grande divergence d'opinions au sujet de cette affaire. Il est vrai que le ministre de la Marine et des Pêcheries de l'époque (sir Charoles-Hibbert Tupper) avait là-dessus des vues très extrêmes, mais son successeur, l'honorable M. Costigan, prit une tout autre attitude, et l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) ne voyait pas bien——

M. BENNETT : Puis-je demander à l'honorable ministre si la remise des biens confisqués a été faite alors que sir Charles Tupper était ministre ou du temps de l'honorable M. Costigan ? Je ne me rappelle pas bien ce qu'il en est.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'aimerais pas à trop préciser, mais ce fut sous l'administration de l'un ou l'autre de ces ministres, et du temps du précédent gouvernement. Sir Louis Davies ne put trouver aucun moyen d'apporter remède à la situation excepté par voie d'une nouvelle enquête du département, qui ne donna pas satisfaction. Mon honorable ami a beaucoup appuyé sur le fait que le gouvernement de ce temps-là avait accordé cette commission, mais je ferai remarquer que je crois que tous les gouvernements, aussi bien que le parlement, sont susceptibles de se laisser influencer par l'opinion publique, et je crois qu'il y avait alors une opinion très prononcée, non seulement sur les lieux mêmes, mais dans plusieurs parties de la province d'Ontario, que ces gens avaient été traités avec une extrême rigueur. L'un des frères, comme on sait, est mort pauvre, par suite de ces mesures de rigueur, et il fut une moment fortement question parmi le public de porter la cause en justice. Sir Louis Davies résista à toutes les demandes qui lui furent faites de temps à autre, et bien que je ne fisse pas alors partie du gouvernement et que je ne me rappelle pas exactement ce qui s'st passé, je ne doute pas qu'il finit pas céder devant l'opinoin publique et qu'il consentit à ce que l'enquête eût lieu. Le résultat fut le jugement du commissaire accordant aux MM. Noble comme dommages, dûment établis par les circonstances dont preuves avaient été présentées, la somme de $15,563, avec somme supplémentaire de $3,000 pour les frais de justice encourus par la dernière commission. J'ai fait des recherches dans tout cela ces jours derniers, et je dois dire que

cette somme n'entre que pour une part insignifiante dans les déboursés que ces gens ont été forcés de faire durant les longues années où leur cause a été en litige. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a rappelé que l'avocat en cette cause était un associé d'un honorable député de cette Chambre. Peut-être ce reproche n'est-il pas très loyal, parce que je crois savoir que, depuis 1894 à venir jusqu'à ce jour, et durant tout le temps que la cause a été en litige, les mêmes avocats ont été les avoués des frères Noble. De sorte que, dans ce cas, l'on ne peut arguer qu'il y a eu là du favoritisme, ou la moindre faveur envers un député de cette Chambre, ou envers la société dont il est l'associé, ou qu'on lui a marqué la moindre faveur d'ordre politique.

M. HUGHES (Victoria) : Le député faisait bande avec les tories, dans ce temps-là.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est vrai, mais c'était du temps du gouvernement tory.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député est maintenant du côté des grits.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'avocat était alors, je regrette de le dire, du côté tory. Je mentionne cela incidemment, parce que les remarques de l'honorable député sont de nature à créer ici une fausse impression. Il est possible qu'on ne veuille pas laisser entendre par là que des influences extraordinaires aient été mises en jeu par le député actuel qui se trouve être l'un des associés de cette société d'avocats. Les deux autres avocats si regrettés qui faisaient partie de cette même société de jurisconsultes auraient autant d'influence politique, sinon plus, sous les deux gouvernements, que leur jeune collègue. Quoi qu'il en soit, je crois que cette commission a été constituée, tout simplement parce que l'opinion publique se prononçait fortement en faveur de la chose, et qu'il y avait un sentiment très prononcée qu'un injustice avait été commise.

M. HUGHES (Victoria) : En se basant sur la décision à laquelle on en est arrivé, je présume que le ministre est prêt à indemniser tous les pêcheurs du Dominion qui se sont fait confisquer leurs biens pour violation de la loi. J'en connais plusieurs qui ont souffert, toutes proportions gardées, des pertes aussi considérables que celles des frères Noble, mais ils n'ont ni gémi ni crié, et ils ont accepté leur mal comme des hommes. Je suppose que le ministre va aussi payer leurs réclamations.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A cause des violations fréquentes des règlements qui se produisent, le département a traité tous les délinquants avec douceur. Le département a généralement pour règle, en ces matières, de prendre en tout et partout le parti de ses officiers dans l'exercice de leurs fonctions. Je puis dire qu'il ne nous en coûterait que fort peu de chose si nous pouvions transiger sur la même base que dans le cas actuel, avec la plupart de ceux qui violent la loi.

M. HUGHES (Victoria) : A quel chiffre s'élevait la réclamation originale ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Un peu plus de $100,000, je crois.

M. BENNETT : Si ce cas était aussi particulièrement grave qu'on le disait, comment se fait-il qu'on laisse s'écouler cinq ans avant qu'une enquête fût accordée ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le gouvernement conservateur avait accordé une enquête et quelques adoucissements, et un ministère n'aime jamais à rouvrir une question qui a déjà été décidée par son prédécesseur. Je crois que ce fût dû à la pression de l'opinion publique de ce temps-là si une enquête judiciaire a été tenue.

M. BORDEN (Halifax) : Cela me paraît chose fort remarquable que tout ce soit ainsi passé, car il est notoire que dans les autres départements du gouvernement il a été impossible d'obtenir des *fiats* pour faire valoir des réclamations à titre purement légal. Il y a trois ans, vingt-quatre réclamations furent présentées au directeur général des Postes dans lesquelles les réclamants ne demandaient rien autre chose que de faire valoir le côté légal de leurs droits, mais un *fiat* n'a pas encore été accordé, tandis que cette réclamation a été soumise à un commissaire spécial, avec cette condition qu'il est à se prononcer non seulement sur les droits légaux des demandeurs, mais en outre sur le fait de savoir si, toutes considérations légales étant mises de côté, ces demandeurs ont une juste réclamation contre le gouvernement. Ce commissaire a trouvé que ces messieurs reconnaissaient avoir commis la violation dont on les accusait ; que la saisie de leurs bateaux était justifiable devant la loi ; mais malgré tout cela le ministre vient nous proposer de leur payer $18,000 à cause de certaines considérations. Si cette faveur est accordée, il doit sembler digne de remarque que vingt-quatre autres Canadiens qui ont des réclamations contre le gouvernement pour contrats de poste, ne soient pas autorisés à faire valoir leurs droits devant les cours de justice de ce pays, tout simplement parce que quelque ministre refuse de se prononcer en faveur d'accorder un *fiat*. Le ministre de la Marine peut-il nous expliquer comment une pratique peut être de règle dans son département, et comment l'on peut voir une pratique d'un genre aussi diamétralement opposé dans le département du directeur général des Postes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas que je puisse expliquer les façons de procéder, en matière

de justice. Les avocats sont quelquefois très minutieux, et si le directeur général des Postes était ici présent il pourrait sans nul doute donner les explications nécessaires. Quoi qu'il en soit, ceci est matière relevant du département, et le département aurait pu traiter cette affaire en infligeant une amende bien moins forte. Personnellement, j'ai toujours été disposé, tant dans ma gestion des affaires publiques que pour mes affaires personnelles, à prêter attention à ce que les deux parties dans une affaire pourrait avoir à dire, afin d'en arriver à un règlement équitable. Parlant pour moi-même, et n'appartenant pas au barreau, je suis porté à croire, à moins qu'une question de principe ne force le gouvernement ou le parlement à en agir autrement, que je serais toujours en faveur d'en référer pour ces choses à un tribunal régulièrement constitué, plutôt que de laisser ces causes pendantes durant des années devant le département, pour le plus grand détriment du pays et des personnes elles-mêmes qui y sont concernées.

M. BORDEN (Halifax) : Mais les choses que je viens de rappeler sont tout aussi bien du ressort des départements que celle dont il s'agit. Le directeur général des Postes a jugé à propos d'annuler des contrats pour le transport des malles, et les personnes dont les contrats sont ainsi annulés ont reçu avis de leurs avocats que le directeur général des Postes n'avait aucun droit d'en agir ainsi. Ils demandèrent une pétition de droit pour faire valoir leurs droits, mais des années se sont passées et ils n'ont pas reçu le moindre mot qui pût leur donner satisfaction.

Il y a six ans on a offert aux frères Noble un *fiat* dans la cour de l'Echiquier, mais ils n'en voulurent pas parce qu'ils savaient qu'ils ne réussiraient pas ; mais ces autres personnes, elles, ont vainement essayé d'en obtenir un depuis trois ans. Après que ces messieurs eussent refusé un *fiat* on leur a permis de faire examiner leur affaire par un commissaire spécial, non pas au point de vue de la légalité de leur réclamation mais à un point de vue infiniment plus favorable à ces messieurs.

Je n'ai pas eu l'occasion de lire très au complet le rapport du commissaire. J'y comprend qu'il recommande au gouvernement de payer cette réclamation, parce qu'un officier du gouvernement aurait arbitrairement et de mauvaise foi, et aurait induit en erreur le député du ministre de la Marine et des Pêcheries alors en exercice ; et il est dit qu'il n'a pas de doute qui si les faits véritables avaient été communiqués au département à cette époque il n'y aurait pas eu de confiscations. Mais, je ne sais pas si la cour de l'Echiquier eût admis la réclamation pour une pareille raison. Je ne le crois pas. Je n'ai pas étudié la question, mais il me semble que s'il peut y avoir réclamation légale, cela doit être contre l'officier même et non contre le gouvernement qui ne doit pas être responsable de l'acte arbitraire de cet homme au détriment de ces messieurs. Je suppose qu'en pareil cas, la Couronne n'est pas légalement responsable, même après le rapport d'un commissaire ; et ce n'est que par faveur que l'on demande aujourd'hui ce crédit. Mais je n'ai pris la parole que pour faire remarquer le contraste qu'il y a entre les égards avec lesquels on traite ces messieurs et le manque absolu d'égard que l'on a pour les personnes dont je viens de parler, et qui depuis trois ans demandent l'autorisation de présenter une pétition devant la cour de l'Echiquier, dans le but d'obtenir, non pas une faveur, mais simple justice.

M. REID (Grenville) : Y avait-il quelque raison pour nommer un commissaire spécial en l'espèce, et pourquoi l'affaire n'a-t-elle pas été soumise à la cour de l'Echiquier ? J'apprends que ces gens avaient l'offre d'un *fiat* depuis nombre d'années. Si leur réclamation eût été valable, je ne vois pas pourquoi ils ne l'auraient pas soumise au juge de l'Echiquier, et il semble qu'ils ont eu peur de se présenter devant lui et ont préféré un commissaire spécial qui pourrait leur être plus favorable. Y avait-il quelques raison pour que la chose ne fût pas soumise à la cour de l'Echiquier ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Autant que je puis voir, je ne crois pas que ces gens eussent eu grande chance de réussir sur le terrain de la légalité pure et simple ; et je considère que si la chose devait être examinée, le gouvernement a été sage d'en confier l'examen à un juge de la haute cour. Ce juge a constaté que le département n'avait pas eu connaissance de tous les faits et que peut-être la décision eût été différente. Je crois qu'il y a plutôt lieu de louer le gouvernement que de le blâmer d'avoir soumis la question à un juge qui était tout à fait indépendant.

M. BENNETT : Il vaudrait autant donner des coups de pied à un chat mort que de discuter cette affaire à présent, parce le ministre n'est pas du tout responsable de ce qui a été fait et je suppose que le gouvernement est lié par la décision du juge. Je dirai seulement que si le ci-devant ministre de la Marine et des Pêcheries était ici essayant de faire voter ce crédit, nous exprimerions assurément notre étonnement qu'ont ait laissé passer cinq ans sans rien faire au sujet de cette réclamation, si elle est juste et honnête. Ce n'est pas que personne n'ait tenté de la faire valoir car les Noble ont passé ici des semaines à cette fin.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre de la Justice est-il d'avis que le rapport du commissaire établit quelque responsabilité légale de la part de la Couronne.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je n'ai pas examiné la question bien à fond. D'a-

près le rapport, toute l'affaire était le résultat d'une conspiration ourdie par le nommé Elliott. Le savant juge a constaté que le garde-pêche a délibérément conspiré pour amener la ruine des Noble, en conformité de menaces qu'il avait déjà faites à des personnes du dehors ; puis il dit :

Dans mon opinion, si les faits, tels qu'ils m'ont été présentés par les témoignages rendus sous serment par plusieurs témoins, et tels qu'ils sont exposés dans les pièces produites, avaient été présents à l'esprit du ministre, on n'aurait pas été aussi sévères pour les Noble. La confiscation eût été abandonnée.

Et il dit plus loin :

Le garde-pêche Elliott a agi de mauvaise foi, avec malice et dans l'intention de nuire aux affaires des dits sieurs Noble et de détruire leur commerce. Il a fait volontairement au ministre de la Marine et des Pêcheries des rapports faux et de nature à l'induire en erreur.

Il dit encore :

J'ai constaté que le témoignage qu'Elliott a rendu devant moi n'a pas été donné avec franchise et vérité, et je l'ai écarté quand il s'est trouvé en désaccord avec le témoignage de témoins honorables.

M. HUGHES (Victoria) : Puis-je demander si cet officier du nom d'Elliott est encore au service du gouvernement ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne le sais pas.

M. HUGHES (Victoria) : Je crois que oui ; et je désire déclarer qu'il est tout aussi honorable que le juge qui a examiné des témoins à son sujet.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je trouve ensuite mentionné qu'ils ont admis leur culpabilité, et un témoin qui été examiné devant la commission, un nommé Long, dit qu'ils ont avoué par suite d'une espèce d'avis qui leur avait été donné par le solliciteur du gouvernement à cette époque, à l'effet qu'un plaidoyer de culpabilité résulterait dans un rapport au ministre qui leur serait favorable, et cela les remettrait dans leur situation première. Il me semble d'après tout cela, qu'il y avait dans l'affaire quelque chose de singulier qui justifie le département de l'avoir soumise à une commission.

M. BENNETT : Je n'ai pas étudié toute la preuve, mais le rapport établira que ces gens avaient été convaincus de contravention. Que le ministre de la Justice me permette de lui demander comment il concilie le fait de la condamnation totale du témoin Elliott par l'inspecteur et celui de la liberté donnée au solliciteur des frères Noble de dire à cet homme ce qui lui plaisait. A maint endroit on voit qu'après que le témoin eût donné son témoignage avec franchise—et j'ai vainement cherché dans son témoignage pour constater si le commissaire lui avait jamais reproché de ne pas dire la vérité—M. Osler l'accusa d'avoir débité une série de mensonges délibérés. La commission ne paraît pas s'être distinguée par beaucoup de dignité assurément. Si la commission avait devant elle la preuve d'une si grossière conspiration contre les infortunés frères Noble, comment se fait-il que sir Louis Davies ne pouvait pas trouver une ombre de preuve établissant pareille complicité en dépit des efforts d'un conseil aussi habile que M. Osler. Examinons toute la preuve entendue devant le juge Johnson et M. Wilmot devant lesquels M. Osler a comparu dans l'intérêt des frères Noble, et il est tout à fait clair que M. Osler n'a réussi à apporter aucune preuve pouvant justifier sir Louis Davies de croire qu'il y eût quelque conspiration. Le fait ressort avec force, qu'avec toute cette preuve devant lui, sir Louis Davies a pendant cinq ans résisté à l'idée d'une nouvelle investigation. Dans toutes les parties du pays où les frères Noble sont connus, on reconnaîtra qu'il ne s'agit pas ici d'une question de justice ou de mérite, mais plutôt d'une question d'influence politique.

Pour payer à la succession de feu le capitaine W. H. Smith, M.R., pour frais de voyages encourus par lui pour les affaires de l'Etat, pendant qu'il était président du conseil des examinateurs des capitaines et seconds, et des enquêtes sur les naufrages, entre janvier 1893 et décembre 1900, le capitaine Smith n'ayant pas présenté ses comptes pour ces dépenses chaque année.

M. BORDEN (Halifax) : Je sais que le capitaine Smith a été occupé dans ces investigations et qu'on ne lui a pas payé ses frais de voyage. Je crois qu'on devrait les lui payer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons pris avec soin tous les renseignements possibles. L'agent du département à Halifax, M. Tremaine, s'est enquis de la chose et a déclaré sous serment que le capitaine Smith n'a jamais touché ses frais de voyages et que la somme lui est légalement due.

Le comité présente son rapport sur quelques résolutions.

Sur motion du ministre des Finances la Chambre lvèe sa séance à minuit et 20 minutes du matin, mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 6 mai 1902.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 160) constituant en corporation l'Association des comptables autorisés du Dominion.—(M. Belcourt).

Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie Union.—(M. Ingram.)

APPOINTEMENTS DES TRADUCTEURS DES DEBATS.

M. L. N. CHAMPAGNE (Wright) : Je propose l'adoption du quatrième rapport du comité spécial nommé pour surveiller le compte rendu officiel des " Débats " pendant la présente session. Ce rapport se comprend sans qu'il soit besoin d'explication ; il recommande :

1. Que les appointements de $1,200 actuellement payés à M. Wilfrid Larose à titre de traducteur en chef des Débats, soient portés au chiffre de $2,000 par année, avec l'entente que le dit traducteur en chef devra, comme par le passé, être responsable de la direction du bureau et de la rédaction de l'index de la version française des Débats.
2. Que les appointements de $1,000 actuellement payés à chacun des traducteurs des Débats, soient portés au chiffre de $1,500 par année.
3. Que l'augmentation des appointemtns plus haut mentionnés date du commencement de la présente session.

En ma qualité de président du comité des " Débats ", il m'incombe peut-être de dire quelques mots à l'appui de ce que le comité a cru devoir faire. Il y a une couple d'années que ces employés le prient d'augmenter leurs appointements ; ils lui ont présenté, l'année dernière, une requête à cette fin, et, après un débat fort sérieux, la décision en ayant été remise à plus tard, ces messieurs sont revenus, cette année, exposer au comité que leurs appointements sont moins élevés que ceux des autres employés de la Chambre, et que, pour toutes les raisons alléguées dans leur requête, ils ont droit à une augmentation. Après mûre délibération, le comité a unanimement reconnu qu'ils ont droit à une certaine augmentation. Les traducteurs ont demandé que leurs appointements fussent portés de $1,000 à $2,000 par année, soit une augmentation de $1,000, ou un salaire annuel de $2,000. A l'unanimité de ses membres, le comité a convenu de leur accorder une augmentation de $500 ou un salaire annuel de $1,500, et il vient maintenant prier la Chambre de voter le crédit nécessaire. Inutile, M. l'Orateur, de rappeler à la députation que, à moins de raisons particulièrement graves, le rapport du comité devrait être adopté, et cela, en vertu du principe déjà plus d'une fois reconnu par la Chambre. Le comité a jugé convenable de recommander à la Chambre et au gouvernement l'augmentation des appointements de ces employés. En ma qualité de président du comité, je n'ai pas la moindre objection à ce que le gouvernement se charge de la surveillance de la publication des " Débats ", mais tant que l'état de choses actuel subsistera il convient que la Chambre et le gouvernement respectent les décisions du comité. La députation me permettra peut-être de lui rappeler que, dès 1884, des membres de la Chambre, des ministres même ont reconnu que les traducteurs avaient droit à des appointements plus élevés que ceux qu'on leur payait ; je pourrais aussi ajouter que M. Coursol, sir Hector Langevin et l'honorable Edward Blake ont alors émis l'opinion que ces employés n'étaient pas suffisamment rémunérés. J'espère, M. l'Orateur, que le gouvernement verra à ce que la recommandation du comité ne reste pas lettre morte. On dira peut-être que cette recommandation arrive à un moment où la session est un peu trop avancée, mais je ferai observer qu'en 1900, nous avons saisi la Chambre d'un rapport recommandant que, vu la durée exceptionnellement longue de cette session-là, il fût accordé à chacun des traducteurs une gratification de $250. On n'a pas prétendu alors que la session était trop avancée pour qu'il fût fait droit à cette demande du comité. La Chambre adopta le rapport le 17 juillet et la prorogation eut lieu le lendemain. Si le gouvernement entend faire preuve de justice à l'endroit de ces messieurs, il n'hésitera pas, j'en suis sûr, à inscrire un item aux prévisions supplémentaires, ou à prendre d'autres mesures dans le but de leur accorder l'augmentation à laquelle, dans notre opinion, ils ont tous les droits.

M. A. A. C. LaRIVIERE (Provencher) : M. l'Orateur, la question des appointements qu'on paie aux traducteurs n'est pas nouvelle, puisque, je me le rappelle fort bien, depuis dix ou douze ans, c'est-à-dire, depuis que je fais partie du comité des " Débats ", elle n'a cessé de fixer notre attention. Bien que, dans le passé, le comité eût pu recommander l'augmentation des appointements de ces messieurs, il n'en a rien fait parce que, je dois le dire, certains d'entre eux remplissaient leur devoir d'une manière bien peu satisfaisante. Depuis, on a entièrement réorganisé le bureau : nous avons aujourd'hui des traducteurs entendus, qui accomplissent leur travail à merveille. En réalité, depuis deux ou trois ans on nous donne une traduction remarquable et de nature à satisfare entièrement la députation. Après mûre délibération, le comité a pensé que le moment était venu de rendre justice à ces messieurs. Et que recommande-t-il ? Que l'on paie à chacun des traducteurs des appointements de $1,500, somme qui n'excède pas le maximum des appointements d'un commis de deuxième classe. Je me plais à croire que la députation poussera au moins la générosité jusqu'à payer aux traducteurs, qui occupent tous un rang distingué dans le monde littéraire, des appointements aussi élevés que ceux que le gouvernement ou la Chambre paie aux commis de deuxième classe. Bien que cette augmentation paraisse un peu forte, le comité a cru devoir la fixer à ce chiffre afin que les traducteurs ne soient de longtemps dans l'obligation de venir nous prier d'élever leurs appointements. Nous avons voulu trancher la question une fois pour toutes et nous croyons y avoir réussi. J'espère que le gouvernement et la Chambre approuveront l'œuvre du

comité et adopteront le rapport qui leur est présentement soumis.

M. FLINT : L'honorable député de Wright aurait-il l'obligeance de me dire si le comité a adopté ce rapport à l'unanimité ?

M. CHAMPAGNE : Oui.

M. E. F. CLARKE : M. l'Orateur, à l'appui des observations que vient de faire l'honorable président du comité des " Débats " (M. Champagne), je tiens à dire que, étant donnée la haute valeur du travail que les traducteurs accomplissent, ce comité a reconnu à l'unanimité qu'il convient d'augmenter les appointements de ces messieurs. Dans l'opinion de ceux qui sont en mesure de parler en connaissance de cause, la traduction est mieux et plus rapidement faite qu'elle ne l'a jamais été ; et si l'on tient compte de ce qu'ont dit les honorables députés qui viennent de porter la parole, si l'on considère que depuis nombre d'années le comité est d'avis que le travail des traducteurs n'est pas suffisamment rémunéré, la Chambre ferait montre de beaucoup de justice, ce me semble, en accordant l'augmentation que recommande le rapport du comité. J'espère donc que la députation ne refusera pas son appui à ce rapport où le comité recommande que l'on augmente les appointements de ces messieurs.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, cette question est plutôt du ressort de la Chambre que de celui du gouvernement. La Chambre a jugé convenable, et à bon droit, de se réserver tout ce qui se rattache au compte rendu de ses délibérations. Ce n'est pas le gouvernement qui surveille la publication des " Débats " ; c'est la Chambre qui remplit cette tâche par l'intermédiaire d'un comité nommé à cette fin à chaque session. Le gouvernement n'entend pas mettre le moindre obstacle à cette recommandation ; il sera tenu de soumettre le rapport de la Chambre à un examen minutieux et d'y faire droit comme il conviendra. En ma qualité de membre de cette Chambre, je tiens à dire que le comité actuel, chargé depuis un certain nombre d'années de surveiller le compte rendu de nos débats, s'est acquitté de sa tâche d'une manière qui lui fait le plus grand honneur. Il y a quelques années, la traduction laissait fort à désirer, mais le comité a créé tout une révolution en faisant les nominations par voie de concours. Le choix du comité ne se porte plus sur des amis politiques, mais sur le candidat le plus méritant. Chaque fois qu'il se produit une vacance, le comité invite les aspirants à passer un examen, et c'est le candidat dont l'examen a été le meilleur, qui décroche la timbale.

M. LaRIVIERE : Très bien !

Le PREMIER MINISTRE : Cette réforme a largement contribué à l'amélioration de la traduction. Autrefois, les députés de langue française se plaignaient chaque année de ne pouvoir mettre la main sur les comptes rendus des débats, de ce que ceux-ci leur parvenaient toujours en retard et sous une forme fort imparfaite. Cette année, il ne s'est pas fait entendre une seule plainte à ce sujet, et il n'y avait certainement pas lieu de se plaindre, car, d'après ce que j'en sais personnellement, la traduction est très bien faite. Je ne crois pas qu'il soit possible de la mieux faire, étant donnée la célérité que le personnel doit apporter à son travail. Les traducteurs se tiennent à la hauteur des exigences ; leur travail est toujours accompli en temps voulu, ils ne sont jamais en retard. Ces diverses raisons m'engagent à favoriser l'adoption du rapport ; je crains, toutefois, qu'il ne nous soit guère possible d'accorder dès la présente session l'augmentation que l'on demande. Comme la prorogation doit avoir lieu dans quelques jours,—c'est ce que nous espérons, du moins,—que les estimations sont prêtes, rendues à l'imprimerie, et qu'on ne tardera pas à les déposer, il serait fort embarrassant de les modifier pour faire droit à cette demande, et cela aurait peut-être pour effet de retarder l'heureux jour de la prorogation. Cela dit, je n'objecte pas à l'adoption du rapport.

La motion est adoptée.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 161) concernant la constitution en corporation par lettres patentes, des compagnies par actions.—Sir Wilfrid Laurier.

MODIFICATION DE L'ACTE DES GRAINS DU MANITOBA.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je présente le bill (n° 162) à l'effet de modifier l'Acte des grains du Manitoba, de 1900.

M. BOYD : Je voudrais que l'honorable ministre nous expliquât les modifications.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le bill dispose tout simplement que le ministère aura la haute main sur les deniers. Jusqu'à présent les découverts nous ont causé d'assez sérieux embarras. A divers reprises on a puisé au fonds du revenu consolidé pour solder les comptes se rattachant à l'application de la loi. Grâce à cette modification, je ne crois pas que la chose se répète. Les deniers seront versés au fonds du revenu consolidé et répartis comme d'habitude. Telle est l'unique disposition du bill ; mais à la deuxième lecture, on présentera certains amendements importants dont avis sera donné en temps opportun. Pour le moment, je me contente de présenter le bill imprimé dont j'ai donné avis.

La motion est adoptée et le bill lu pour la première fois.

CONSEIL MEDICAL DU CANADA.

M. G. T. RODDICK (Montréal, Saint-Antoine) : M. l'Orateur, avant qu'on aborde l'or-

dre du jour, je voudrais demander au très honorable premier ministre s'il a quelque déclaration à faire à la Chambre au sujet de la reprise en délibération du bill (n° 11) à l'effet d'établir un conseil médical au Canada. On se rappellera que, à la demande expresse de mon très honorable ami, le premier ministre, le bill a été accepté dans son entier à l'exception d'un seul article. Je tiendrais beaucoup, si c'était possible, à ce qu'on s'occupât dès maintenant de mon bill, parce que je suis sous l'impression que si on ne l'envoie pas au Sénat aujourd'hui ou au plus tard, demain, on ne pourra pas lui donner force de loi dès la présente session.

Le PREMIER MINISTRE : Comme je tiens beaucoup à obliger mon honorable ami (M. Roddick), je vais m'efforcer de faire en sorte que l'on puisse s'occuper de son bill demain soir. J'espère que la besogne de la Chambre nous le permettra, et si la députation est d'accord sur ce point, il va sans dire que je ne soulèverai pas d'objection.

LE CABOTAGE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de modifier la loi concernant le cabotage canadien et d'en exclure tout navire britannique construit à l'étranger, à moins qu'il n'ait obtenu une licence que le ministre des Douanes pourra délivrer sur paiemais d'un droit de 25 pour 100 *ad valorem* sur la valeur marchande raisonnable du navire.

Le MINISTRE DES DOUANES : En vertu de cet amendement, tout propriétaire de navire construit à l'étranger et destiné à faire le cabotage au Canada sera tenu de demander une licence qui lui sera délivrée sur paiement de 25 pour 100 de la valeur du dit navire.

La résolution est rapportée.

MODIFICATION DE L'ACTE D'INSPECTION GENERALE.

Le comité fait son rapport sur le bill (n° 142) intitulé : "Acte modifiant de nouveau l'Acte d'inspection générale"; (le ministre du Commerce) ; le bill est lu une deuxième fois, délibéré en comité, lu une troisième fois et passé.

EMPAQUETAGE ET VENTE DE DENREES.

Le bill (n° 141) à l'effet de modifier l'Acte concernant la vente de certaines denrées (le ministre du commerce) est lu une deuxième fois ; et la Chambre se forme en comité pour délibérer.

M. TAYLOR : Bon nombre de commerçants ont cet article en magasin depuis deux ou trois ans, et la ficelle qu'ils ont ainsi ne pourrait pas être marquée, d'après les dispositions du présent bill. Il serait bon d'introduire dans le bill un article qui permît aux commerçants de vendre ce qu'ils ont aujourd'hui en magasin sans égard à la présente loi.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est peut-être une bonne idée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :M Je suis d'avis, avec mon honorable ami (M. Taylor) que les commerçants qui n'ont pas fait de mal ne devraient pas être punis par l'effet du présent bill. Il devrait y avoir une disposition portant que la loi ne s'applique pas à la ficelle présentement en magasin.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il n'est pas bon de rédiger ces amendements à la hâte. En conséquence je remettrai le bill jusqu'à la prochaine séance de la Chambre.

M. TAYLOR : Très bien.

Le comité fait rapport de l'état de ses délibérations.

MODIFICATION DE LA LOI CONCERNANT LA GENDARMERIE A CHEVAL.

Le comité fait son rapport sur le bill (n° 147) à l'effet de modifier l'Acte de la police à cheval, 1894 (le premier ministre) ; le bill est lu une deuxième fois, délibéré en comité, lu une troisième fois et passé.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Sauvages—Colombie Anglaise—Soins de médecins et remèdes (mandat du Gouverneur général), $12,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (l'honorable Clifford Sifton) : Ceci est dû à une épidémie de petite vérole.

Gendarmerie à cheval, $100,000.

M. WILSON : On devrait expliquer cette demande de crédit supplémentaire.

Le PREMIER MINISTRE (le très honorable sir Wilfrid Laurier) : L'année dernière le crédit pour la gendarmerie à cheval s'élevait à quelque chose comme $400,000 ou $450,000. Cela répond au coût de 500 hommes à $800 par année. Nous n'avons pu, l'année dernière, rester dans les limites du crédit, et cela pour deux raisons. La première c'est qu'ayant un bien plus grand territoire à surveiller, nous avons dû augmenter le nombre des postes. Nous avons 86 postes de gendarmerie distribués par tous les territoires. Nous en avions 83 l'année précédente. Le plus grand nombre de postes se trouve le long de la frontière entre les Territoires canadiens et les Etats du Montana et du Dakota, où les deux com-

munications croissantes entre les deux pays nous obligent de maintenir un effectif plus considérable. D'un autre côté il a été impossible de réduire, dans la région de Macleod, le très grand nombre d'hommes que nous avons là. Il s'y trouve de grands ranches, ainsi que plusieurs réserves de sauvages, qui demandent une surveillance constante. Il nous a fallu établir un nouveau poste à la frontière de l'Est qui sépare les Territoires du Manitoba, où il se construit un chemin de fer en ce moment. Il nous faut aussi entretenir un grand nombre de postes au nord de la Saskatchewan vers le fleuve Mackenzie. Au grand lac des Esclaves se trouve le poste le plus avancé vers le nord, et il va probablement falloir un nouveau poste à l'embouchure du fleuve Mackenzie.

Nous couvrons tous les territoires, et comme pour cela il faut constamment tenir nos hommes en mouvement, il s'ensuit de plus grandes dépenses de voyages. A Régina, nous avons environ soixante hommes ; à certains endroits dix hommes, en d'autres, cinq, et à la majorité des postes, un ou deux hommes. Ces hommes voyagent constamment. Si nous pouvions toujours tenir les hommes aux mêmes postes la dépense serait beaucoup moindre ; mais afin de maintenir la décipline de la force il faut tenir les hommes constamment en mouvement. Une autre cause de l'augmentation des dépenses se trouve dans les changements nécessités par les recrutements pour le service du Sud-africain. C'est de la gendarmerie qu'ont été formés les noyaux des différents contingents qui sont allés en Afrique. Les hommes n'y sont pas meilleurs que ceux obtenus ailleurs, mais ils avaient l'avantage de l'expérience et d'être accoutumés à se servir de chevaux et à se tirer d'affaires en toutes circonstances. Dans le cours des trois dernières années nous avons perdu beaucoup d'hommes de cette façon et nous avons dû prendre nombre de recrues qu'il a fallu instruire et qui ne peuvent faire un aussi bon service que des hommes rompus. Cela nous a obligé d'entretenir un système de recrutement et de déplacer beaucoup plus les hommes qu'il n'aurait fallu autrement.

Ministère de l'Intérieur—Dépenses casuelles, impressions et papeterie, $4,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (l'honorable M. Sifton) : Le département a envoyé le sous-ministre en Angleterre au sujet de l'immigration et a constaté qu'il serait nécessaire de dépenser $35,000 en impressions et réclame. Par suite du nombre beaucoup plus considérable que d'ordinaire d'immigrants des Etats-Unis et d'autres pays étrangers, il nous faut dépenser $10,000 de plus que l'année dernière à différentes fins. Cela prendra environ $10,000 pour le surcroît.

M. WILSON : L'honorable ministre voudrait-il donner les renseignements que j'ai demandés relativement aux appointements des agents d'immigration dans la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Suit la liste :

Etats-Unis—	
M. V. McInnes, agent, Détroit	$1,800
F. S. Longworth, commis, Détroit	750
C. A. Laurier, agent, Michigan	1,200
Benj. Davies, agent, Saint-Paul	1,500
Miss M. Dass, commis, Saint-Paul	600
Chas. Pilling, agent, Saint-Paul	1,200
E. T. Holmes, agent, Indiana	1,200
C. O. Swanson, agent Nouv.-Angleterre	1,500
T. O. Currie, agent, Wisconsin	1,200
J. M. McLachlan, agent, Wisconsin	900
Jos. Young, agent, Ohio	1,200
James Grieve, agent, Michigan	1,500
J. S. Crawford, agent, Missouri	900
W. H. Rogers, agent, Dakota-sud	1,200
W. V. Bennett, agent, Nebraska	1,200
J. C. Duncan, agent, Nebraska	900
C. J. Broughton, agent, Chicago	900
W. J. White, inspecteur, etc	2,200
R. A. Burriss, agent, Port-Arthur	1,200
Alex. Ribout, agent, Mattawa	900
Rév. M. Blais, agent de rapatriement	600
Rév. H. L. Vachon, agt de rapatriement	500
Damase Gauthier, agent, Nouv.-Angl.	1,000
H. M. Williams, agent, Ohio	1,200
Grande-Bretagne et Irlande—	
W. T. R. Preston, inspecteur	3,000
C. F. Just, commis dans le bureau de M. Preston	1,800
C. R. Devlin, agent, Irlande	3,000
H. M. Murray, agent, Ecosse	2,000
G. H. Mitchell, agent, Liverpool	1,200
J. C. Hardy, commis, Liverpool	1,000
A. F. Jury, agent, Angleterre	1,500
E. O'Kelly, agent, Irlande	1,800
W. L. Griffith, agent, Galles	1,800
Thomas Duncan, agent, Ecosse	1,500
John Weber, agent, Irlande	1,200
Europe—	
T. D. de Coeli, agent, Belgique	1,200
S. Brinjolfson, agent, Islande	1,200

M. WILSON : Peut-être le ministre voudra-il nous dire d'après quel principe sont échelonnés les appointements. Il paye toute espèce de montant depuis $500 jusqu'à $3,000 et il devrait pouvoir nous expliquer comment il arrive à déterminer chaque montant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les agents sont supposés rémunérés selon leur capacité et leurs aptitudes pour le service en question. Les appointements sont augmentés pour cause de service satisfaisant et effectif, tout comme ils le seraient dans le cas d'une homme méritoire au service de l'honorable député.

M. WILSON : Je ne considère pas l'explication très satisfaisante. Ainsi, M. Devlin n'est qu'un ordinaire agent d'immigration en Irlande—au moins, c'est ce qu'on a déclaré en cette Chambre et au comité ; cependant, on lui paye $3,000 par année. D'un autre côté, M. Preston, qui a charge de tout le service là-bas, n'a que le même chiffre d'appointements. Le député du mi-

nistre, qui est à la tête de tout le département, ne reçoit que $200 par année de plus que M. Devlin, tandis que le surintendant de l'immigration a $500 de moins. Il me semble qu'on devrait expliquer comment il se fait qu'un homme auquel on n'assigne qu'un territoire restreint soit ainsi favorisé. Je me rappelle très bien le discours prononcé par le ministre lorsque cette question est venue de vant la Chambre ; je me rappelle en quels termes le ministre a parlé de la grande habileté de M. Devlin. Mais si ce fonctionnaire est un homme si habile, assurément le ministre devrait lui trouver autre chose à faire que de remplir le simple poste d'agent d'immigration dans un petit territoire, d'où il ne tire qu'un petit nombre d'immigrants tout au plus, ainsi que me le fait observer un honorable député qui est près de moi. Les frais du service en Irlande ont été d'environ $10,000, et d'après le rapport même de M. Devlin les immigrants que M. Devlin et ses co-agents nous ont valus se chiffrent par 953. Je dois dire que l'explication n'est pas du tout satisfaisante.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député m'a plusieurs fois posé la même question, et je lui ai donné à peu près la même réponse. Il n'en a pas été satisfait, paraît-il, par le passé, et je ne saurais me dire désappointé qu'elle ne lui plaise pas tout à fait aujourd'hui. Je ne crois pas que l'honorable député puisse trouver un homme de l'habileté et de la capacité de M. Devlin qui veuille donner ses services——

M. WILSON : Le ministre me permettra-t-il de l'interrompre ? Pourquoi alors ne donne-t-il pas à M. Devlin une situation où il puisse déployer son habileté et gagner les appointements qu'il lui donne, au lieu de le mettre dans——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous le mettons là où il peut rendre le plus de services.

M. FARQUHARSON : J'ai assisté à l'assemblée du comité et j'ai entendu le rapport du sous-ministre à propos de l'immigration. Et j'ai été très satisfait des arrangements faits pour l'Angleterre, l'Irlande et l'Ecosse, tels qu'exposés par le sous-ministre. Comme nous avons pour objet d'établir un nouveau pays, beaucoup dépend de notre politique d'immigration et de la façon dont elle est administrée. Il arrive que certains immigrants nous causent beaucoup d'ennuis parce que ce ne sont pas des gens comme il nous faut. Un vieux dicton dit que maison vide vaut mieux que mauvais locataire, et j'aimerais mieux voir nos terres inoccupées que d'y voir établies certaines classes d'immigrants. Autant que je puisse voir, l'ouvrage du département se fait bien. Il reste beaucoup à accomplir pour ceux qui sont chargés de ce service, et l'avenir du Canada dépend dans une grande mesure de la manière dont ils s'acquittent de leurs fonctions.

M. WILSON : Le ministre représente M. Devlin comme un homme très habile et un excellent fonctionnaire. Il me paraît étrange qu'avant le voyage qu'a fait le sous-ministre en Angleterre pour réorganiser tout le système, il a donné à M. Devlin un congé de deux mois, de sorte que pendant que le sous-ministre était en Angleterre, M. Devlin était au Canada. Si M. Devlin est un homme aussi habile qu'on le représente, assurément c'eût été d'un grand avantage pour le service que le sous-ministre le rencontrât, s'entendit avec lui et profitât de ses services dans les arrangements à faire pour l'avenir. Chose étrange, mais les officiers de ce gouvernement aiment à avoir l'océan entre eux-mêmes et M. Devlin.

Commission de géologie—Appointements d'un géologue accompagnant la commission de la frontière internationale, à compter du 1er juillet 1901, $2,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous sommes à établir la ligne frontière entre la Colombie Anglaise et les Etats-Unis. Cela nécessite une expédition dispendieuse. Nous épargnons beaucoup d'argent en conduisant l'exploration géologique en même temps. Nous envoyons un géologue avec la commission de la frontière, et nous n'aurons pas, plus tard, à équiper une expédition géologique. J'ai obtenu les services d'un homme très compétent, M. Daly, qui est né au Canada, mais a été attaché à l'université de Harvard.

M. WILSON : Est-il employé depuis le 1er juillet 1901 ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est employé depuis la dernière saison. L'année dernière il a été payé à même le crédit du service géologique.

M. WILSON : Je connais le Dr Daly depuis longtemps—le fait est qu'il est né dans notre ville, je crois. Il s'est fait une situation élevée au collège et est un très digne homme. Je n'ai aucun doute qu'il fera un excellent fonctionnaire. Je suis enchanté qu'on emploi nos jeunes Canadiens dans des postes élevés de nos administrations.

Gouvernement des Territoires du Nord—Somme supplémentaire nécessaire pour les registraires, $1,000.

M. TAYLOR : Veuillez expliquer.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'ouvrage augmente rapidement dans le bureau d'enregistrement des Territoires du Nord-Ouest, par suite de l'établissement du pays et du plus grand nombre de translations de propriétés, et des lettres patentes à enregistrer. Un officier du département a fait une inspection il y a quelque temps et a constaté que l'ouvrage était en arrière, et il a fallu employé provisoirement de l'aide. Bien que nous ayons à augmenter de beaucoup le personnel, il ne s'ensuivra pas de charge addi-

tionnelle pour l'Echiquier, parce que les profits augmentent à mesure qu'augmente l'ouvrage.

Crédit supplémentaire pour écoles, aide aux écritures, impressions, etc., pour le semestre du 1er janvier au 30 juin 1902, $50,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces $50,000 sont un subside aux Territoires du Nord-Ouest. La Chambre se souviendra que nous avons eu au cours de la présente session un débat assez long, en comité des subsides, sur le sujet des besoins des Territoires du Nord-Ouest. Je crois que le comité en général, des deux côtés de la Chambre, s'est montré d'avis qu'il convenait de faire quelque chose de plus que le gouvernement n'avait voulu faire jusqu'alors.

Nous avons constaté que le gouvernement du Nord-Ouest, a, peut-être imprudemment, escompté largement son revenu pour le présent semestre, et qu'il se trouvera fort embarrassé pour conduire les affaires si on ne vient à son aide pour le premier semestre de cette année. L'argent porté au budget principal ne devient disponible pour le gouvernement des Territoires que le 1er juillet. Mais l'exercice pour les Territoires correspond à l'année ordinaire, de sorte que le subside majoré que nous leur avons voté ne prendra effet que pour la deuxième moitié de leur exercice et ne sera pas disponible pour la totalité. Nous avons cru devoir leur donner le bénéfice du nouveau subside pour l'exercice tout entier en portant au présent budget supplémentaire la moitié du montant additionnel pour le semestre courant depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet.

M. WILSON : Donnez-vous directement cet argent au gouvernement du Nord-Ouest ?

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, comme le subside ordinaire.

Terres fédérales—Imputable sur le capital—Somme supplémentaire nécessaire pour les arpentages, $80,000.

M. BOYD : Il y a une couple de questions que je désirerais discuter avec le ministre, et je crois qu'elles peuvent passer sous le chef du présent item. Je voudrais savoir si le gouvernement a l'intention de payer certain montant au gouvernement provincial du Manitoba, pour intérêts accumulés, ou s'il va être nécessaire de passer une loi à cet effet.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne suis pas en mesure de le dire positivement Je sais qu'il a été décidé de payer le montant, et je crois que le département de la Justice est à examiner s'il va falloir une nouvelle loi. Je verrai le ministre de la Justice et donnerai une réponse cette après-midi.

M. ROCHE (Marquette) : J'ai entendu dire qu'une délégation s'était présentée au ministre pendant qu'il était à Winnipeg, et il a promis de payer cet intérêt ; mais je crois qu'il a aussi dit qu'il faudrait une loi à cet effet.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est très vrai ; je me rappelle avoir dit en différentes occasions qu'il pourrait se faire que la chose demandât une loi spéciale, et je me rappelle que la chose a été soumise au département de la Justice.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que je puis satisfaire mon honorable ami à ce sujet. La chose est en ce moment entre les mains des officiers du département de la Justice. Ils sont d'avis, je crois, qu'il s'agit simplement d'une question de tenue de livres; il ne s'agissait pas d'argent appartenant au pays, mais d'argent qui appartient à la province du Manitoba.

M. ROCHE (Marquette) : Cela veut dire qu'il n'y aura pas besoin d'une loi ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas eu de rapport définitif, mais c'est l'impression sous laquelle je suis. Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas oublié la chose et nous nous en occupons.

M. BOYD : J'ai une autre question à poser au sujet des ventes des terres affectées aux écoles, qui ont eu lieu il y a quelque temps au Manitoba. Je voudrais savoir si le ministre peut me dire combien de ces ventes il a annulées.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce n'est pas une question à laquelle je pourrais répondre en ce moment. Mais il n'est pas difficile de constater combien de ventes ont été annulées, les noms des acheteurs et les lots en question. Je donnerai ces renseignements demain.

M. BOYD : Il y a une vente particulière que je voudrais discuter avec le ministre, c'est-à-dire, la vente du quart nord-ouest de la section 11, 8-4, ouest. Le ministre a-t-il, au sujet de cette vente, quelque renseignements établissant que cette terre passe à un nommé Thornbury.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne pourrais répondre à une question comme celle-là sans consulter les registres. Je pourrai répondre cette après-midi.

M. BOYD : Nous pouvons ajourner cette question. Il en est une autre au sujet de l'intérêt sur les prix de vente des terres des écoles, lequel intérêt a baissé de 6 pour 100 à 5 pour 100. Or, comme nous entendons la chose dans le Manitoba, et comme le premier ministre l'a exprimée tout à l'heure, cet argent non plus que les terres du reste, n'appartient pas à ce gouvernement, mais celui-ci n'en est que l'administrateur. Eh bien, le gouvernement vend ces terres, et pour la dernière vente il avait annoncé que l'intérêt serait de 6 pour 100. Un acte passé à la dernière session a baissé l'intérêt à 5 pour 100. Dans un discours prononcé à la session dernière, le ministre de l'Intérieur a dit que l'intérêt sur les terres fédérales de-

vait être abaissé à 5 pour 100. Or, les terres des écoles ne sont pas regardées comme des terres fédérales, et quand le ministre a parlé ainsi à la session dernière, il n'a pas été compris que cela concernait la vente des terres affectées aux écoles. L'effet du nouvel arrangement est de priver de $25,000 par année la caisse de la province du Manitoba ; tandis que ceux qui ont acheté ces terres s'attendant à payer 6 pour 100, n'ont à présent, grâce à la générosité de ce gouvernement, que 5 pour 100 à payer. Je crois que le gouvernement du Manitoba et ceux des habitants qui ne bénéficient pas du changement, considèrent qu'ils font une perte d'autant. Si ceux qui ont acheté ces terres savaient qu'il en serait ainsi et qu'ils auraient l'avantage de cette réduction, ils avaient des renseignements qui leur permettaient de payer un prix plus élevé que ceux qui s'attendaient, d'après l'annonce, à un intérêt de 6 pour 100.

Le PREMIER MINISTRE : C'est une question de savoir si la loi rendue à la dernière session s'applique ou non aux terres affectées aux écoles aussi bien qu'aux terres fédérales. Je supposais qu'elle s'appliquerait à toutes les terres vendues par le gouvernement. Quant aux terres des écoles nous ne sommes qu'administrateurs des fonds qu'elles rapportent ; nous administrons ces fonds et sommes tenus d'en payer l'intérêt au gouvernement provincial. Sans doute si l'intérêt n'est que de 5 pour 100 au lieu de 6 pour 100, c'est une perte d'autant pour le gouvernement provincial, mais c'est un gain d'autant pour le colon. Je ne crois pas qu'il serait bon qu'une catégorie de terres se vendît à 5 pour 100 et une autre à 6 pour 100. Je crois que le taux devrait être le même pour toutes. Mon honorable ami (M. Boyd) sait que le taux de l'intérêt n'est pas comme les lois des Mèdes et des Perses ; il n'est pas immuable ; il est grandement le résultat des conditions du pays, et à mesure que le pays s'améliore et progresse le taux de l'intérêt diminue. Je suis bien aise de dire que telle est la condition du Manitoba aujourd'hui. Il n'y a pas d'intention de nuire à personne, aucune intention de faire tort au gouvernement de la province du Manitoba ; mais mon honorable ami admettra, je crois, qu'il convient que le pays vende les terres aux colons aux meilleures conditions possibles. Je serais surpris de lui entendre demander de rétablir l'ancien taux de 6 pour 100. Je crois qu'il aimerait mieux voir les terres se vendre à 5 pour 100 et à 4 pour 100 s'il était possible. Je suis très sûr qu'en donnant au gouvernement l'administration de ces terres en 1872, la législature n'a jamais eu pour intention que l'intérêt restât à jamais au taux de 6 pour 100. On entendait que le taux de l'intérêt est aujourd'hui placé à 5 pour 100, et j'espère que le temps viendra pour le Manitoba où nous serons capable de vendre les terres non pas à 5 pour 100, mais à 4 pour 100 et même à 3 pour 100.

J'espère que l'état des affaires du pays nous assurera ce résultat, car le Canada progresse et se développe, mais présentement, il ne saurait exister de différence entre les terrains affectés aux fins scolaires et les terres vendues aux colons. On comprend le mécontentement qui existerait si un homme pouvait se rendre chez un agent des terres de la Couronne, pour acheter un terrain qu'il paierait 5 pour 100 en vertu d'une préemption, tandis que son voisin, parce qu'il achète une des terres affectées aux fins scolaires, est obligé de payer un cent de plus. Cette défaveur ne saurait être ignorée. L'intérêt public exige qu'elle n'existe pas.

M. ROCHE (Marquette) : Le très honorable premier ministre a reconnu que le gouvernement fédéral n'agissait que comme fidéicommissaire pour le gouvernement du Manitoba, en ce qui concerne les terrains affectes aux fins scolaires. S'il en est ainsi, il me semble qu'il eût été convenable et juste de consulter les autorités provinciales au sujet de la réduction du taux de cet intérêt. Ce n'est pas ce que le gouvernement a fait. Ces terrains ne lui appartiennent pas ; il n'en est que le gardien. An mon sens, il lui aurait fallu consulter la législature du Manitoba sur l'opportunité de faire ce changement. A un certain point de vue, l'honorable gentleman peut avoir raison. Si c'était le colon qui retirerait l'avantage de cette réduction, on ne saurait trouver trop à redire, mais c'est là un point bien controversé. En effet, à toutes les ventes de terrains affectés aux fins scolaires, on voit accourir des spéculateurs qui deviennent acquéreurs, qui retirent tout le bénéfice dont je viens de parler. S'il était certain que les colons retireraient l'avantage de cette diminution d'intérêt, j'appuierais la réforme suggérée, mais ce sont ces spéculateurs qui achètent les terrains en question, et qui retirent les bénéfices de cette réduction. On ne devrait pas donner un effet rétroactif à cette disposition de la loi projetée pour appliquer cette dernière aux ventes qui ont déjà été faites, parce que les propriétaires actuels ont acheté à certaines conditions, et savaient qu'il leur faudrait payer 6 pour 100. De plus, je prétends qu'on aurait dû consulter la législature du Manitoba, parce que cette réduction représente une perte annuelle de $25,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable représentant de Marquette (M. Roche) a déclaré, ce qui a déjà été dit certainement ailleurs par les adversaires de cette mesure, que ceux qui profitaient de ce changement de taux d'intérêt, étaient les acquéreurs de ces terrains. Il n'y a absolument rien de vrai dans tout cela. Voici des chiffres qui démontrent que presque toutes les terres dont il est question dans cette loi, sont de très rares et très peu importantes exceptions, ont été achetées par des colons réels, par des personnes qui demeurent, soit

sur la terre voisine, soit dans les environs. Il résulte donc de ce fait que la réduction du taux de l'intérêt s'est trouvée réellement, dans la très grande majorité des cas, à l'avantage des cultivateurs et des colons qui se trouvaient à habiter les environs.

Je ne dirai qu'un mot des obligations du gouvernement. J'ai toujours prétendu que la province devait bénéficier de ce fonds, aussi largement que possible. Ma position a été bien tranchée sous ce rapport. Quant à l'accroissement de cet intérêt, je le réclame sincèrement, dans les limites les plus étendues possible, en faveur de la province intéressée. Mais, d'un autre côté, il ne faut pas oublier qu'on a imposé au gouvernement fédéral un devoir sérieux quant à l'administration de ce fonds. La province, sous ce rapport, n'est aucunement responsable. C'est le gouvernement fédéral seul qui détermine le taux de l'intérêt à imposer aux personnes qui achètent ces terrains. Quant à moi, si je tiens compte de la réduction générale du taux de l'intérêt par tout le pays, réduction de 6 pour 100, je crois que le gouvernement aurait pris une attitude impossible à expliquer, à défendre, en exigeant des personnes qui sont nos débitrices pour ces ventes, un intérêt de 6 pour 100. Je suis convaincu—je parle comme chef du ministère de l'Intérieur—que le résultat de cette attitude nous eût attirée tout une correspondance interminable de la part des acquéreurs de ces terrains, réclamant une remise de fonds, sous le prétexte qu'ils n'ont pas été traités avec justice ; de part ou d'autre il eut donc fallu léser un droit prétendu acquis. J'ai considéré que cette question méritait d'être étudiée. Je crois que cette modification sera à l'avantage de la province avant très longtemps. A mon avis, cette diminution rapportera plus d'argent, parce que les ventes augmenteront, ce qui sera suffisant pour contre-balancer la perte subie par cette réduction. Mais, qu'importe ? Je crois que mon honorable ami (M. Roche) reconnaîtra, comme moi, que le gouvernement, en prenant cette attitude, a eu raison, parce que cette réduction a déjà rapporté beaucoup d'argent au Manitoba et aux Territoires. Les prêts pèsent lourdement sur la population de l'ouest.

Gratifications à L. E. Lafontaine pour blessures reçues dans l'exercice de ses fonctions, $1,654.75.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Fontaine se trouvait dans une tente quand il reçut une balle tirée accidentellement par un de ses compagnons d'équipe ; nous lui avons payé son salaire tout le temps qu'a duré sa maladie.

Gratifications à la veuve et à la famille de feu Nathan White, accidentellement tué par un fonctionnaire de l'Etat dans l'exercice de ses fonctions, en 1902, $750.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voici un cas sur lequel on a appelé mon attention à quatre ou cinq reprises. J'ai constaté qu'on devait régler cette question. Il s'agit d'un homme qui a été tué par un fonctionnaire qui avait pour mission de faire certaines collections géologiques. Il retint les services de Nathan White comme voiturier. Il débarquait de voiture au jour indiqué quand son pistolet partit accidentellement et White fut tué sur le champ. Cette question est venue devant moi à maintes reprises ; peut-être n'ai-je pu me rendre compte exactement de la valeur de cette réclamation. On insista davantage et je me suis convaincu que ce montant n'était pas trop élevé.

M. TAYLOR : Cette somme est trop minime puisqu'il s'agit de la perte d'un mari et d'un père, dans les circonstances que l'honorable ministre vient de mentionner.

Pour porter secours aux colons indigents du district de Saskatchewan, $5,000.

M. WILSON : Veuillez donner des explications.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a un an, une inondation dévasta l'île de la Croix, dans la partie septentrionale de ce district. L'un de nos inspecteurs, envoyé sur les lieux, a rapporté que l'inondation avait chassé de leurs foyers les colons qui, en même temps, se sont trouvés privés de leur maison et dans la détresse la plus complète. Pour les empêcher de mourir de faim, notre fonctionnaire a conclu un arrangement avec la Compagnie de la Baie d'Hudson, cette dernière s'engageant à fournir à ces infortunés les provisions absolument nécessaires. Nous n'avons pas encore reçu la facture, mais nous croyons qu'elle s'élèvera à ce montant.

M. WILSON : Que sont ces colons ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Des métis.

M. WILSON : Assurément, on ne saurait, dans ces circonstances, s'opposer à l'adoption de cet item.

Secours aux mineurs indigents des rivières Dease et Liard, $4,364.23.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est le montant de la solde d'un compte envers la Compagnie de la Baie d'Hudson. Cette dernière réclame une somme beaucoup plus élevée. J'ai envoyé l'examen de cette facture à M. Stevenson, inspecteur des terres fédérales. Ce gentleman est un comptable distingué. J'ai aussi soumis cette question au sous-ministre. Tous deux m'ont fait un rapport à l'effet que ce montant était suffisant pour acquitter la balance due. La Compagnie n'est pas satisfaite de cette décision ; elle s'adresse aux cours civiles pour nous forcer de lui payer le plein montant de sa créance.

M. WILSON : Combien avez-vous payé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La compagnie réclamait encore $10,000. Je ne pouvais accepter cette facture, après le rapport de mes fonctionnaires. Si elle prouve son compte, je serai bien forcé d'en passer par la décision du tribunal.

M. ROCHE (Marquette) : Je voudrais savoir du ministre le nombre d'acres de terrains marécageux que ses fonctionnaires ont inspectés, le nombre d'acres dus au gouvernement provincial et celui que ce dernier a déjà reçu.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'aurai tous ces détails demain matin.

Accise, $7,000.

M. BOYD : Je veux appeler l'attention du ministre du Revenu de l'intérieur sur l'importance qu'il y a de prendre des mesures au sujet de la pesée du grain, qui sort des batteurs. Il s'agit d'un détail très important, que semble ignorer le ministre. Je veux signaler un fait qui se rapporte à cette question et qui s'est déroulé devant les cours civiles. Je cite l'extrait suivant du " Northwest Farmer ".

A Nepawa, l'autre jour, John H. Howard poursuivait devant les tribunaux T. Poole et John Ducklow à propos d'un compte de battage. Les défendeurs alléguèrent la raison ordinaire ; ils prétendirent que le grain n'ayant pas été mesuré suivant les prescriptions des lois fédérales, on ne pouvait pas les obliger de payer le travail du demandeur. La cour ne put connaître de la justice de la réclamation, à cause de l'objection soulevée. Comme résultat Howard fut débouté de sa demande.

J'ai déjà eu l'occasion de dire à la Chambre qu'il est impossible de régler ces batteuses-peseuses d'après l'étalon légal. On pourrait difficilement trouver assez d'hommes pour mesurer au minot ce qui sort de ces batteuses qui peuvent fournir de 2,000 à 3,000 boisseaux par jour. Ces machines sont pourvues de pesées automatiques. Le gouvernement devrait ordonner à ses fonctinonnaires d'examiner ces mesures avant la prochaine récolte pour que cette anomalie ne se renouvelle plus. Dans l'état de choses actuel, peu importe la convention établie entre un individu quelconque et celui qui s'engage à faire le battage en faveur du premier. Celui-là n'a qu'à invoquer la loi fédérale et il peut refuser de payer. Les deux personnes dont je viens de parler ont réussi à faire exécuter leur ouvrage, sans bourse délier. Elles comprenaient toutefois la convention conclue avec une autre partie. C'est là une injustice flagrante. Il serait désastreux pour le pays de revenir à l'ancien minot comme mesure du grain.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il y a quelques années, un de nos inspecteurs a reçu l'ordre d'examiner une de ces mesures à grain; il l'a trouvée si défectueuse, qu'il ne pouvait s'en rapporter au poids qu'elle indiquait. On m'a informé qu'avant longtemps, nous aurions une machine plus parfaite qu'on adapterait aux batteuses. Elle serait prête pour la prochaine saison. Il y a quelques semaines, un fabricant de ces appareils s'est présenté au ministère. D'après les renseignements que j'ai reçus de nos propres fonctionnaires, à Winnipeg, je puis affirmer que d'ici à quelques mois avant la prochaine session, l'inconvénient dont on se plaint, aura disparu.

M. ROCHE (Marquette) : La dernière fois que j'ai parlé de cette question à l'honorable gentleman, il m'a dit qu'un fonctionnaire de son ministère, à Winnipeg, se mettait en route pour Ottawa, avec une nouvelle invention. Est-il arrivé ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Pas encore, nous l'attendons d'une semaine à l'autre. Il prétend que cette machine à peser est parfaite et qu'on pourra s'en servir dans quelques mois.

Milice—Exercices annuels et maniement des armes, y compris habillements et nécessaires. Nouvelle somme nécessaire, $200,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est le crédit ordinaire pour ces exercices annuels, pour la balance de l'année courante. C'est l'habitude de diviser ce montant en deux parties, $275,000 dans le budget principal et $125,000 dans le budget supplémentaire. Il y a encore le crédit supplémentaire pour habillements et nécessaires. Cette année, j'ai réuni ces trois item, afin d'être un peu plus libre. Ainsi, s'il ne nous faut qu'une petite somme pour les exercices annuels, la balance servira à l'achat d'habillements et nécessaires, car nous voulons avoir un fonds de réserve en magasin. Nous avons le bâtiment voulu à Ottawa et il est à désirer que nous ayons un fonds d'effets militaires plus considérable. Ce crédit de $200,000 est moins élevé que celui de l'an dernier, et il sert aux mêmes fins.

M. WILSON : L'honorable ministre peut-il nous dire quelle partie de ce crédit servira à l'achat d'habillements, et combien coûteront les exercices annuels ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $125,000 sont ordinairement consacrés aux exercices annuels ; on dépense $75,000 pour habillements et nécessaires ; je ne veux pas dire que tout cet argent consacré aux exercices annuels, sera dépensé nécessairement cette année ; s'il reste une balance, elle sera ajoutée au montant consacré à l'achat d'habillements et de nécessaires.

Milice—Appointements et soldes. Nouvelle somme nécessaire, $14,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il nous faut ce montant. C'est la conséquence de l'augmentation des gages. La plupart des hommes retiraient $1 par jour ; ils reçoivent, aujourd'hui, de

$1.25 à $1.50 par jour. Nous ne pourrions les garder sans augmenter leur salaire.

M. WILSON : En quoi consiste leur travail ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ils prennent soin des magasins, des salles d'exercices, des champs de tir, dans tout le pays. Actuellement, nous avons un homme à London pour prendre soin de la salle d'exercices. A Saint-Jean nous avons un gardien du champ de tir, un autre employé pour prendre soin du dépôt d'armes de Springhill. Il faut aussi quelqu'un à Kentville pour garder l'arsenal qui se trouve à cet endroit.

M. WILSON : Avez-vous des employés à l'année pour prendre soin des dépôts d'armes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. WILSON : Vous ne payez pas des officiers pour cela ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On a accordé cette position à certains officiers en retraite ; il est entendu que les officiers de la milice active ne font pas cette besogne qui est généralement confiée à un sergent ou à d'autres personnes qui ont servi longtemps dans la milice.

M. WILSON : Il ne s'agit que d'avoir soin des fusils.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Des fusils, des salles d'armes, des champs de tir et des magasins militaires.

M. WILSON : Je croyais que dans notre district, on confiait ce soin au capitaine d'une compagnie.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'ancien système, je parle des districts ruraux, consistait à accorder à chaque capitaine $40 pour prendre soin des armes et les serrer en sûreté dans un local convenable. Il était obligé de payer quelqu'un pour les fourbir. Mais cela est changé maintenant. Partout où il y a un arsenal central, il faut retenir les services d'un homme.

M. TAYLOR : Le ministre se propose-t-il d'organiser des camps au mois de juin prochain ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne puis répondre d'une manière certaine. L'artillerie et la cavalerie suivront des exercices complets au mois de juin ; il va de soi que les exercices des bataillons de villes se continueront comme par le passé ; une grande partie de ce crédit sera consacrée à cette fin.

Propriétés militaires, y compris $25,000 pour les murs de Québec—Nouvelle somme nécessaire, $50,309.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : D'après les calculs que j'ai ici, les réparations aux fortifications de Québec nous coûteront $23,111, et celles de Kingston, $1,650. Il faudra dépenser $546 pour meubler les quartiers de l'artillerie de garnison à Charlottetown. Les réparations du port d'Annapolis, Nouvelle-Ecosse, coûteront $234. Voici quelques autres détails des dépenses : annexe à la salle d'exercices de Toronto $300 ; réparations à la salle d'exercices, $300 ; organisation d'un coprs d'ambulanciers, avec hôpital de campagne, ainsi qu'une batterie d'artillerie, $200 ; travaux de plombage pressants à la salle d'exercices de Winnipeg, $200 ; salle d'exercices de Montréal, $2,000 ; aménagement de la salle d'armes, $2,000 ; pour terminer les travaux au champ de tir, $9,000 ; champ de tir d'Ottawa, $2,000.

Dépenses éventuelles—Nouvelle somme nécessaire, $4,500.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je demande ce crédit parce qu'il faut remettre au ministère de la Milice le montant que nous avons payé pour l'envoi de troupes, lors des émeutes dont Valleyfieeld a été le théâtre. Nous avons pris les moyens légaux pour forcer cette municipalité de nous payer ce qu'elle nous devait de ce chef ; il fallait bien payer la solde des soldats et, par suite des circonstances, nous avons dû imputer cette somme sur les dépenses éventuelles.

M. WILSON : Qui doit nous rembourser ce montant ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous croyons que c'est la ville.

M. WILSON : Cette dernière doit trouver bien lourde cette obligation.

Collège militaire royal—Nouvelle somme nécessaire, $10,580.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cet item se rapporte à la mise en place d'un appareil de lumière électrique ; cela nous permettra d'épargner une somme de $1,346. Il nous fallait payer jusqu'à présent pour l'éclairage de ce collège, $2,400. C'était la ville qui nous fournissait la lumière. Grâce à ce changement, nous ne paierons de ce chef que $1,054, soit une somme beaucoup moins élevée que la moitié du montant payé actuellement.

M. WILSON : Avez-vous essayé de conclure un arrangement avec la ville ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, et sans succès.

Arsenal fédéral—Nouvelle somme nécessaire, $21,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est destiné à payer le coût des réparations et des dépenses que nous a occasionné le retour des batteries de campagne du Sud-africain ; il servira aussi à payer les frais de réparations aux pièces de canons, etc. Nous prendrons $5,000

pour fabriquer un million de cartouches destinées aux exercices de tir. Il faudra payer aussi $4,750 pour la lumière électrique que nous aurons à la cartoucherie de Québec. Nous avons cru que durant ces réparations, il fallait avoir un pouvoir électrique indépendant.

Dépenses à Esquimault—Nouvelle somme nécessaire, $4,867.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons besoin de ce crédit pour remplir notre part des conditions de la convention conclue entre le gouvernement inpérial et le gouvernement fédéral.

M. TAYLOR : N'était-il pas entendu que le Canada paierait une somme déterminée, et le montant en question ne se trouve-t-il pas compris dans les dernières estimations budgétaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous nous sommes demandé si c'était à nous de payer ce montant. Nous nous sommes prononcés dans la négative, mais après des négociations et une correspondance assez volumineuse avec le ministère de la guerre, à Londres, nous avons décidé de payer cette somme. Le crédit que je demande à la Chambre de voter, représente un compte de deux ans, $2,400 sont le montant d'une année. On ne saurait mettre en doute l'obligation pour nous de payer ce montant.

M. TAYLOR : En vertu de cet arrangement, un montant n'a-t-il pas été fixé et le ministre n'a-t-il pas demandé, l'an dernier, une somme déterminée?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il faut tenir compte aussi des frais d'entretien de ces fortifications, etc. A notre avis, le crédit demandé, à la dernière session, pouvait nous servir à payer ces dépenses, mais nous avons constaté, plus tard, que cet item ne se trouvait pas compris dans l'estimation en question, et c'est pour réparer cette erreur que nous demandons le crédit dont il est question maintenant.

Médailles, $8,000.

M. TAYLOR : De quelles médailles s'agit-il?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ces médailles qu'on distribue maintenant, sont destinées à la milice coloniale auxiliaire pour longs services.

Allocation à la famille du major Hurdman, pour le temps que ce dernier a servi dans le Sud-africain, $779.64.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Dans la loi qui nous accordait $2,000,000 pour payer le coût de l'envoi des contingents en Afrique, il existe une dispositon nous obligeant de payer aux épouses des officiers faisant le service, la moitié de la solde à laquelle ces derniers ont droit. L'épouse du major Hurdman est morte peu de temps avant l'adoption de cette disposition, et sa famille n'a pu bénéficier de cette législation. Le ministère de la Justice m'a informé que, d'après la loi, nous ne pouvions payer cette somme. Il me semble, toutefois, que ce crédit devrait être voté.

A 1 heure le comité lève sa séance.

La séance est reprise à trois heures.

Milice—Imputable sur le revenu—Dépenses du détachement de la milice canadienne au couronnement de Sa Majesté, $30,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Les dépenses encourues de ce chef s'élèveront à $80,000. Nous demandons $30,000 pour l'exercice se terminant le 1er juillet prochain. Dans le budget supplémentaire, qui sera soumis dans une couple de jours, il y aura un item pour un montant de $50,000. Voici comment se partage ce crédit : nous avons conclu un arrangement avec la compagnie Allan pour le transport de ce détachement, de Québec à Liverpool et de Liverpool à Québec. Nous payons $50 par soldat, et $120 par officier. Ce détachement se composera de 580 hommes et de 22 officiers. Les frais de transport s'élèveront donc à $30,000. On calcule qu'il faudra $15,000 pour transporter les soldats à Québec où le détachement doit être mobilisé et pour payer les frais d'entretien. La solde de 45 jours représente $17,000. Sans doute, nous pourrons nous servir des habillements que nous avons, mais il faut toujours certaines réparations, et nous serons obligés d'acheter de nouveaux habillements ; cela coûtera $10,000. Mettons $8,000 pour les dépenses éventuelles et nous voici avec un total de $80,000. A ce propos, je puis rappeler que nous avons payé $30,000 pour l'envoi d'un contingent aux fêtes du jubilé, ce détachement comprenait 200 officiers et soldats. Mais, aujourd'hui, il s'agit d'au delà de 600 officiers et soldats.

M. SPROULE : Comment ce détachement sera-t-il composé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cette question n'est pas décidée encore ; cependant, je puis fournir des renseignements assez complets. D'abord, il y aura 300 cavaliers et 280 soldats d'infanterie. La troupe de cavalerie se composera de 25 hommes de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, de 25 cavaliers de Strathcona. Le reste comprendra des soldats de cavalerie légère, de carabiniers à cheval et d'artilleurs pris dans nos régiments d'artillerie de campagne. L'infanterie se composera d'hommes choisis dans les différentes divisions du service militaire et dans l'artillerie de garnison ; ce corps comptera des gardes, des fusiliers, des carabiniers et des montagnards écossais. Il faudra, autant que possible, que chaque corps de troupe de notre milice soit représentée dans ce détachement. Il y aura des brancardiers, des

ambulanciers, des ingénieurs et des représentants de la nouvelle unité, c'est-à-dire du corps de service de l'armée, que nous avons établi dernièrement.

M. SPROULE : Combien choisirez-vous d'hommes de chaque province, et comment ferez-vous ce choix?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Chaque unité de notre milice fournira son contingent. La représentation moyenne de chaque régiment est de 1¾ homme. Nous demanderons donc deux hommes aux régiments nombreux, et un homme aux régiments moins nombreux. Chaque escadron de cavalerie fournira quatre hommes car le nombre des cavaliers est proportionnellement plus considérable que celui des soldats d'infanterie.

M. SPROULE : Qui choisira ces hommes?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce sera l'officier commandant de district.

M. BELL : Quant aux officiers?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y aura un lieutenant-colnel, deux majors, un adjudant et trois sous-officiers par cent hommes, c'est-à-dire dix-huit, outre les quatre que j'ai mentionnés, soit vingt-deux en tout.

M. SPROULE : Où la mobilisation se fera-t-elle ? Sera-ce longtemps avant le départ des troupes pour l'Angleterre ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le détachement sera mobilisé à Québec, vers le 29 ou le 30 mai, et le départ s'effectuera le 7 juin, à bord du " Parisian ".

M. TAYLOR : Quelle sera la solde des officiers et des soldats ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La solde ordinaire de la milice.

M. BELL : Et à propos des chevaux ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le ministère de la guerre d'Angleterre fournit tous les chevaux, 300 en tout, pour l'artillerie, les canons, etc. Le ministère de la Milice ne doit donner que les habillements et les nécessaires et payer la solde.

Ministère de la Justice—Dépenses éventuelles —Divers, $500.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce crédit servira à payer les dépenses de voyage du ministre et du sous-ministre de la Justice en Angleterre, l'été dernier, lors de la conférence au sujet du Conseil privé.

Ministère des Douanes—Dépenses éventuelles —Pour payer à H. L. Wood, fonctionnaire de la douane, pour travail supplémentaire (tableaux du commerce et de la navigation) pendant l'exercice expiré le 30 juin 1900, par suite de la réorganisation du service statistique des douanes (228 heures à 50 cents), nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $114.

M. BORDEN (King).

Le MINISTRE DES DOUANES : Il s'agit de l'augmentation des appointements des fonctionnaires qui ont fait un ouvrage supplémentaire, l'an dernier, pour préparer le rapport annuel des statistiques de la Douane; le nom de M. Wood a été oublié par erreur.

Cour Suprême du Canada—Gratification à des juges ad hoc, $800.

M. CASGRAIN : Dois-je comprendre que le ministre se propose de payer ce montant ? Je ne vois pas comment on pourrait en agir ainsi, si mon honorable ami insiste sur l'adoption de son projet de loi qui se rapporte à la nomination de juges assistants à la Cour Suprême du Canada. Je signale à l'attention du gouvernement le fait que cette mesure devrait être nécessairement adoptée à cette session. Il y a, à la Cour Suprême, certaines causes dont ne peuvent connaître deux des juges de ce tribunal. Le gouvernement se trouve intéressé dans certains procès et ces juges ne peuvent décider les questions en jeu, parce qu'ils étaient ministres de la Couronne, quand la cause d'action s'est produite. A ce propos, je vais citer un cas qui, à mon sens, constitue un précédent. Sir Alexandre Lacoste, juge en chef de la cour d'Appel de Québec, avait été nommé administrateur de cette province, durant l'absence de l'ancien gouverneur Chapleau. Un arrêté du conseil lui fut soumis ; il s'agissait de conventions entre des particuliers et le gouvernement. Des difficultés surgirent à propos de ces contrats, et les intéressés s'adressèrent aux tribunaux civils. Quand la cour d'Appel fut saisie de toutes ces questions, le juge en chef Lacoste refusa de siéger simplement parce que, comme administrateur de la province, il avait signé les arrêtés du conseil se rapportant à ces conventions. Il me semble que c'est là un précédent pour toutes les causes où l'administrateur d'une province ou de tout le pays n'a même fait que signer son nom en sa qualité ministérielle. Lorsqu'il s'agit, à la Cour Suprême, de procès où la validité ou la nullité d'une convention ou de dommages résultant d'une convention soumise au gouvernement, alors que certains juges de cette cour faisaient partie du cabinet, ces derniers ne peuvent agir comme juges. C'est précisément ce qu'ils demandent eux-mêmes. D'un autre côté, ces causes sont très importantes et les remettre à plus tard serait retarder la besogne de la Cour Suprême. A mon sens, il est très urgent que ce projet de loi soit soumis immédiatement à notre étude. Je comprends parfaitement combien il est difficile et peu opportun pour l'exécutif de nommer des substituts ou des juges " ad hoc ". On pourrait, cependant, surmonter ces difficultés dans la province de Québec, par exemple, en accordant au juge en chef de la cour Supérieure, lorsqu'il s'agit d'un jugement de la cour du Banc du Roi, et au juge en chef

de cette dernière, lorsqu'il s'agit d'une décision de la cour Supérieure siégeant en révision, le pouvoir de nommer ces juges "ad hoc". Je crois que le ministre de la Justice comprend parfaitement cette difficulté ; il verra à ce que les juges de la Cour Suprême ne soient pas forcés d'entendre les causes dont je viens de parler, et qu'il leur nommera des remplaçants.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : J'apprécie toute la force de l'argument que vient de présenter mon savant ami de Montmorency (M. Casgrain). A mon sens, il serait très opportun de prévenir les difficultés dont il a parlé. Il y a, certainement, des causes que ne peuvent décider certains juges de la cour Suprême. Mais c'est là une question dont doivent se rendre compte les magistrats eux-mêmes. C'est à tel ou tel juge à décider s'il peut ou non entendre telle ou telle cause. Loin d'abandonner l'idée de presser l'adoption du projet de loi dont a parlé mon honorable ami, je me propose de demander instamment à la Chambre de l'étudier au cours de cette session. C'est pour cela que je demande ce crédit.

Somme supplémentaire pour frais de voyage des juges au Manitoba, $500.

M. ROCHE (Marquette) : Si je ne me trompe, il y a une vacance dans la magistrature du Manitoba, par suite de la nomination du juge Prendergast à la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest. Il y a six semaines, l'honorable représentant de Provencher (M. LaRivière) a demandé au ministre de la Justice si le gouvernement se proposait de nommer un autre juge, et le ministre a répondu que cette nomination serait faite sans retard. Ce juge a-t-il été nommé ? Et si le gouvernement n'a pas encore rempli cette vacance, se propose-t-il de nommer immédiatement un autre juge ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui.

M. ROCHE (Marquette) : Tout de suite ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il me faut attendre la fin de la session pour étudier davantage cette question.

Somme supplémentaire nécessaire pour diverses dépenses, y compris les Territoires du Nord-Ouest, $6,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce crédit se trouve augmenté cette année par suite principalement des procès suivants :

Le Roi vs. Frogg—Keewatin—$2,894.76 ; Le Roi vs Wabey, ce sauvage qui a subi son procès à Hull, $1,166.25. L'extradition de Rosebluff et de Pariseau, $1,247.04.

M. TAYLOR : L'année a été bonne pour les avocats.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Et très mauvaise pour les meurtriers. Nous avons été obligés de payer $2,500 de plus pour l'entretien des prisonniers au Nord-Ouest, et $4,000 pour frais de témoins et de jurés.

L'honorable M. HAGGART : Nous sommes loin du montant de $6,000. Je demanderai au ministre comment il a payé ce montant avec le crédit qu'il avait à sa disposition.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces $6,000 ne représentent que le montant que nous avions à notre disposition. Le crédit que nous demandons n'a pas été dépensé.

L'honorable M. HAGGART : Je comprends cela, mais vous avez dépensé $6,000.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Au delà de ce montant. Ces $6,000 serviront à compléter la somme que nous avons déjà à notre disposition, mais ils n'ont pas été dépensés encore.

L'honorable M. HAGGART : Je comprends cela parfaitement. L'an dernier, l'honorable ministre s'est fait voter un crédit qu'il a épuisé, et il s'est trouvé à dépenser $6,000 de plus.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, mais cela arrivera avant la fin de l'année. Il nous faut payer le coût des procès qui ont déjà eu lieu et les frais des témoins et des jurés ; cela représente une dépense de $4,000. Nous n'avons pas encore réglé ces comptes. Il y a, en outre, les frais d'entretien des prisonniers, soit $2,500. Ce sont là des sommes à ajouter à celles que j'ai déjà mentionnées.

Somme supplémentaire nécessaire pour frais de témoins et de jurés (mandat du Gouverneur général, $12,000), $15,000.

M. SPROULE : Vous avez de l'argent grâce à un mandat du gouverneur général ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : De ce montant, il faut prendre $13,000, coût des frais dans la cause d'O'Brien, et $1,500 pour achats de livres de droit. Les membres de la Chambre se rappelleront le cas de ce nommé O'Brien qui fut convaincu d'avoir tué trois hommes, sur la frontière qui sépare Dawson de l'Alaska. Il s'était construit un chantier au bord du chemin, et c'est là qu'il attendait les passants. Les trois victimes avaient disparu au mois de décembre de 1900, et leurs cadavres ne furent retrouvés qu'au printemps de 1901. Il a fallu multiplier les pas et les démarches pour recueillir la preuve que le meurtre avait été commis au Canada ; aussi les dépenses de nos fonctionnaires furent-elles considérables. Les frais de témoins et de jurés se sont élevés à $13,233 ; ceux des sténographes à $284; l'exécution a coûté $586. Il y a plus : la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest a été obligée de dépenser $22,000 ; de sorte que ce procès nous coûte environ $40,000. A mon avis, cette dépense n'est pas inutile, parce qu'elle démontre que, par tout le Canada, la vie et les biens d'un homme sont protégés et que les meurtriers sont pourchassés et invariablement punis.

Livres de droit, $1,500.

M. SPROULE : Fournissons-nous une bibliothèque de livres de droit aux Territoires du Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non ; c'est pourtant ce que nous avons fait jusqu'à présent. En vertu d'une loi adoptée au cours de cette session, nous avons cédé la bibliothèque de Régina au barreau des Territoires du Nord-Ouest. Quant au Yukon, nous fournissons les livres de droit aux juges qui exercent leurs fonctions dans ce territoire.

M. SPROULE : Combien avons-nous déjà voté à cette fin ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne puis répondre immédiatement à mon honorable ami.

Pour les appointements de George W. Dawson, inspecteur des pénitenciers, du 6 au 30 juin 1902, à $2,600 par année, $180.55.

M. SPROULE : Pourquoi ce crédit ? Ce fonctionnaire ne reçoit-il pas d'appointements déterminés ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, mais il a été nommé le 6 juin 1901.

L'honorable M. HAGGART : Ce doit être 1901. Il y a erreur ici.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Son année de service se terminera le 6 juin 1902. Ce crédit nous permettra de lui payer les appointements qu'il a gagnés au cours de la période indiquée.

M. TAYLOR : L'honorable ministre veut-il nous dire quand M. Dawson a été nommé?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le 6 juin 1901.

M. TAYLOR : Le montant en question ne lui a pas été payé pour la première moitié du mois ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La loi dit :

Les appointements du second inspecteur, tel que décidé par le statut, seront, pour la première année, de $2,600 ; le parlement pourra dans la suite changer le montant de ces appointements.

Il nous faut tenir compte de la période qui s'étend de la date de sa nomination à l'exercice suivant.

M. TAYLOR : Quelles sont ses fonctions ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il doit, avec M. Stewart, surveiller l'administration des pénitenciers du Canada.

M. TAYLOR : Un inspecteur ne suffirait-il pas à cette besogne ? N'avez-vous pas créé une sinécure pour M. Dawson ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas à mon sens. Depuis 1895 jusqu'à l'an dernier, l'inspecteur des pénitenciers s'est trouvé tellement occupé ici, qu'il n'a pu visiter les pénitenciers du pays. C'est ainsi que la dernière inspection du pénitencier de New-Westminster s'est faite il y a quatre ou cinq ans. Ces inspections sont à désirer.

M. SPROULE : Cette somme sert de complément à ses frais de voyage. L'honorable ministre peut-il me dire à combien se chiffrent ces derniers pour l'année ? Il doit y avoir une convention au sujet de ces dépenses.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, mais j'ignore ce que M. Dawson a dépensé. J'ai à proposer d'autres estimations pour l'exercice prochain, et je pourrai répondre à mon honorable ami.

Pour payer aux personnes suivantes les frais se rattachant à l'arbitrage Lussier : E R. Cameron, $110, Mlle H. E. Stewart, $5, $115.

L'honorable M. HAGGART : De quel arbitrage s'agit-il ? Je n'ai jamais entendu parler de cela.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le cultivateur demeure dans le voisinage de Saint-Vincent-de-Paul, et en conséquence d'un égout que nous avons construit, ses bestiaux se sont blessés et tués et il a souffert d'autres dommages, et il réclame $4,000. Il a été présenté une pétition de droit, mais nous avons cru que le plus court moyen de disposer de l'affaire était d'en charger un officier de la cour, et M. Cameron, le régistraire de la cour Suprême, après enquête, a constaté que M. Lussier avait droit à $1,922, y compris les frais des témoins et les autres frais, l'indemnité et tout.

Pour payer à J. E. Farwell, conseil du roi, le solde de ses frais en qualité de solliciteur pour le juge Dartnell, dans le recensement du scrutin d'Ontario-nord, $36.91.

L'honorable M. HAGGART : Qu'est-ce qui en est?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il s'agit d'un compte qui a eu lieu dans Ontario-nord, en 1896. L'une des parties avait demandé un recensement des suffrages devant le juge Dartnell et une autre avait demandé dans la Haute Cour une injonction pour empêcher ce juge de faire cette vérification. Le juge Dartnell a plaidé qu'il agissait en qualité d'officier de la Chambre des communes et qu'il ne pouvait être arrêté par une injonction. La prétention a été maintenue par le juge Robertson. Les frais se sont élevés à $66.37 et $29.46 ont été taxés contre le juge Dartnell. Le juge Dartnell prétend qu'il n'était pas obligé de payer son avocat, ayant été amené en cour en qualité d'officier de la Chambre.

M. SPROULE : Si je me rappelle bien, il y a eu quelque dispute sur le choix du juge devant lequel devait se faire le recensement.

L'honorable M. HAGGART : N'est-ce pas là un mauvais précédent à établir que d'allouer des frais à un juge en une affaire comme celle-ci? Il n'a pas le droit de se faire représenter par un conseil.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je crois qu'il est admis que, dans toutes les procédures de cette nature, un juge inférieur a droit à un conseil. Je sais qu'il en est ainsi pour les magistrats.

L'honorable M. HAGGART : C'est la première fois que j'entends parler de cela en cette Chambre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Espérons que ce sera la dernière.

M. SPROULE : A juger par l'histoire de l'affaire, il serait bon que ce fût la dernière fois, parce que cela a été une espèce de job politique d'un bout à l'autre. L'impression dans le public est que l'on a pratiqué là un bon tour pour gagner un siège en Chambre.

Canal de la Trent—Pour draguer les hauts fonds dans les rivières Trent et Otonabee, $3,500

L'honorable M. HAGGART : Ce dragage se fait-il à l'entreprise ou par le gouvernement?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous le faisons avec notre propre dragueur.

Pour contribuer à la construction d'un chemin entre Lindsay et les chutes Fénélon, $1,500.

L'honorable M. HAGGART : En vertu de quel principe contribuez-vous à ce chemin?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ancien chemin a été inondé par la construction du canal, et il faut construire un nouveau chemin au-dessus du niveau de l'eau, là où était l'ancien. C'est la recommandation de nos ingénieurs, et le député représentant le comté était fortement d'avis que la chose était nécessaire.

L'honorable M. HAGGART : A ce propos j'attire l'attention du ministre sur la chaussée de la Poonamalee dans le township d'Elmsley, qui est dans le même cas. Le principe en vertu duquel le gouvernement contribue à ces travaux est que si quelque ouvrage du gouvernement cause l'inondation d'une partie d'un chemin qui ne serait pas inondé autrement, le gouvernement se charge de remédier au mal?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans les cas dont parle l'honorable député, nous nous sommes entendus avec les municipalités, et dans d'autres cas où les eaux du canal ont rendu certains ponts trop courts et hors de service, nous faisons un compromis avec les municipalités et nous payons une partie des frais de reconstruction.

L'honorable M. HAGGART : Les municipalités du township d'Elmsley ont présenté une pétition demandant qu'on leur aide à réparer un chemin qui existait lors de la construction du canal Rideau. Elles demandent, et je crois avec beaucoup de justice, que le gouvernement leur vienne en aide dans la mesure du dommage causé par le gouvernement. On me dit que les officiers du département ont pris des renseignements, et je voudrais savoir ce que le gouvernement entend faire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas les pièces, mais je vous donnerai les renseignements demandés.

M. KEMP : Le gouvernement a-t-il l'intention de terminer le canal de la Trent de façon à relier la baie Georgienne au lac Ontario ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons donné à l'entreprise la prolongation du canal entre le lac Simcoe et le lac Balsam ; mais nous n'avons pas encore décider de pousser les travaux au delà.

M. KEMP : Le ministre peut-il dire ce qui en coûterait pour terminer le canal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nos ingénieurs estiment que les travaux d'un bout à l'autre coûteraient environ $6,500,000. Nous avons dépensé en chiffres ronds environ $3,500,000.

M. SPROULE : Quelle profondeur d'eau avez-vous ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Six pieds.

M. KEMP : Entre-t-il dans les vues du gouvernement de terminer le canal de la baie Georgienne au lac Ontario ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons décidé de terminer le canal entre le lac Simcoe et le lac Balsam. Le reste est à peu près terminé ou a été donné à l'entreprise. Quand tout cela sera terminé, nous n'aurons plus qu'une seule entreprise à donner, une seule, c'est-à-dire, celle de l'ascenseur pour bateau que nous nous proposons d'avoir dans cette section. Mais nous n'avons encore pris aucune décision quant au reste.

M. KEMP : Cela coûtera $3,000,000 pour compléter cette partie du projet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A peu près cela.

M. KEMP : Et l'honorable monsieur n'est pas disposé à dire si le gouvernement poursuivra l'achèvement du canal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'aimerais pas à me lier d'une façon ou d'une autre.

M. SPROULE : Le canal, s'il n'est pas terminé, ne peut pas être d'une grande utilité. Il me semble que c'est une entreprise trop grande pour qu'on continue à y jeter de l'argent aveuglément, sans qu'on ait décidé si les travaux seront poussés à fin ou non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement ne s'est pas prononcé définitivement sur la mesure dans laquelle il continuera les travaux et il m'est absolument impossible de faire une déclaration précise à ce sujet. La division nord, celle qui va du lac Simcoe à Peterborough, sera la première qu'on terminera. On travaille aussi à terminer l'écluse entre le lac Simcoe et le lac Balsam, et j'espère qu'avec quelques frais peu considérables nous aurons une ligne de navigation de Peterborough au lac Balsam. Le chiffre estimatif du coût de la section entière du lac Balsam au lac Simcoe est de un million et demi de dollars, et l'ingénieur estime que, du lac Simcoe à la baie Georgienne, il sera de $1,450,000, si l'on termine le canal.

M. HUGHES (Victoria) : J'espère qu'il est indubitable que cela se fera.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que la chose est probable, mais je ne puis faire une déclaration formelle de ma propre autorité.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre demande $300,000 pour dépenser cette année. Prendra-t-il une partie de cette somme pour payer à Corry et Laverdure les $126,000 qui leur sont dus, au cas où un arrêté du conseil des ministres déciderait ce paiement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si ce montant leur est dû, il leur sera payé, mais je ne puis dire s'il le sera à même le crédit pour l'exercice courant ou pour celui de l'exercice 1902-1903.

M. HUGHES (Victoria) : Quel est le chiffre du crédit, cette année ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La somme de $300,000 est tout ce qu'il y a à voter de nouveau pour l'année prochaine.

M. HUGHES (Victoria) : Il n'y a que $300,000 à dépenser sur cet ouvrage, l'année prochaine ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est tout.

M. HUGHES (Victoria) : En d'autres termes, on ne dépensera que $300,000, l'année prochaine ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est tout.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre voudrait-il nous donner des explications ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serais content de fournir tous les renseignements possibles ; mais tout ce que je puis dire c'est que nous ne nous attendons pas de dépenser plus de $300,000, l'année prochaine. Nous aurions demandé un crédit plus élevé si nous avions fini l'ascenseur pour bateau que nous allons placer dans cette section et qui coûtera $350,000.

M. HUGHES (Victoria) : Celui de Kirkfield ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. On y pourvoira l'année prochaine.

M. SPROULE : Il semble extraordinaire d'entendre le gouvernement dire qu'il continue cette entreprise—une entreprise qui, d'après ce qu'il admet, s'élèvera à un montant de $6,500,000 et sur laquelle on n'a encore dépensé que $3,500,000—pendant qu'il ne peut nous dire s'il se propose de terminer l'entreprise ou non. Il semble que, dans une entreprise aussi gigantesque, le gouvernement devrait étudier la situation de façon à pouvoir arriver à une conclusion, comme feraient des hommes d'affaires, avant de demander plus d'argent à la Chambre. Si on n'a pas l'intention de la terminer on devrait nous le dire ; si, au contraire, on a intention de mener l'entreprise à fin, on devrait être capable d'annoncer cette intention et dire comment on se propose de la mettre à exécution.

M. GERMAN : Selon moi, l'argent qu'on dépense dans cette entreprise est de l'argent jeté par les fenêtres, qu'on finisse ce canal ou non. C'est un legs que nous avons reçu du grand parti conservateur, et l'entreprise avait pris naissance apparemment pour permettre à ce parti de se concilier certaines divisions électorales et il en a reçu un appui constant. Les ascenseurs pour bateaux que l'on est à construire en ce moment et qui coûteront environ un million chacun ont été commencés par l'ancien gouvernement. Je crois que c'est l'ancien gouvernement qui a donné ces ascenseurs à l'entreprise. Pour celui qui va voir ces constructions, elles paraissent comme de grands châteaux baronniaux construits dans un désert. Le canal me paraît absolument inutile comme voie de navigation ou de transport. Il n'y aura que 5 pieds d'eau sur les bancs, et les navires qui transporteront par cette route les produits de l'ouest, si jamais il en est, tireront 5 pieds d'eau et porteront 5,000 boisseaux de blé. Il faudra quarante ou cinquante de ces navires pour porter la cargaison d'un des grands steamers des lacs de l'ouest.

M. HUGHES (Victoria) : Pourquoi l'honorable monsieur s'arrête-t-il à cinquante? Il ferait aussi bien de se rendre tout à fait ridicule et dire soixante et dix.

M. GERMAN : Je n'ai pas l'intention de me rendre ridicule ; mais je dis qu'il faudra quarante navires pareils pour prendre la cargaison d'un des grands steamers de l'ouest. Et si l'honorable député veut y songer un instant il verra que je ne me trompe pas. Ces steamers portent 200,000 boisseaux de blé. Les barges qui descendront ce canal ne porteront pas plus de 5,000 boisseaux.

M. BENNETT : C'est absurde.

M. GERMAN : L'honorable député (M. Bennett) n'a qu'à faire le calcul. Les écluses de ce canal de la Trent sont longues de 130 pieds et larges de 33, et laissent passer des navires de 5 pieds de tirant. Le calcul fera voir que la capacité de pareils navires ne dépassera pas cinq ou six mille boisseaux et la moyenne sera de 5,000. De sorte qu'il faudra quarante de ces barges pour porter la cargaison d'un steamer de l'ouest. Si quelqu'un dit qu'un canal d'une si faible capacité peut être avantageux pour le pays, j'aurai beaucoup de difficulté à ne pas douter de sa sincérité. On n'aurait jamais dû commencer ce canal, et je crois que plus tôt le gouvernement cessera d'y dépenser de l'argent le mieux ce sera pour le pays.

M. BENNETT : L'honorable monsieur (M. German) verra bientôt ses paroles incohérentes reproduites dans les journaux de Peterborough, car d'un seul coup il a démoli son ami l'honorable James Stratton. L'honorable monsieur ne sait-il pas que le grand atout de M. Stratton dans la politique provinciale n'a été ni plus ni moins que cette entreprise de la Trent? L'honorable monsieur fait de la petite politique de province, et à son propre point de vue. Il a vécu nombre d'années sur le canal de Welland, et a vu de temps en temps, une barge de grandeur ordinaire traînée péniblement sur les eaux de ce canal. Nous n'avons sans doute rien à dire contre ce canal, mais quand l'honorable député voit qu'il est question d'un rival au canal de Welland, on l'entend parler comme il a fait. Je n'ai pas besoin de rien dire en faveur du canal de la vallée de la Trent. C'est un fait qui s'est imposé, et ce canal sera achevé. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a visité la route et a approuvée l'entreprise. Mais l'honorable député (M. German) aurait dû avoir plus d'égard pour l'honorable James Stratton à ce moment critique de vie politique, et ne devrait pas lui avoir porté ce coup de jarnac.

M. GERMAN : L'honorable James Stratton est tout à fait capable de se tirer d'affaires sans l'aide de cette question de canal. A propos du canal de Welland, nous n'avons pas la moindre jalousie.

M. KEMP : Ce canal sera un concurrent n'est-ce pas?

M. GERMAN : Un concurrent ? La mule ordinaire n'est pas un concurrent du cheval de course, et je crois que cela représente asez le rapport que peut avoir cette route à celle du canal de Welland. Sur le canal de Welland peuvent naviguer des navires portant 70,000 ou 80,000 boisseaux de grain, et il est amusant de voir ces honorables messieurs comparer ce canal à celui de la vallée de la Trent, où les plus gros navires ne porteront pas plus de 6,000 boisseaux. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de s'alarmer de la concurrence que fera ce canal à celui de Welland.

M. BENNETT : Si le canal de Welland est une voie si merveilleuse, pourquoi le gouvernement dépense-t-il encore un demi-million pour faire sauter les rochers, à partir de Port-Colborne, afin de permettre le passage de navires ordinaires? La Chambre doit se rappeler que le canal de la vallée de la Trent n'est pas une série d'écluses comme le canal de Welland, mais une magnifique chaîne de lacs et de rivières où la navigation ne rencontre pas d'obstacles. Mais l'honorable monsieur a anéanti l'atout de M. Stratton, et ses paroles seront publiées dans les journaux de Peterborough.

M. HUGHES (Victoria) : Je suis surpris que l'honorable député de Welland se soit décidé à prendre cette attitude. Il est généralement bien renseigné sur les questions relatives à ce pays ; mais il a suffi qu'on parlât d'une autre voie de navigation que le fossé près duquel il demeure, pour exciter son mauvais vouloir. Nous ne désirons pas nuire à son fossé, nous qui avons une magnifique chaîne de lacs, le Couchiching, le Simcoe, le Balsam, l'Esturgeon et tout le reste de cette grande chaîne qui conduit jusqu'à la baie de Quinté. L'honorable monsieur se sert du cheval et du mulet comme termes de comparaison entre les deux ouvrages. Mais on me dit que ce sont de petits garçons qui traînent les goélettes et les canots qui passent par le canal de Welland.

Ce n'est pas un canal que nous avons, nous, c'est une chaîne de lacs où les navires peuvent naviguer à toute vapeur. Mais dans le fossé dont parle l'honorable monsieur, on ne peut permettre d'aller à plus de 2 milles et demi ou 3 milles à l'heure, de peur que le sable que cela dérangerait ne remplisse le fossé. L'honorable député parle des ascenseurs pour bateaux à Peterborough et Kirkfield, et dit que ce gouvernement ne fait qu'exécuter une entreprise du parti libéral conservateur. Il est bien connu que ce projet avait d'abord en vue une grande voie militaire. Mais, malheureusement, les personnes au pouvoir, appartenant même au parti conservateur, ont prêté l'oreille à l'opposition captieuse de quelques vieux libéraux qui ont déjà été relégués dans l'oubli. Et les déraisonnables censures de ces gens ont eu l'effet de faire croire à certaines personnes qui auraient dû être mieux renseignées, que l'entreprise n'avait pas d'importance.

M. COWAN : Quelle est la profondeur du canal?

M. HUGHES (Victoria) : Suffisante pour que s'y noye un homme qui serait debout sur la tête du petit député d'Essex-sud (M. Cowan).

M. COWAN : Quelle serait la taille de l'autre?

M. HUGHES (Victoria) : Il y a quelques années le ministre des Chemins de fer et Canaux était préjugé contre ce canal. Mais avec l'énergie qui le caractérise dans presque

tout ce qu'il fait, il a visité les lieux et parcouru le tracé proposé, et de ce jour il a essayé de persuader à ses partisans de favoriser l'achèvement de l'entreprise. Je n'entends pas occuper le temps de la Chambre par la discussion générale de ce projet. Mais l'honorable député de Welland dit que des barges seules pourraient passer dans ce canal, Eh bien ! il peut y passer des navires portant 25,000 boisseaux de grain. L'honorable monsieur peut branler la tête, mais cela n'a pas d'importance. L'honorable député demeure à portée de la vue de la ville de Buffalo, qui doit son énorme croissance au fait qu'elle est située à l'entrée d'un canal qui ne peut porter que des navires de 3 pieds 6 pouces de tirant d'eau, et dont les écluses n'ont que 12 pieds de largeur. Albany, Lockport, Rochester, Oswego et autres sont des villes qui doivent leur importance à ce canal, qui, même depuis ses cinq derniers agrandissements, ne peut donner accès qu'à des navires de 4 pieds et demi de tirant. Et telle en a été la valeur pour la ville et pour l'Etat de New-York, que l'on est prêt à y dépenser $30,000,000 pour l'entretenir et l'améliorer. C'est cette petite rigole qui a fait la grande ville de New-York, et fait concurrence aux chemins de fer, à l'avantage incalculable des habitants des Etats de l'ouest. Nous n'avons pas fait d'opposition au canal de l'honorable monsieur (M. German). Je suis d'avis qu'il est bon d'aider à toutes les voies de transport, et je ne demande pour le canal de la vallée de la Trent que les égards que nous donnons au dada de mon bon ami le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), la voie de la rivière des Français, ou au vieux canal de Welland. Nous voulons que l'on poursuive l'entreprise et si les honorables messieurs sont sérieux dans leur opposition nous ferons leur éducation sur le sujet et nous leur ferons voir leurs erreurs. Nous voulons développer toutes les voies de transport : il y a place pour toutes ; on a besoin de toutes, et de nulle autre plus que de celle de la Vallée de la Trent. Quand je vois tant d'argent se dépenser pour des bassins et des quais le long du Saint-Laurent et pour des bassins et des quais dans les provinces maritimes, je suis fâché que les habitants de la région qui traverse le tracé du canal de la vallée de la Trent, voient d'année en année retarder l'achèvement de cette entreprise. J'espère que l'honorable ministre, avec l'énergie qui le caractérise, va mettre à leur place les criards de son parti et mener l'entreprise à bonne fin. Je regrette qu'il y ait même des signes de manque d'énergie dans la poursuite de cette entreprise.

M. HENDERSON : Je n'ai pas l'intention de discuter si cette entreprise publique est à propos ou non. Il est trop tard pour revenir sur cette question. L'honorable député de Welland (M. German) a cru pouvoir pousser une botte au parti conservateur en condamnant cette entreprise, bien que celle-ci ait l'approbation du gouvernement qu'il appuie. Il a dit que c'est sous le régime conservateur qu'on a commencé cette entreprise. Je veux attirer l'attention sur le fait que l'entreprise du canal de la vallée de la Trent a été cemmencée en l'année 1837, après l'achèvement du canal de Welland d'après le plan primitif. Je crois qu'après de soixante et cinq ans, il est trop tard pour en faire porter la responsabilité à l'un ou à l'autre parti. Je présume qu'il n'est un homme vivant aujourd'hui ayant fait partie du gouvernement à cette époque, et qui aît quelque responsabilité dans cette entreprise. Je mentionne seulement ce fait parce que l'honorable député n'a paru avoir d'autre but en parlant que de blâmer le parti conservateur.

M. KEMP : Comme il est question des canaux, je voudrais demander au ministre si le gouvernement a l'intention de construire un canal ou une série de canaux entre le lac Nipissing et la baie Georgienne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai entendu parler de rien de pareil. Le conseil n'a rien fait qui tende à la construction d'un canal à quelque endroit que ce fût.

M. CLARKE : Le ministre peut-il nous dire quand ont été commencés les travaux de ce canal de la Trent, et quand on peut espérer qu'ils seront finis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me trompe pas en disant qu'ils ont été commencés il y a au moins quinze ans. Depuis, les ouvrages ont été agrandis et prolongés.

M. CLARKE : Quand seront-ils finis jusqu'au lac Ontario ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question de l'extrémité d'aval n'a réellement pas été étudiée. Il y a de fortes raisons pour lesquelles il est désirable de finir aussitôt qut possible la partie supérieure du canal. Il n'y a pas autant d'urgence pour la partie inférieure. Il est fort probable qu'il se fera, sur la partie du canal déjà construite, un commerce considérable, qui ira à Peterborough. On m'apprend que plusieurs négociants se proposent d'établir des industries à Peterborough à la suite de l'achèvement de ce canal.

M. HUGHES (Victoria) : Je présume que le ministre veut parler de fabriques de farines alimentaires à Peterborough. Je sais que les promoteurs ont hâte de voir ce canal prolongé ; et je puis assurer le ministre que si ce canal aidera les fabricants de farines alimentaires, il y a aussi le long de la route des centaines d'autres établissements de commerce que ne connaît pas le ministre et qui ont également hâte de voir l'entreprise menée à bonne fin. Nous avons, le long de ce canal, une population tributaire qui l'ali-

mentera et qui dépasse de beaucoup celle de la ville de Montréal. Quelques honorables messieurs font beaucoup de bruit en cette Chambre à propos de la ville de Montréal, et demandent qu'on dépense beaucoup d'argent pour le développement de cette ville. Nous n'y avons pas d'objection, nous appuyons volontiers un judicieux emploi d'argent dans l'intérêt de Montréal, mais en même temps nous demandons qu'on ne néglige pas cette voie de navigation de la vallée de la Trent.

M. KEMP : Le ministre dit qu'il ne sait rien d'un canal destiné à relier la baie Georgienne au lac Nipissing. Je présume que si l'on avait un pareil projet en tête cela ressortirait au département des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le présume. S'il est construit un canal entre le lac Nipissing et la baie Georgienne, je suis d'avis que l'entreprise ressortirait au ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. WARD : J'aimerais à demander au ministre si le gouvernement a l'intention de faire faire de nouveaux relevés pour s'assurer de la possibilité d'une route par Port-Hope. J'ai plaidé pour cela auprès du gouvernement à la dernière session. Je n'entends pas discuter la question aujourd'hui, mais je voudrais savoir si le département se propose de demander un nouveau rapport.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand le gouvernement décidera que le temps est venu de s'occuper d'un canal allant de Peterborough vers le sud, il y aura bien des relevés à faire. Je ne crois pas que nous ayons assez de renseignements encore pour nous permettre de rien dire de la question.

M. WARD : Les relevés s'étendront-ils à un tracé par voie de Port-Hope ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que oui.

M. HUGHES (Victoria) : Je désire attirer l'attention du ministre sur l'extravagance des entrepreneurs du canal de la Trent. Je ne connais pas les détails de ce qui en est, ou de ce qui concerne le ministre, mais on me dit qu'il a fait des efforts pour entraver l'accumulation des extras. Je lui dirai qu'à différentes reprises, je suis allé voir les travaux et je lui assure que jamais je n'ai vu moins de cinq fois autant d'hommes à flâner qu'il n'y en avait à travailler. Je ne comprends pas comment des gens qui ont une entreprise et se proposent de la mener à bonne fin sans y perdre, puissent conduire leurs travaux comme ces entrepreneurs paraissent le faire à Peterborough. Je parle avec connaissance de cause. Je vois que le ministre s'est efforcé de réduire ces gens à la raison, et je l'en félicite. J'espère qu'à l'avenir il tiendra la main à ce qu'ils fassent leurs travaux comme il convient.

M. SPROULE : Le ministre voudrait-il nous dire sur combien de distance ce canal est navigable, aujourd'hui ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis dire en ce moment. Le sous-ministre fournira à l'honorable monsieur le renseignement demandé.

M. HUGHES (Victoria) : Le canal est navigable depuis la tête du lac Couchiching jusqu'à Beaverton sur la 1ère section. Ensuite il est navigable depuis Kirkfield, à l'ouest du lac Balsam, jusqu'à Lakefield, avec 6 pieds d'eau sur les bancs sur toute la distance, soit 60 ou 80 milles. Il est ensuite navigable à partir de Peterborough jusqu'aux chutes de Feely, près de Campbellford. De Peterborough à Lakefield, le canal est fini, et la section sera prête aussitôt que l'ascenseur pour bateau sera terminé. Il y aura alors navigation ininterrompue à partir des chutes de Feely jusqu'au lac Balsam ; et lorsque l'ascenseur à cet endroit sera terminé, il pourra y avoir navigation ininterrompue à partir de quelques milles de la baie Georgienne jusqu'à quelques milles de la baie de Quinté, à l'exception d'environ 10 milles à chaque extrémité. On pourra transporter sur ce canal trois fois la quantité de grain qu'on a jamais pu transporter sur le canal Erié.

M. BENNETT : Je serais fâché de laisser passer sans les relever certaines choses qui ont été dites relativement aux dimensions et à la capacité du canal. Je dirai aux honorables messieurs qui ne sont pas allés sur les lieux, que, pendant l'été, il y a sur ce canal des bateaux à vapeur autorisés à porter quatre cents passagers. Quant à ce qu'a dit l'honorable député de Welland (M. German), au sujet des dimensions des navires, je suis prêt à dire qu'avec cette profondeur d'eau, des barges ordinaires à fond plat seraient capables de porter au moins 20,000 boisseaux de grain.

M. HUGHES (Victoria) : Vingt-cinq mille boisseaux.

M. BENNETT : Et si mon honorable ami y songe, il s'accordera avec moi. Je connais des navires de 260 pieds de longueur et d'une profondeur de 12 pieds qui portent 60,000 boisseaux et au delà, et si vous avez un navire de 135 pieds de long et d'une profondeur de 6 pieds, il est clair que vous aurez une capacité de 20,000 boisseaux. A part cela, je dirai, au sujet de la fabrique de farines alimentaires à Peterborough, que les propriétaires se proposent, dès l'abord, d'employer 15,000 boisseaux de grain par jour, et la fabrique que l'on construit aura une capacité de 30,000 boisseaux par jour. Une des considérations qui ont engagé les intéressés à s'établir en cet endroit est le fait qu'ils auraient une ligne de navigation qui les mettrait en communication avec Midland et les élévateurs, et leur permettrait ainsi de se procurer du grain sur le parcours du canal.

C'est un immense avantage pour les habitants des comtés de York et Simcoe, que l'établissement de cette voie qui fera concurrence avec l'unique chemin de fer qui traverse cette partie du pays et de pouvoir expédier leur grain par la voie de ces lacs et rivières jusqu'au lac Ontario.

Il y a deux ou trois ans, quelques négociants américains ont construit un élévateur de 1,250,000 boisseaux à Midland, de préférence à Buffalo. Je sais qu'une des principales choses qu'ils prévoyaient étaient l'achèvement éventuel de cette entreprise qui les mettrait en état d'expédier leur grain soit par eau soit par chemin de fer. Si les honorables messieurs voulaient venir visiter ces lacs et rivières, l'été prochain, ils reviendraient avec des opinions bien différentes de celles que nous avons entendu exprimer aujourd'hui en cette Chambre.

M. HUGHES (Victoria) : A l'appui de ce qu'a dit l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), je mentionnerai le fait que lorsque la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a construit son pont à Sault Sainte-Marie, la Peterborough Bridge Works Company a soumissionné pour cette entreprise. Ces messieurs avaient à faire entrer en compte le prix de transport de leurs matériaux de Peterborough à Sault Sainte-Marie. Le surplus qu'ils auraient eu à payer pour transporter leurs matériaux à Sault Sainte-Marie, c'est-à-dire ce qu'ils auraient eu à payer de Peterborough à Sault Sainte-Marie en sus du prix de transport de la Belgique à Sault Sainte-Marie, aurait représenté un profit énorme sur l'entreprise. Cela aurait représenté tout le bénéfice qu'ils pouvaient attendre sur leur entreprise. De la Belgique à Sault Sainte-Marie, le fret était tellement moins élevé que le prix de transport de Peterborough à Sault Sainte-Marie, que la compagnie de Peterborough n'a pas eu l'entreprise. Si ce canal eût été ouvert, il eût été facile de faire les travaux en question dans ce pays au lieu de voir des étrangers soumissionner au détriment de nos propres industriels. Je mentionne cela comme un exemple seulement. En outre de Peterborough, il y a le long du canal, Ashburnham, Bobcaygeon, Fenelon-Falls, Lindsay, Campbellford, Frankford et autres villes et villages, où se trouvent différentes industries naissantes. Les prix de transport seront plus bas par suite de la concurrence que se feront les chemins de fer et le canal. Nous savons que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ayant visité les lieux apprécie l'importance de cette voie de navigation, et je regrette seulement que les honorable députés qui ne sont pas favorables à l'exécution de l'entreprise ne comprennent pas leurs intérêts. Ils ont des billets de faveur sur les chemins de fer. Pourquoi ne viendraient-ils pas visiter les lieux et voir pour eux-mêmes les avantages immenses qui résulteraient pour le pays de l'exécution de cette entreprise?

M. SPROULE : On nous dit qu'il y a 60 ou 70 milles de ce canal qui sont aujourd'hui navigables. Combien y a-t-il passé de tonneaux? En a-t-on tenu note?

M. HUGHES (Victoria) : Cela est principalement dans les sections des lacs. Il y a une partie navigable de 50 milles, du lac Pigeon aux lacs Buckhorn et Chemong.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable monsieur (M. Sproule) veut consulter les statistiques publiées dans le rapport du département, il y trouvera tous les renseignements que nous avons.

Carillon et Grenville—pour reconstruire la jetée directrice, $23,000.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est cette construction?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit d'une somme à voter de nouveau. Nous n'avons pu faire construire cette jetée pendant l'exercice 1901-2, et nous n'avons en conséquence dépensé que $7,000 sur le crédit.

L'honorable M. HAGGART : L'ouvrage se fait-il à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Quels sont les entrepreneurs?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Une maison de Toronto, dont je ne me rappelle plus le nom.

M. SPROULE : Je vois plusieurs endroits dans le budget—et je crois que c'est un défaut—où un item est mentionné comme représentant un montant à voter de nouveau, tandis que certains autres item dans le même cas ne sont pas mentionnés comme tels. De cette façon on ne sait pas combien il y a à voter de nouveau et combien à voter pour la première fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La mention est omise en certains cas, mais alors j'en informe le comité.

M. SPROULE : Je crois que la chose devrait être toujours mentionnée dans le budget.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement. Lorsqu'une partie seulement du montant est à voter de nouveau, l'item devrait porter mention du montant à voter de nouveau et du montant à voter pour la première fois.

Canal de Québec—Etudes préliminaires pour fixer les bornages, $1,000.

L'honorable M. HAGGART : Qu'est-ce que cela veut dire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les officiers du département

et l'ingénieur en chef ont recommandé d'obtenir un petit crédit pour que, lorsqu'il s'élève quelques différends relatifs aux lignes entre nos terrains et les terrains avoisinants, nous puissions faire faire un arpentage. Aujourd'hui, nous n'avons pas d'argent que nous puissions employer à cette fin.

Canal de la Culbute—Indemnités pour inondation, $250.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ceci est pour dommages causés dans la ville de Bryson par la construction d'un barrage.

L'honorable M. HAGGART : Ce barrage a été démoli il y a nombre d'années. Comment ce dommage peut-il avoir été causé par la construction d'un barrage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne veut pas dire que le barrage a été démoli. On a tenté de le faire sauter, ce qui l'a endommagé, mais ce barrage est encore là. Il en est resté assez pour avoir causé cette inondation. Nous avons fait une enquête et nous en sommes venus à un arrangement avec la ville de Bryson par lequel nous réglons la chose pour $250.

M. SPROULE : Voici encore un autre de ces item dont je parlais tout à l'heure. Il y avait l'année dernière un item de $265 et cette année il y en a un de $250. On ne sait pas si ce crédit de l'an dernier a été employé ou s'il n'en a été employé qu'une petite partie laissant ce montant à voter de nouveau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet item est nouveau dans sa totalité. Les comptes feront voir que nous avons dépensé presque entièrement le montant voté l'année dernière.

M. SPROULE : Ceci est-il le dernier item pour indemnités ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il en reste encore un certain nombre à régler.

M. SPROULE : Les établissez-vous par arbitrage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons notre estimateur qui fait ses recommandations dans un rapport. Quelques-uns des intéressés n'ont pas encore accepté ce que nous avons considéré comme juste, mais il est possible qu'ils l'acceptent.

M. SPROULE : Le ministre peut-il nous dire combien nous avons payé en indemnités à ce sujet, et combien il reste à régler.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ferai préparer un état contenant ces renseignements.

L'honorable M. HAGGART : Quelles sont les estimations finales qui n'ont pas encore été terminées relativement au canal de Soulanges ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Celles de Ryan et Macdonell, de Andrew Onderdonk et de la Canadian Electric Company. Celles des autres ont été préparées.

Lhonorable M. HAGGART : Au sujet des item pour les chemins de fer, j'ai demandé l'autre jour au ministre si la construction du chemin de fer de Charlottetown à Murray-Harbour avait été faite à l'entreprise et d'après soumission, et le ministre m'a répondu que oui. Je vois par les pièces qui ont été présentée au Sénat qu'il n'a été construit que 21 milles de ce chemin d'après soumissions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Onze milles et demi.

L'honorable M. HAGGART : Et que l'entreprise pour le reste du chemin a été donnée à l'entrepreneur des 11 milles et demi par voie d'extension du contrat primitif. Le ministre m'a donné à entendre que tout l'ouvrage avait été donné au suivant du plus bas soumissionnaire, ce dernier ayant été incapable d'exécuter l'entreprise. Je proteste contre une telle manière d'accorder des contrats. Lorsqu'il y a quarante milles de chemin à construire, la loi et l'arrêté ministériel exigent que les travaux soient donnés par soumissions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On a d'abord demandé des soumissions pour 11½ milles qui formaient une section distincte de la ligne, la moins dispendieuse et la plus difficile à construire. Après que les travaux furent commencés et lorsqu'il devint nécessaire de l'avis de ceux qui désiraient le plus voir pousser l'ouvrage —membres du parlement et membres du gouvernement,—on offrit à l'entrepreneur de continuer les travaux des autres 31½ milles au même prix pour cette espèce d'ouvrage. Il s'éleva entre l'ingénieur et l'entrepreneur une discussion qui retarda les travaux, et bien que les prix fussent virtuellement fixés, je ne suis pas certain que l'entrepreneur ait encore finalement rempli son contrat. Un certain nombre de soumissions furent reçues pour les travaux lorsqu'ils furent offerts en premier lieu, et on les annonça parfaitement dans tous les journaux depuis le 15 novembre jusqu'au 23 décembre. Les prix étaient ceux du cahier des charges, comme d'ordinaire dans ces circonstances. Lorsqu'on nous pressait de pousser les travaux, nous proposâmes à l'entrepreneur, qui est un homme très respectable et qui avait obtenu le premier contrat après concurrence publique à des prix justes et raisonnables, nous lui offrîmes de continuer les travaux parce que, raison de plus, nous ne voulions pas avoir deux hommes travaillant au même ouvrage, l'un à une extrémité et l'autre à l'autre bout du réseau, et notre proposition fut acceptée. Le même entrepreneur

construisant la première partie du chemin complétera les travaux.

Le PRESIDENT : Adopté.

L'honorable M. HAGGART : Non, pas encore adopté. Vous avez l'habitude de crier " adopté ", lorsqu'un député se lève. J'ai déjà eu l'occasion d'attirer votre attention sur ce fait, mais j'espère n'avoir plus à le faire. Le ministre dit que le contrat a été accordé pour 11½ milles, et qu'à l'instance de membres du parlement de cette partie du pays et d'autres, il devint nécessaire de pousser les travaux, et que les 31½ milles ont été donnés à l'entrepreneur aux prix du cahier des charges obtenus pour les autres 11½ milles du chemin. Ce contrat lui a-t-il été offert avec l'assentiment du conseil à cette époque ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez obtenu un arrêté ministériel vous autorisant à lui faire cette offre ? Lui a-t-il été fait des paiements sur les 31½ milles avant d'avoir commencé l'entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il n'y a pas eu de paiements de faits, si ce n'est sur les premiers 11½ milles.

L'honorable M. HAGGART : Eh bien, tout ce que je peux faire, c'est de protester contre cela. Voici un contrat pour la construction de 31½ milles de chemin de fer donné à une personne qui n'a pas fait de soumission, et sans aucune concurrence publique ; et la seule excuse que donne le ministre, c'est que cet individu avait construit une autre section du chemin, et que ce fut fait à la pressante sollicitation de membres du parlement représentant cette partie du pays. Que sert-il d'avoir un acte du parlement disant que tous ces travaux seront accordés par contrat ? Quelle est l'utilité de l'arrêté ministériel si le ministre peut passer outre ? Nous ne pouvons rien faire, sinon protester contre une conduite aussi extraordinaire de la part du ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER CANAUX : Mon honorable ami perd son temps à parler de conduite extraordinaire. Il ne trompera personne, parce qu'il doit se rappeler que l'on en agit ainsi généralement. Il en était ainsi sous sa propre administration, et s'il désire que je lui en fournisse des exemples, je pourrai lui en citer.

L'honorable M. HAGGART : J'en serais enchanté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER CANAUX : L'honorable monsieur pourrait supposer que ce qu'il a fait n'était pas une justification, et je l'admets parfaitement.

L'honorable M. HAGGART : Je voudrais que l'honorable monsieur cite une justification dans un cas particulier.

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER CANAUX : Sans doute il ne suffirait pas que que je démontre que la même chose s'est faite fréquemment, à bon droit et naturellement. Nous avons demandé des offres de ces soumissionnaires, et les prix auxquels les contrats ont été accordés étaient justes et raisonnables, ainsi que le constatera quiconque a de l'expérience dans ces sortes d'affaires : et l'entrepreneur était un homme très responsable qui avait fait une somme d'ouvrage considérable, et auquel on pouvait se fier comme en état de faire l'ouvrage conformément au contrat. Lorsque les prix ont été fixés par soumissions sur la plus petite section, nous ne pouvions agir plus sagement que de continuer à laisser le contrat entre les mains d'un homme sûr et responsable, pour tout nombre de milles additionnels que nous avions à construire : et c'est ce que nous avons fait après avoir étudié la question dans le conseil.

M. BENNETT : Nous avons entendu parler d'actes si extraordinaires de la part du présent gouvernement que nous sommes peu surpris de ce qui peut arriver ; mais ceci surpasse tout.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER CANAUX : Le dernier acte est toujours le pire.

M. BENNETT : Mais nous frémissons à l'idée de ce que pourra être le suivant. Quels sont les faits ? Le ministre voulait faire construire une ligne de chemin de fer dans l'Ile du Prince-Edouard. On demande ouvertement des soumissions pour 11½ milles. Personne ne peut trouver à redire à cela. L'ouvrage se fait. Les 11½ milles sont construits, non pas pour une somme globale, mais d'après ce qu'on appelle les prix du cahier des charges, c'est-à-dire, tant pour cette partie, et tant pour cette autre. Puis, de propos délibéré, le ministre s'en va donner au même homme un contrat pour 31½ milles du même chemin, sans demander une seule soumission ou inviter le public à concourir. Je ne veux pas dire qu'il y a eu connivence entre le ministre et ces entrepreneurs : mais on peut parfaitement tirer cette conclusion que le ministre savait qu'il y avait plus de profits à tirer de la construction de 40 milles qu'il n'y en avait pour 11 milles.

Le ministre aurait pu dire à l'entrepreneur: Pour construire 11½ milles il vous faudra transporter sur le terrain des opérations un outillage considérable, et je vais vous dire ce que vous allez faire : Vous allez soumissionner à un chiffre un peu plus élevé pour les 11½ milles, et je vous donnerai plus tard le contrat pour les 31½ milles. Je ne sache pas que cela soit arrivé ; mais le ministre s'est mis en une telle posture qu'on peut en justice tirer cette conclusion. Mais le ministre a fait pire que cela. S'il avait fait ce contrat puis était allé trouver ces collègues et leur avait dit : " J'ai fait ce contrat, et nous devons nous y conformer ", c'eut été une assez mauvaise opération de sa part.

Mais le ministre n'est pas le seul à blâmer, parce que chacun de ses collègues a approuvé le marché. Il dit qu'il s'est présenté devant le conseil avec ce contrat et que chacun des ministres a dit : "Cette proposition est convenable, et nous l'approuvons". Voyez le contraste entre la position du ministre des Chemins de fer et celle du directeur général des Postes . Le directeur général des Postes en arrivant à son ministère, avait trouvé que son prédécesseur avait dit aux hommes qui avaient des contrats pour le transport des malles: " Vous avez obtenu un contrat publiquement pour transporter la malle-poste à $120 par année, parce que vous étiez le plus bas soumissionnaire; et comme vous avez fait des dépenses pour vous mettre en état de transporter le courrier, je renouvellerai votre contrat au même prix." Le directeur général des Postes a annulé tous ces contrats. C'est une affaire constatée aux archives. Il a dit aux entrepreneurs : " Vous aviez un contrat pour trois ans seulement ; et lorsque votre contrat a pris fin. le ministre qui m'a précédé n'avait aucun droit de le renouveler, et pour cette raison je l'annule." Il y avait des vingtaines de cas semblables. Mais ici le ministre des Chemins de fer et Canaux accorde un contrat pour 11½ milles de chemin de fer, et ensuite de sa propre autorité, soutenu plus tard par le conseil, il adjuge une entreprise au même homme sans aucune soumission pour 31½ milles de plus. Il n'y a pas ombre de preuve devant le comité pour démontrer que les autres 31½ milles n'eussent pu être construits à meilleur marché. D'après les prix du cahier des charges, l'ouvrage aurait coûté autant proportionnellement pour les 31½ milles que pour les 11½ milles, tandis que les moyens d'accès, les matériaux, les approvisionnements et les facilités de faire l'ouvrage étaient d'autant plus avantageux pour l'entrepreneur. S'il y a eu du pétardement à faire sur les premiers 11½ milles, je suppose que le ministre dans sa première liste n'a pas prévu d'allouer tant pour le granit, tant pour la pierre à chaux, et ainsi de suite. Il se peut que sur les premiers 11½ milles, l'entrepreneur a pu rencontrer du granit tandis que sur l'autre, il aurait trouvé du schiste ou du tuf, dont l'excavation eût été beaucoup moins dispendieuse. Le ministre des Chemins de fer et Canaux conduit certainement les choses haut la main. Mais je ne le blâme pas tout à fait de s'affirmer. Il a eu beaucoup de difficulté à conserver l'affaire dans son ministère. Cet après-midi on lui a demandé si le régime de navigation de la rivière des Français allait être ou non sous son contrôle, et juste à côté de lui se trouvait le ministre des Travaux publics, et il a déclaré avec emphase que s'il se faisait quelque chose ce serait lui qui le ferait. Evidemment l'honorable ministre veut s'affirmer. Tout ce que je peux dire c'est que s'il peut obtenir l'appui de ses collègues dans des transactions comme celle-là, il défendra sa position et la défendra assez énergiquement. Je suis surpris qu'il n'y ait pas un honorable député de la droite qui se lève pour protester contre cette manière d'agir haut la main, mais tant que le présent gouvernement tiendra les rênes du pouvoir, je suppose que le pays devra grimacer un sourire et le subir. Je peux dire, cependant, à l'honorable ministre que de telles transactions ne supporteront pas la lumière de la discussion publique, et lorsqu'elles seront convenablement exposées, elles retomberont sur la tête du présent gouvernement comme elles le devraient.

M. FARQUHARSON : Je ne prends pas souvent le temps de la Chambre et certainement je ne me lèverais pas pour défendre une cause que je croirais mauvaise ou un gaspillage de deniers publics. Il arrive que je suis en état de connaître tout ce qui a rapport à ce chemin et au terrain qu'il couvre, et je crois que je suis plus autorisé à discuté ce sujet que l'honorable monsieur qui vient de parler. Les premiers 11½ milles ont été accordés au plus bas soumissionnaire et celui qui a obtenu le contrat, M. Kittchen, est un entrepreneur très habile qui demeure dans le Nouveau-Brunswick. Ces 11½ milles ont été accordés au plus bas soumissionnaire sur six, et il est clair que l'entrepreneur qui a fait ces travaux doit être mieux outillé pour continuer et compléter le reste du chemin que n'importe quel autre. Il n'est donc pas extraordinaire qu'on lui ait accordé un contrat pour le reste sans demander de soumissions. Règle générale il est sans doute mieux de demander des soumissions, mais il y a des exceptions, et il faut que le gouvernement se guide d'après les conditions existantes, et assurément dans le présent cas, l'entrepreneur ayant entrepris ces premiers 11½ milles à un prix plus bas qu'aucun autre n'avait offert de faire les travaux, et ayant fait l'ouvrage d'une manière acceptable et ayant sur le terrain tout l'outillage nécessaire pour le terminer, il me semble qu'il était de bonne politique d'étendre son contrat aux mêmes prix.

Sur le reste des 31 milles, les conditions sont à peu près les mêmes. S'il y a quelque chose, je dirais qu'ils sont plus difficiles, parce que le pays est plus sauvage et plus rude à traverser et exigera plus d'excavations que n'en a exigé la première partie de la ligne. Pour ma part je suis parfaitement convaincu que cet arrangement a été très bien fait, et je ne trouverais certainement rien à redire contre le ministre des Chemins de fer et Canaux pour avoir agi comme il l'a fait.

M. SPROULE : La défense de l'honorable député de Queen-ouest (M. Farquharson) peut être très bonne à son point de vue, s'il connaît toutes les conditions et les circonstances. Mais ce à quoi nous nous opposons c'est à l'adoption d'un principe faux et contraire à ceux que le parti de la réforme avait adoptés comme un des articles de son programme. Le parti de la réforme a proclamé

le principe que pas un sou des deniers publics ne devrait être dépensé en travaux publics si ce n'est après avoir demandé des soumissions et avoir accordé le contrat au plus bas soumissionnaire, et le ministre des Chemins de fer a ouvertement violé ce principe. Il est évident qu'on a accordé un petit contrat à cet entrepreneur afin d'avoir une excuse pour étendre le contrat et lui en donner un plus considérable. L'honorable monsieur dit que les tranchées dans la seconde partie sont plus considérables peut-être que dans la première partie. Eh bien, c'est une raison d'accepter le contrat à meilleur marché. Si le charroyage est plus court et les tranchées plus considérables, l'ouvrage pouvait se faire avec moins d'argent et si on eût demandé des soumissions, il est tout probable que l'ouvrage eût coûté moins cher. Mais la grande chose contre laquelle nous protestons, c'est que le principe posé par les honorables députés de la droite comme devant être la règle de leur conduite, s'ils arrivaient au pouvoir, a été violé de propos délibéré.

L'honorable M. HAGGART : La déclaration de l'honorable ministre ne s'accorde pas avec le rapport fourni au Sénat. Il dit qu'avant que cet homme ne se mit à l'ouvrage le ministre avait obtenu le consentement de ses collègues à ce contrat. Si je me rappelle bien le rapport fait au Sénat, le ministère ne savait pas du tout qu'il y eût de tels contrats et que l'ouvrage avait été commencé et se poursuivait depuis un nombre de mois avant que l'honorable ministre eût jamais obtenu le consentement de ses collègues.

La déclaration de M. Scott au Sénat disait que l'ouvrage était en marche depuis quelque temps lorsque l'arrêté ministériel a autorisé l'entreprise.

M. HACKETT : J'avais ces jours derniers sur l'ordre du jour une question au sujet de l'adjudication de cette entreprise, mais l'honorable ministre paraissait ne pas pouvoir me donner les renseignements demandés et la question a été retardée d'un jour ou deux. Nous obtenons, cependant, aujourd'hui quelques-uns des renseignements désirés. Il paraît qu'on n'avait pas du tout adjugé la construction de ce chemin de fer depuis Southport jusqu'à Murray-Harbour. Il y avait simplement un contrat pour 11½ milles d'ouvrage, et le reste de l'ouvrage fut donné au même entrepreneur aux mêmes prix. Je crois que c'est tout à fait mal. Ce contrat était simplement pour le nivellement d'un chemin de fer, et il y a là-bas une foule d'entrepreneurs qui eussent été heureux d'avoir la chance de faire une offre pour le nivellement de ce chemin. Mais le ministre avait évidemment décidé de l'accorder à son ami M. Kitchen. En ce qui concerne la section de 11½ milles, M. Kitchen était le plus bas soumissionnaire et avait droit à l'adjudication, mais cela ne justifie pas le ministre de lui donner, sans concurrence, la construction des autres 31½ milles jusqu'à Murray-Harbour, et je ne peux approuver cela. Cet état de choses nous conduira à la corruption, à l'extravagance et au gaspillage des deniers publics. L'honorable député de Queen-ouest a parlé de la difficulté du nivellement et de la construction de ce chemin de fer, mais il sait aussi bien que moi que le nivellement des premiers 11½ milles coûtera le double par mille que ne coûtera celui des autres 31½. Il sait que la première section passe à travers la région la plus rude du pays, où il y a plus de coteaux et plus de rampes à aplanir et de nivellement à faire. Cependant, le ministre a accordé à cet homme pour les 31½ milles, sur lesquels l'ouvrage coûtera la moitié moins que sur les 11½ milles, les mêmes prix de ceux qu'il lui payait en vertu du premier contrat. Nous savons pourquoi tout cela s'est fait. Nous savons que cet ami du ministre, vers le temps de l'élection, avait fait circuler des avis dans tout le comté de Queen-est, offrant de l'ouvrage à tous les hommes qui viendraient promettre de voter pour M. McKinnon. Ces blancs ont été produits en cour, et il ne faut pas s'étonner que M. Kitchen, après avoir fait tout cela pour obtenir des partisans pour le gouvernement, ait reçu le privilège de construire cette autre section de chemin de fer sans concurrence. Que fait de plus M. Kitchen ? Fait-il seulement le nivellement ou le nivellement et le reste de la voie, et la construction des gares et tout ce qu'il faut pour compléter le chemin de fer dans cette partie du pays ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a été convenu qu'il poserait les rails et ferait le ballastage. Je n'ai pas vu toutes les réponses et déclarations faites dans l'autre Chambre au sujet de cette affaire, mais je sais de quoi je parle, lorsque je dis que l'extension de ce contrat a été faite par un arrêté ministériel longtemps avant qu'on ait enlevé une pelletée de terre sur les premiers 31½ milles.

Je prends la défense de cette extension du contrat pour cause d'intérêt public, et j'invite les honorables messieurs de la gauche à saisir la première occasion, peut-être pas dans le moment mais cela viendra, de faire l'enquête la plus minutieuse sur cette affaire. Pourquoi demande-t-on des soumissions ? Afin de nous assurer que le pays ne paie pas un prix déraisonnable pour l'ouvrage qu'il fait faire. Et à quelles gens voulez-vous que nous donnions des soumissions ? A des gens qui sont capables de faire l'ouvrage qu'ils entreprennent, à des gens qui ont des moyens, à des gens responsables, à des gens qui peuvent faire honneur à leurs entreprises. Nous avons reçu des soumissions pour onze milles et demi, tout ce que nous comptions construire dans le temps. Ces soumissions nous ont démontré l'effet qu'aurait la concurrence sur le

coût de ces ouvrages. Nos ingénieurs étaient convaincus que les prix étaient raisonnables. Et nos honorables adversaires peuvent les consulter et voir s'ils sont raisonnables ou non. Nous avons jugé que nous avions un entrepreneur compétent et responsable, qui consentait à prendre l'ouvrage aux mêmes prix que pour la même espèce de travaux dans son contrat. Donc, dans l'intérêt public, nous avons fait ce que s'est fait maintes et maintes fois dans le ministère, nous avons étendu ce contrat. Je ne conserve pas tous les détails de ces affaires dans mon esprit, mais je dépose un relevé de toutes les extensions qui ont été accordées de temps à autre par notre propre gouvernement et par d'autres, car tous les gouvernements ont accordé de ces extensions dans les circonstances virtuellement semblables à celles-ci. C'est une manière très légitime de faire les affaires, car les plus bas soumissionnaires sont souvent des gens qui ne sont pas en état de faire les travaux et qui donnent au ministère plus de peine qui n'en vaut l'économie d'argent.

Ils obtiennent un contrat du gouvernement et pensent qu'ils vont faire beaucoup d'argent, qu'ils aient de l'expérience ou non. Mais il vaut toujours mieux, quand c'est possible, d'avoir un homme sûr, si vous ne payez qu'un prix raisonnable pour l'ouvrage et si vous avez des hommes responsables qui peuvent remplir les conditions de leur contrat, il vaut bien mieux étendre leur contrat que d'en appeler d'autres dont vous ne connaissez pas du tout la capacité.

M. BENNETT : Si l'extension eût été pour soixante-quinze milles au lieu de trente et un, l'honorable ministre aurait-il accordé le contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y avait aucune idée d'extension.

M. BENNETT : Mais s'il y avait eu soixante et quinze milles à construire, l'honorable monsieur eût-il agi de la même manière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On ne peut pas espérer que je vais dire sans préparation, exactement ce que j'aurais fait dans des circonstances toutes différentes.

M. ROSAMOND : Je crois que nous serons obligés de prier le directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock) de faire à son collègue des remontrances morales sur le devoir d'adjuger les entreprises après soumission seulement. Nous savons comment le directeur général s'est sacrifié pour suivre ce principe que les honorables messieurs de la droite ont si négligé. J'espère que le directeur général des Postes fera une bonne remontrance à son collègue.

M. MURRAY : Je ne me lève pas pour défendre le ministre des Chemins de fer et Canaux, mais j'aime entendre discuter une question avec justice. Dans mon opinion comme homme d'affaires, le ministre des Chemins de fer et Canaux a donné son contrat pour l'extension des travaux d'une manière digne d'un homme d'affaires. Il a agi exactement comme l'a fait la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique lorsqu'elle a construit sa ligne. Les entrepreneurs qui avaient fait des soumissions pour ce chemin ont reçu des contrats tout le temps, tant que leur ouvrage a été satisfaisant. Les honorables messieurs de la gauche ne paraissent pas s'entendre. L'un d'eux a dit que l'ouvrage sur ces 11½ milles était beaucoup plus difficile que sur le reste, tandis qu'un autre a dit que l'autre partie était plus accidentée et exigeait plus d'excavations. La question est simplement de savoir si le second contrat a été donné pour plus que ne valait l'ouvrage ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux était le juge. Il savait qu'il avait eu le plus bas soumissionnaire pour les onze milles et demi, et qu'un bon entrepreneur n'aurait pu faire l'ouvrage à un prix moins élevé que celui qu'il payait. De sorte qu'en homme d'affaires, il a étendu le contrat pour le reste de l'ouvrage aux mêmes prix. Je ne crois pas que le pays ait souffert, mais l'opposition, dans cette affaire, essaye de faire une montagne d'une motte de terre. Avant qu'il eût accordé ce contrat, la valeur de la main-d'œuvre et tout le reste avait augmenté, et le ministre avait toute chance d'avoir le bon côté du marché.

M. BENNETT : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a certainement droit à des félicitations pour avoir trouvé un partisan soumis et docile. Le député de Pontiac (M. Murray) ne veut pas que le ministère des Chemins de fer demande d'autres soumissions. Si le ministre dit que c'est bien, l'honorable député de Pontiac approuve par un silence respectueux. Les ministres seront à l'avenir pour l'honorable député des héros auxquels il rendra un véritable culte. Que n'importe quel ministre dise ce qu'il voudra et l'honorable député de Pontiac sera prêt à dire que c'est très bien parce que le ministre l'a dit. Mais l'honorable ministre n'a pas trouvé un partisan aussi docile dans l'honorable député de Queen-ouest (M. Farquharson).

Ce député dit que cela pouvait être juste ou pouvait ne pas l'être. Je crois que l'honorable député est mécontent parce que l'entrepreneur n'est pas de l'Ile du Prince-Edouard, mais du Nouveau-Brunswick. Cela explique tout.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il vient d'un bon pays.

M. BENNETT : Il venait certainement d'un bon pays pour obtenir une entreprise de ce département. Mais, " mon ami Pugsley " a-t-il exercé son influence en faveur de l'entrepreneur. Peut-être l'a-t-il fait. Peut-être aussi l'entrepreneur de l'Ile du

Prince-Edouard n'a-t-il pas pu s'assurer les services de " mon ami Pugsley." Mais la confiance de l'honorable député de Pontiac est admirable. Si le ministre signe un contrat pour la construction de cinq milles de chemin de fer, il peut l'étendre à cinquante milles sans demander de nouvelles soumissions, et il sera toujours certain d'avoir l'approbation de l'honorable député de Pontiac. Tout ce qu'il désire c'est que le ministre dise que c'est correct, et comme il n'y a aucun doute qu'il le dira, l'appui du député est sûr. Encore une fois je dois féliciter le ministre des Chemins de fer. Il a affirmé son autorité. Il s'est présenté à ses amis avec le contrat du chemin de fer du comté de Drummond tout réglé, signé et paraphé, et leur a dit : Voici le contrat, acceptez-le, et ils l'ont accepté. Il leur a présenté ensuite le chemin de fer du Yukon sans les avoir jamais consultés, bien qu'il n'y eût plus qu'une journée ou deux avant la réunion du parlement, et ses partisans ont répondu : Nous l'accepterons aussi. Aujourd'hui le ministre nous dit qu'il veut qu'il soit bien compris qu'il va suivre ce principe dans l'octroi des travaux de construction de chemin de fer. Je ferai un marché pour quelques milles et si je vois que les prix sont justes, je continuerai le marché indéfiniment, et j'espère que vous ferez tous comme vous avez fait dans le passé, et que les uns après les autres vous imiterez l'honorable député de Pontiac (M. Murray) et direz amen à la proposition.

M. MURRAY : Je dirai à l'honorable député que je ne suis pas un partisan esclave d'aucun gouvernement. Je crois qu'il force son imagination lorsqu'il dit que j'approuve tout ce que le ministre fait, et que je suis prêt à lui donner carte blanche dans l'octroi des entreprises. Je n'ai rien dit de la sorte. J'ai dit que dans ce cas-ci je croyais que le ministre était justifiable, Je n'ai pas approuvé le principe. Je crois que l'honorable député a cherché à me faire dire ce que je n'avais pas dit.

M. HACKETT : Le ministre a-t-il décidé que serait le terminus sud de ce chemin de fer ? Sera-t-il fixé au pont de la rivière Murray ou Murray-Harbour ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce point n'est pas encore réglé. Peut-être serais-je obligé de me transporter moi-même sur les lieux afin de les examiner avec quelques-uns des employés de mon département.

Salaires—Ingénieurs, dessinateurs, commis supplémentaires, messagers, $26,140.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a ici une augmentation de $350 sur l'année dernière. Nous avons accordé une augmentation de $200 à M. E. V. Johnston, l'ingénieur inspecteur, de $100 à l'assistant-ingénieur et de $50 à M. A.-H. McKee.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, $275,000.

M. BENNETT : Le ministre ne nous a pas dit quel était le coût approximatif par mille des onze milles et demi qui ont été construits en vertu du premier contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas ce renseignement ici mais je puis me le procurer dans le département.

M. BENNETT : A-t-on fait le paiement de ces onze milles et demi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; ils ne sont pas encore complétés.

M. SPROULE : L'autre jour, j'ai demandé l'échelle des prix payés dans cette entreprise, et le ministre ne nous a donné aucuns renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je les aurai et je les donnerai.

M. BELL : Je vois d'après les rapports du gouvernement que le coût d'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard a augmenté de $40,000 dans le cours de l'année dernière. Le ministre se propose-t-il de continuer la même augmentation cette année. S'il en est ainsi il ne demande pas assez d'argent. Il lui faudrait au moins $300,000 si les dépenses d'exploitation doivent être augmentées de $40,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons été obligés d'ajouter aux dépenses d'exploitation. Tous les députés de l'île m'ont demandé avec instance de mettre deux trains par jour en hiver comme en été, sur la partie du chemin où ce service n'existait pas déjà. Nous ne pouvons donner deux trains par jour sans augmenter considérablement les dépenses. Il y a aussi à faire plusieurs travaux d'amélioration que nous espérons pouvoir accomplir pendant l'année. De sorte que je ne puis espérer aucune diminution de la balance qui est contre nous pour l'année courante. Le trafic du chemin progresse ; on me dit qu'il est meilleur qu'autrefois, mais nous avons à satisfaire ces demandes urgentes auxquelles j'aimerais à faire droit.

M. BELL : Alors le ministre ne se pourvoit pas pour cette augmentation de frais d'exploitation, parce qu'il ne demande cette année que $14,000 de plus que l'année dernière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BELL : Y a-t-il quelque probabilité qu'il y aura cette année des trains sur l'embranchement que nous avons discuté. Sera-t-il terminé avant la fin de l'exercice financier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. BELL : Il n'a pas prévu de dépenses de ce côté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le tout ne sera probablement pas terminé avant un an et demi.

M. BELL : Les recettes ont augmenté de $19,000 et les dépenses de $40,000, ce qui fait deux fois plus de dépenses que de recettes, de sorte que s'il s'attend à une augmentation de trafic et qu'il n'en retire pas plus de revenus, cela signifie que pour chaque dollar qu'il recevra il devra en dépenser deux et il ne demande pas de crédit pour cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons été obligés l'année dernière de faire sur le chemin certaines améliorations dont le coût n'aurait pas figuré aux dépenses si nous avions eu un compte de capital, pour ce chemin. Je veux traiter l'île avec certaine libéralité. L'île est dans une situation bien différente que le continent, et je crois qu'elle a des titres à une certaine considération, et je me sens porté à traiter l'île avec générosité, dans les limites qui me sont permises.

M. HACKETT : Je suis heureux d'entendre l'honorable ministre parler ainsi, et j'espère qu'il nous donnera un deuxième train à l'ouest de Summerside. Nous qui demeurons dans cette direction croyons que c'est la partie du chemin qui rapporte le plus de bénéfices. Il n'y a peut-être pas autant de voyageurs que sur les autres parties du chemin, mais il y a plus de fret et de trafic de tout genre et j'ai l'espoir que l'honorable ministre trouvera moyen de se rendre à nos désirs. Nous avons deux trains pendant l'été, et ce n'est que pendant quatre mois de l'année que l'on ne nous en donne qu'un. Je crois que si l'on nous donnait un deuxième train pendant ces quatre mois, non seulement il paierait ses dépenses, mais il augmenterait beaucoup le revenu. Je ne suis pas du tout étonné de l'augmentation des dépenses d'exploitation de 1900. Il y a de très bonnes raisons pour cela, et le ministre les connaît. Je n'ai pas besoin de le répéter ici, mais ces dépenses ne se répèteront pas de sitôt. Pendant les deux ou trois années à venir il n'y aura pas, en tout état de cause, autant de travailleurs à payer qu'il y en avait en 1900. J'espère que le ministre trouvera moyen de nous donner un deuxième train.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me faudra consulter les "Débats" pour savoir ce que l'honorable député vient de dire, car le bruit des conservations autour de moi m'empêche de l'entendre.

Canaux—Réparations et dépenses d'entretien, $668,634.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner les détails de l'augmentation de $52,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'augmentation de $52,000 vient des item suivants : personnel et réparations, $9,988. Un item pour l'éclairage du canal et la force motrice électrique forme la somme——

L'honorable M. HAGGART : Quel canal?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le canal de Cornwall. Nous l'éclairons à l'électricité, et nous utilisons aussi l'électricité comme force motrice dans la manœuvre des portes d'écluses.

L'honorable M. HAGGART : Bien que nous ayons adopté les crédits de chemins de fer, je voudrais poser au ministre une question qui s'y rapporte. Le bruit court que M. Russell, qui est le surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial, doit être prochainement mis à la retraite, que M. Tiffin doit le remplacer et que M. Ross doit prendre la place de M. Tiffin. Qu'y a-t-il de vrai là-dedans ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien du tout. Nous n'avons fait aucun de ces changements et ne songeons pas à les faire.

Supplément d'appointements à des employés permanents du service public, et rémunération à toutes autres personnes pour services rendus au sujet des navires passant par les canaux du Canada, de minuit le samedi à minuit le dimanche, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $18,600.

L'honorable M. HAGGART : Comment expliquez-vous cette augmentation de $3,000 pour les ouvriers qui ont fait des heures supplémentaires?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les travaux d'ouverture du canal seuls doivent avoir absorbé une forte partie de cette somme, sinon toute.

L'honorable M. HAGGART : Le canal de Soulanges seul?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'une très forte partie des $3,000 a dû y passer.

Chemin de fer Intercolonial -- Amélioration du service de passage, détroit de Canso, $247,000.

L'honorable M. HAGGART : Nous voulons avoir les explications les plus complètes de cet item.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une balance qui est requise pour compléter le service du passage et les quais de chaque côté. Le coût total de ce passage, y compris l'achat du steamer, les quais et approches, les élévateurs hydrauliques, les excavations sous-marines, sera de $610,000.

M. BELL : Combien a coûté le steamer?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Deux cent cinqante quatre mille dollars.

M. BELL : Les travaux qu'on a faits à ce steamer à Halifax sont-ils compris dans les $610,000?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On lui a fait quelques travaux de peinture et nettoyage pendant l'hiver.

L'honorable M. HAGGART : Le steamer a-t-il donné un service satisfaisant?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Très satisfaisant. Les rapports sont favorables.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi l'a-t-on envoyé à Halifax?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le steamer avait été très battu par la tempête pendant la traversée de l'Atlantique, et ses machines avaient été en partie endommagées. Bien qu'on l'eut approvisionné suffisamment de charbon pour quelques jours de plus qu'une traversée ordinaire, le temps fut cependant si rude que le voyage fut lent et que le charbon fut épuisé près de Terre-Neuve, où le steamer fut remorqué. Lorsqu'il fut rendu à Mulgrave, nous avons cru qu'il valait mieux l'amener à Halifax et lui faire subir les réparations nécessaires. Le steamer fait aujourd'hui la traversée du détroit et remplit tout ce que l'on en attendait.

M. BELL : Combien de wagons traverse-t-il par voyage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a trois voies sur le pont, et sa longueur est d'environ 270 pieds. On croit qu'il pourra prendre un train complet.

M. BELL : Avec la locomotive?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas la locomotive. On n'espère pas cela.

M. BORDEN (Halifax) : Où la livraison a-t-elle eu lieu?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De l'autre côté de l'Atlantique. Le steamer est parti dans les derniers jours d'août ou les premiers de septembre. et il est arrivé ici à la fin de septembre ou au commencement d'octobre. Nous n'étions pas préparés pour lui faire prendre le service immédiatement, car les approches de chaque côté n'étaient pas terminées, mais dans tous les cas le steamer n'était pas prêt lui-même. Ce système hydraulique était nouveau, et nos ingénieurs ont eu beaucoup de travaux préliminaires à faire.

M. BORDEN (Halifax) : Quand a-t-il commencé à faire la traversée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le 25 avril.

M. BORDEN (Halifax) : Ce steamer n'a pas encore fait la traversée dans la glace ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas encore ; mais nous n'avons aucun doute de sa puissance dans la glace. Ce steamer a été construit par une compagnie qui a construit des navires de différents types pour le gouvernement russe, et qui est parfaitement au fait de ce qu'il faut.

M. BORDEN Halifax) : Le steamer est-il construit pour transporter un train complet—wagons à passagers, bagage, fret et tout ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il transportera un train complet aisément.

L'honorable M. HAGGART : A-t-on fait une estimation de ce qu'un pont coûterait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'en ai parlé à quelques-uns des ingénieurs du département, mais je n'ai fait faire aucun calcul détaillé. Des gens qui prétendent s'y connaître m'ont dit qu'un pont à cet endroit coûterait cinq à six millions de dollars, mais les ingénieurs de mon département prétendent que le coût dépasserait cela.

M. BORDEN (Halifax) : A part l'achat de ce steamer, vous avez une dépense de $350,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, $350,000 ou $360,000.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre voudra-t-il nous dire à quoi l'on a employé cet argent ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons fait de chaque côté du détroit de grands travaux en fait de ponts et approches. Quelques-uns de ces travaux n'étaient qu'à titre d'expérience et ont dû être refaits. La superstructure seule nous a coûté $86,00. Nous avons dépensé $93,000 en creusage. En travaux de génie, électricité, etc., nous avons dépensé $22,500.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous un appareil de projection lumineuse sur le bateau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Oui, nous en aurons un. Nous en avons toujours eu sur notre bateau traversier.

M. BORDEN (Halifax) : A-t-on éprouvé des difficultés d'un côté ou l'autre à raison de la glace, l'hiver dernier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucune difficulté sérieuse ; cependant il s'est produit un léger déplacement à Point-Tupper. C'est à cet endroit que nous rencontrerons de la difficulté, si nous devons en avoir.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que l'ouvrage est fait en partie à l'entreprise, ou sans soumission préalable ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est nous qui avons fait faire le travail à la journée ; mais nous avons demandé des soumissions pour les fournitures et les matériaux de tous genres.

Chemin de fer Intercolonial—Outils et machines supplémentaires, $49,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit comprend une somme de $47,000 qu'il s'agit de voter de nouveau. L'année dernière, lorsque les estimations principales ont été votées, nous espérions que cet ouvrage serait exécuté durant l'année ; mais tous les fabricants étaient surchargés de besogne et la livraison des effets s'est faite très lentement.

Chemin de fer Intercolonial—Matériel roulant, $70,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce montant est destiné à payer le prix d'achat de trois locomotives de parc fabriquées dans les ateliers de la " Kingston Locomotive Works." Chaque locomotive coûte $17,500.

Chemin de fer Intercolonial—Améliorations à Mulgrave, $2,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le crédit des $13,000 voté pour l'année courante n'était pas tout à fait suffisant, et il a fallu lui ajouter ce montant.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que ces nouveaux outils et ces nouvelles machines sont destinés à remplacer ceux qui sont usés, ou bien si ce sont de nouvelles additions aux anciens?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit ici d'un outillage plus fort destiné à manœuvrer les locomotives plus lourdes, et je ne sache pas qu'il y ait dans les estimations un crédit ayant quelque rapport avec celui-ci.

M. MARCIL : Avant que les crédits destinés à l'Intercolonial soient adoptés, je désire attirer l'attention du ministre sur le service local fourni par l'Intercolonial entre Lévis et la vallée de la Métapédiac. J'ai reçu de nombreuses plaintes de la part de personnes demeurant dans les comtés de Bonaventure et de Rimouski, sur la circulation des convois de voyageurs dans ce district. Je comprends que l'on est actuellement à préparer de nouveaux itinéraires pour le service du printemps et de l'été, et je prie l'honorable ministre de se rendre, si possible, aux désirs de la population de ces différentes localités. On se plaint tout particulièrement du service local. Il n'y a qu'un train local par jour se dirigeant vers l'est, lequel quitte la Pointe-Lévis à 8 h. 15 du matin, et arrive à Campbellton à 8 h. 45 du soir, prenant 12 heures pour parcourir 303 milles. Le train qui se dirige vers l'ouest quitte Campbellton à 10 h. 15 du soir, et arrive à Lévis à 10 h. 45 le lendemain matin, prenant plus de 12 heures pour franchir la même distance. Il y a à part cela un convoi allant vers l'ouest qui part de Campbellton à 6 heures du matin, et arrive à Sainte-Flavie à 4 heures du soir, prenant, par conséquent, 10 heures pour parcourir 105 milles. Le service local entre Métapédia et Lévis qui se dirige vers l'ouest, se fait entièrement la nuit. Le convoi quitte Campbellton à 10 h. 45 du soir, et parcourt une vaste étendue de territoire la nuit, arrivant à différentes gares à 11 heures du soir, minuit, 3 heures et 4 heures du matin, obligeant ainsi la population qui habite cette région de veiller bien tard la nuit ou de se lever de grand matin pour pouvoir prendre le convoi local. Ce qu'ils veulent, c'est qu'il parte un convoi de la Pointe-Lévis à 7 h. du matin pour Campbellton et que le convoi qui part de Campbellton à 10 h. 45 du matin quitte ce dernier endroit à 7 heures du matin, pour atteindre Lévis dans la soirée. Le représentant du comté de Rimouski ainsi que moi-même avons présenté un grand nombre de pétitions demandant ce changement dans le service, et j'espère que l'honorable ministre va se rendre à la demande de la population de cette partie du pays.

Canal du Sault Sainte-Marie—Pour approfondir et agrandir l'entrée, $20,000.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que cet argent sera dépensé dans le cours de l'année?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Quel montant va-t-il falloir dépenser pour donner à l'entrée une profondeur d'eau de 21 pieds ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Environ $420,000.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que tous ces travaux seront terminés durant la présente saison?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; nous n'avons pas même accordé le contrat pour les travaux à exécuter à l'entrée supérieure, et les travaux à faire à l'autre extrémité du canal ne seront pas terminés durant le présent exercice. Nous nous occupons actuellement des crédits supplémentaire pour le présent exercice seulement.

L'honorable M. HAGGART : Je désire faire remarquer à l'honorable ministre l'inutilité des plans et devis qu'il a fait faire du canal projeté de la baie Georgienne. L'honorable ministre doit se rappeler qu'au cours de la discussion qui a eu lieu sur cette question, il était compris que l'on devrait avoir là un prolongement du système de canaux qui existe actuellement depuis le lac Supérieur en gagnant vers l'est, et pouvant contenir des navires tirant 20 pieds d'eau. Or, les plans, les quantités et les estimations sont tous basés sur une profondeur d'eau de 14 pieds. Nous avons cette profondeur d'eau dans le canal Welland, et il est inutile d'en

construire un autre pouvant donner passage à des navires ne tirant que 14 pieds d'eau. Tous ces calculs auraient dû être basés sur un canal contenant une profondeur d'eau de 20 pieds. Si l'honorable ministre a tous ces renseignements dans son ministère, les ingénieurs pourraient peut-être, en se basant sur les travaux et les calculs qu'ils ont faits, préparer une estimation du coût total d'un canal contenant 20 pieds d'eau, et à la prochaine session il devrait être en mesure de compléter ce rapport, qui est absolument inutile tel qu'il est fait actuellement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce que l'honorable député est sous l'impression que nous faisons ces études de la route de la baie Georgienne dans le but d'y construire un canal ? Ce n'est pas du tout ce que nous faisons. Je suis bien d'avis que les études devraient être basées sur un canal contenant 20 pieds d'eau, mais nous ne poursuivons aucune recherche dans ce but. Une année, nous avons demandé au parlement de voter un crédit peu élevé, ne dépassant pas $10,000, pour nous permettre de faire l'inspection d'une partie du tracé du canal, mais la chose n'a pas été faite comme devant servir de base à un calcul, et aucun travail considérable n'a été exécuté à ce sujet. On me dit que la compagnie a fait préparer des plans et des estimations des travaux basés sur une profondeur d'eau de 20 pieds, pour indiquer ce que coûtera toute l'entreprise, mais ces renseignements n'ont pas été fournis au gouvernement.

L'honorable M. HAGGART : Si l'honorable ministre veut bien lire son propre rapport, il verra que M. H. F. McLeod, ingénieur civil, et M. Kerr, ont préparé en 1900 un plan de toutes les écluses requises sur toute la longueur de la baie Georgienne, et en ont donné le coût estimatif basé sur un canal ayant une profondeur de 14 pieds d'eau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vois que ce projet a été abandonné depuis quelque temps. Nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il était inutile pour la compagnie d'entreprendre la construction d'un canal contenant 14 pieds d'eau. Il faut que ce soit un canal contenant 20 pieds d'eau ou rien du tout.

L'honorable M. HAGGART : Ceci est le premier rapport que nous ayons eu du ministre et c'est le rapport de cette année sur des études faites en 1900 et 1901.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Chemins de fer et canaux—Imputable sur le capital—Canal Lachine—Installation d'appareils électriques, $25,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous voulons utiliser la force électrique du canal et sommes à installer des appareils à cette fin. Le but est d'éclairer le canal et de faire fonctionner les portes d'écluses, ainsi que les ponts, etc., au moyen de l'électricité. Le contrat a été accordé à la " Canadian Electrical Co." après que des soumissions eurent été demandées. la pose des poteaux et des fils métalliques a été accordée à MM. Ahearn et Soper, et MM. Grant et Cie doivent exécuter les travaux à faire au pavillon des dynamos. Nous voulons construire un pavillon de dynamos et produire nous-mêmes le pouvoir électrique.

L'honorable M. HAGGART : Quel va être le coût total de ces travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il sera de $90,000. Un crédit de $30,000 a été voté l'année dernière à cette fin. et la dépense probable, jusqu'au 30 juin 1902, sera de $50,753. Nous avons donc besoin de ces $25,000 pour poursuivre les travaux jusqu'à la fin du présent exercice. Les estimations contiennent $35,000 pour les dépenses du prochain exercice. Ce crédit comprend l'argent nécessaire pour le pavillon des dynamos, et l'on prendra également sur ce crédit le montant nécessaire pour compléter le montant de $90,000.

L'honorable M. HAGGART : Si je comprends bien les explications de l'honorable ministre, il va avoir cette somme de $25,000, qui, jointe aux crédits déjà votés, formera un total de $55,000, et comme il demande $45,000 dans les estimations de l'année prochaine, cela fera un total de $100,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, les $45,000 de cette année comprennent le prix des travaux de réparations aux murs pour l'année prochaine ainsi que des travaux de dragage et la construction d'un pont volant.

Canal de la Pointe Farran—Agrandissement, $26,000.

L'honorable M. HAGGART : De quel montant va-t-on avoir besoin pour compléter ces travaux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les dépenses pour le présent exercice expirant le 30 juin prochain vont excéder le crédit voté de ce montant, et nous avons besoin de cette somme pour rencontrer nos obligations.

L'honorable M. HAGGART: Quel montant avez-vous placé dans les estimations pour le prochain exercice?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $10,000.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que cette somme sera suffisante pour compléter les travaux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On me dit qu'elle sera suffisante.

Chenal du Nord—Création d'un chenal, $50,000.

L'honorable M. HAGGART : Quel montant total a été dépensé pour le chenal du nord et ce dernier crédit va-t-il suffire pour compléter les travaux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous demanderons encore $56,000 l'année prochaine, et ce montant sera, paraît-il, suffisant pour compléter l'ouvrage.

L'honorable M. HAGGART : Quel en sera le coût total une fois terminé?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Près de $1,200,000.

Rapides des Galops—Approfondissement et élargissement, $50,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai l'intention de faire une réduction dans ce crédit. Lorsque nous avons discuté cette question l'autre jour, j'ai dit que nous ne demandions pas d'argent pour continuer les travaux, mais que nous devions bien près de $25,000 pour des travaux faits antérieurement au 1er juillet de l'année courante.

L'honorable M. HAGGART : Non l'année courante, mais l'année précédente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avant le 1er juillet de la présente année.

L'honorable M. HAGGART : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, l'exercice fiscal commence le 1er juillet. Nous demandons un montant suffisant pour payer les travaux exécutés antérieurement au 1er juillet du présent exercice. Je ne crois pas qu'il y ait rien de dû pour des travaux faits avant le 1er juillet. Le coût de cet ouvrage n'a pas été estimé d'une manière exacte, et je n'ai pas ici les chiffres pouvant me permettre de dire exactement quelle partie du travail sera exécutée avant la fin du présent exercice. C'est pour cette raison que je ne veux pas demander au comité de voter d'argent à cette fin. Si par hasard il restait quelque chose, ce que je ne crois pas, nous reviendrons plus tard devant le parlement. Pour le moment, tout ce que je demande c'est un montant suffisant pour payer les retenues, qui varient entre $24,000 à $25,000. Je demande la moitié du crédit actuel, que je me trouve à réduire de $25,000. Les retenues antérieurs au 1er juillet, du présent exercice.

L'honorable M. HAGGART : Il n'y a pas eu d'argent de voté pour les rapides des Galops l'année dernière. Ces travaux doivent avoir été exécutés avant l'année dernière ; et vous dites que ce montant est destiné à payer des travaux faits durant l'exercice actuel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est tout le contraire que j'ai dit. Je dis que le montant que je demande est requis pour payer les montants retenus sur des travaux exécutés antérieurement au 1er juillet 1901. Je ne demande pas un seul dollar pour payer des travaux faits après cette date.

M. SPROULE : Pourquoi exécuter des travaux que la Chambre n'a pas autorisés? Car il est bien évident que vous avez continué des travaux, il y a un an passé, pour lesquels il n'y avait pas eu d'argent de voté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. SPROULE : Quelqu'un doit l'avoir fait. Les instructions à cet effet doivent avoir été reçues de l'ingénieur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je veux être bien compris par le comité. J'ai dit, à la dernière séance du comité, lorsque ce crédit a été discuté, que l'entrepreneur avait été averti que nous ne voulions pas continuer les travaux.

M. SPROULE : Vers quelle date a-t-il été averti?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a été averti avant le 1er juillet 1900 ; et il n'était nullement autorisé à continuer l'ouvrage après cette date.

M. SPROULE : Pourquoi le ministre demande-t-il aujourd'hui un montant pour le payer s'il n'était pas autorisé à faire l'ouvrage?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les explications que je donne doivent être bien obscures, puisque l'honorable député ne m'a pas compris. J'ai tout simplement dit que ce montant était demandé uniquement pour payer la somme retenue par le ministère, comme cela se fait pour toutes les entreprises, pour un ouvrage exécuté antérieurement au 1er juillet 1901.

L'honorable M. HAGGART : Je comprends parfaitement ce que dit l'honorable ministre. Prétend-il que les travaux exécutés en 1901 ont coûté $300,000? L'ouvrage était fait et payé tant par jour, il ne peut y avoir de retenue dans les paiements antérieurs à 1901, et il existait une retenue sur des travaux ayant coûté $500,000 et exécutés en 1902.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, l'honorable député sait bien que les retenues sont toujours déduites en formant les estimations, et ce n'est que sur demande spéciale qu'une partie quelconque de cette retenue est remise.

L'honorable M. HAGGART : Dans ce cas l'honorable ministre voudrait-il nous dire quel est le montant du contrat, celui de la retenue due sur le contrat et à partir de quelle date elle doit commencer à courir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette retenue est de 10 pour 100 sur plus de $200,000, sur tout l'ouvrage qui a été fait depuis 1897 à 1901. Dix pour cent sur ce montant a été retenu et est en notre possession. Je ne crois pas pouvoir expliquer la chose plus clairement. Je déclare formellement au comité que je n'ai pas l'intention de payer un seul dollar pour l'ouvrage fait après le 1er juillet.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre doit s'apercevoir qu'il dépasse le montant du crédit de 1901 de tout le chiffre de cette retenue. Il a dépensé pour les rapides des Galops un certain montant auquel il faut ajouter cette retenue qui est de $25,000. Que veut-il faire des autres $25,000?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne peut convenablement tirer une conclusion de cette nature. Pourquoi prétend-il que le crédit voté a été dépassé, autrement il n'y aurait pas de retenue en souffrance.

L'honorable M. HAGGART : La chose me paraît bien claire et il me semble que le ministre devrait la comprendre immédiatement. Un certain montant a été voté pour le canal des Galops en 1900, l'année précédente. Il prétend que ce montant a été dépensé le 1er juillet 1901.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel montant?

L'honorable M. HAGGART : Les $10,000 que vous lui avez payés, plus la retenue pour laquelle vous demandez un crédit aujourd'hui. Est-ce que tout le montant voté n'a pas été payé à la compagnie Gilbert?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Sur les $100,000 votés en 1901, nous n'avons dépensé qu'environ $90,000. Maintenant, si la chose nous avait été demandée avant que le crédit fut périmé, nous aurions pu payer cette balance de $10,000, que nous avions en mains, à compte sur la retenue. Mais la demande n'en a pas été faite, le montant n'a pas été payé, et cette balance de $10,000 s'est trouvée périmée.

L'honorable M. HAGGART : Ainsi, le montant périmé est de $10,000?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, pour cette année-là.

L'honorable M. HAGGART : Ne payez-vous pas la retenue pour l'année précédente, quand l'ouvrage est fait à la journée?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelquefois. Il arrive quelquefois que l'entrepreneur en fasse la demande, nous nous adressons alors à l'exécutif et nous obtenons l'autorisation de payer la retenue à cet entrepreneur. S'il ne la demande pas il ne l'obtient pas. C'est ce qui est arrivé dans le cas actuel.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le montant de la retenue qui leur est due pour les trois années?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De $24,000 à $25,000.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi demandez-vous les autres $25,000?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne les demande pas, je les biffe du crédit.

L'honorable M. HAGGART : Vous biffez les $25,000 et ne paierez que la retenue due à l'entrepreneur au 1er juillet 1901?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois dire à l'honorable député que j'ai déjà répété la chose quinze ou vingt fois.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas entendu ce qu'a dit l'honorable ministre lorsqu'il a prétendu qu'il retranchait les $25,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que j'ai dit en premier lieu.

Le PRESIDENT (M. Flint) :

Résolu qu'une somme n'excédant pas $25,000 soit accordée au gouvernement de Sa Majesté pour approfondir et élargir le canal des Galops.

M. SPROULE : Est-ce l'habitude qu'un entrepreneur laisse une retenue de 10 pour cent entre les mains du gouvernement durant un an sans la réclamer?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas d'exemples particuliers à ce sujet présents à la mémoire, mais je sais que des montants considérables s'accumulent, ainsi et il nous arrive très souvent d'être obligés de nous faire autoriser pour les payer. Il arrive qu'un entrepreneur laisse sa retenue plus longtemps entre les mains du gouvernement dans un temps que dans l'autre. Il n'existe aucune règle fixe à ce sujet.

L'honorable M. HAGGART : Si je comprends bien, il s'agit ici d'une entreprise à la journée. Le gouvernement loue ses dragueurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Seulement en partie.

L'honorable M. HAGGART : Je le sais, mais le montant payé en vertu du contrat ne représente qu'une faible proportion du montant total payé pour l'usage de ces dragueurs. Et vous déduisez sur le tout une somme égale à 10 pour 100, que vous retenez maintenant depuis plus de trois ans sans que l'entrepreneur demande le paiement de ces 10 pour 100. Cela est bien extraordinaire.

La motion est adoptée.

Canal de Soulanges—Construction et aménagement, $100,000.

L'honorable M. HAGGART : A quoi est destiné ce montant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit est destiné à payer les travaux exécutés sur le canal au cours du présent exercice.

M. SPROULE : Ces travaux ont été faits à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Canal du Rapide Plat—Agrandissement, $50,000.

L'honorable M. HAGGART : Quel montant se propose-t-on de dépenser l'année prochaine, et quel est le montant requis pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le crédit voté l'année dernière sera suffisant pour compléter ces travaux.

L'honorable M. HAGGART : Le montant demandé dans les estimations destinées au prochain exercice sera suffisant pour compléter tous les travaux à faire au canal du Rapide-Plat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est là le montant fixé par l'ingénieur.

L'honorable M. HAGGART : C'est à peu près là la tête du système des canaux du Saint-Laurent. Combien l'honorable ministre croit-il qu'il va falloir dépenser pour compléter tous les travaux du Saint-Laurent depuis la tête du rapide des Galops jusqu'à Montréal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je croyais avoir cet état dans ma chambre mais je l'ai oublié dans mon cabinet. Je l'aurai quand les estimations pour le prochain exercice seront discutées.

L'honorable M. HAGGART : Lorsque ces crédits supplémentaires seront soumis à la Chambre, j'aimerais que l'honorable ministre nous dirait ce qui en est relativement au canal Welland et à tout notre système de navigation et ce qu'il faudra encore dépenser pour le compléter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que je me propose de faire.

Pour recueillir des renseignements, etc., au sujet d'une commission des chemins de fer, $1,400.

M. SPROULE : A quoi est destiné ce crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est destiné à payer ce que nous avons dépensé pour nous procurer des renseignements au sujet de l'organisation d'une commission de chemins de fer.

M. SPROULE : Il s'agit de la commission chargée de faire une enquête sur les tarifs des chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette commission avait pour mission de tenir des enquêtes dans les différentes parties du pays. Le commissaire a entendu des témoins et a fait toutes les recherches possibles concernant les tarifs des chemins de fer et les difficultés qui peuvent surgir à ce sujet.

M. SPROULE : Est-ce que ce commissaire était un expert en matière de chemins de fer, ou quelles étaient les qualités qui le recommandaient à cette mission ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il m'a paru posséder toutes les qualités voulues pour bien s'acquitter de son devoir. J'ai fait des démarches pour savoir où je pourrais me procurer un homme ayant étudié l'économie politique, connaissant les questions de chemins de fer ainsi que les lois internationales concernant les chemins de fer, et j'ai trouvé cet homme dans la personne du professeur McLean.

M. SPROULE : Quelle expérience possédait-il dans l'exploitation de chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'avait jamais administré un chemin de fer ou même été à l'emploi de l'une de ces compagnies, mais il avait fait une étude générale de cette question et il est, à part cela, professeur au Collège Lafayette, Arkansas. Celui qui a pris la peine de lire son rapport ne peut s'empêcher d'être satisfait de la manière dont il s'est acquitté de la mission qui lui avait été confiée.

M. SPROULE : Quelle science enseigne-t-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un professeur d'économie politique et autres questions économiques.

M. SPROULE : Je puis difficilement croire qu'un professeur possède une connaissance assez parfaite des questions de chemins de fer et des conditions de trafic entre ces différentes compagnies pour être considéré comme un expert dans ce genre d'affaires. Il est possible qu'au point de vue littéraire et en sa qualité de professeur d'économie politique, il soit en état de rédiger un joli rapport, mais cela n'est pas suffisant pour en faire un expert ou pour le rendre plus apte à remplir cette position qu'un homme d'affaire possédant une connaissance pratique des chemins de fer.

Canal Welland—Pour terminer le bassin de l'ouest à Port-Dalhousie, $11,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet argent est destiné à payer l'ouvrage fait en vertu du contrat accordé à M. John Riley. Nous avions crû que le crédit voté l'année dernière serait suffisant pour payer tous les travaux de cette année, mais nous nous sommes trompés. L'entrepreneur a continué l'ouvrage, comme

nous étions heureux qu'il le fit, et nous demandons $10,000 pour payer ce qu'il devra gagner au cours du présent exercice.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le montant total requis pour compléter ce bassin?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Jusqu'à présent nous avons dépensé $19,000. L'ouvrage sera terminé au cours de la présente année, et $11,000 seront suffisants pour en payer le coût.

L'honorable M. HAGGART : Demandez-vous un autre crédit à cette fin pour l'année prochaine?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Ce montant est-il suffisant pour compléter les travaux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Pour renforcer le mur à la tête de l'écluse, $5,000.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que les navires passent encore par ce vieux canal?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Il y a aussi des fabriques à cet endroit. Il nous faut le tenir ouvert.

L'honorable M. HAGGART : S'en sert-on uniquement pour fournir la force hydraulique nécessaire aux fabriques. Quel loyer le ministre reçoit-il pour ce pouvoir hydraulique?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les nouveaux baux sont beaucoup plus avantageux pour le pays que les anciens. Dans l'intérêt public, je me suis efforcé d'obtenir un prix raisonnable.

L'honorable M. HAGGART: Quel montant par cheval-vapeur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas moins de $2 et quelque fois jusqu'à six piastres par année.

Pour le drainage à Port-Colborne, $5,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le bureau sanitaire qui nous oblige à faire ce travail.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi veut-on que ce soit le gouvernement qui fasse ce drainage?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si par notre canal nous empêchons l'égouttement naturel, je suppose que nous sommes tenus de faire le drainage?

M. COCHRANE : L'eau dans le canal n'est pas plus haute que le niveau du lac et vous ne pouvez pas empêcher l'écoulement naturel.

L'honorable M. HAGGART : Je ne comprends pas qu'il soit possible d'empêcher l'écoulement en construisant un canal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne voulons pas que cette eau aille dans le canal.

L'honorable M. HAGGART : Elle ne peut pas aller ailleurs. Je ne vois aucune raison pour faire faire ce travail par le gouvernement, mais comme il est probable que le gouvernement n'en a pas non plus à donner, passons à l'item suivant.

Canal Lachine—Pour terminer le pavage de la rue Mill, $1,000.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi pavez-vous la rue Mill?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette somme terminera les travaux et nous remettrons la rue à la ville et nous serons débarrassés de toute responsabilité à l'avenir.

L'honorable M. HAGGART: Mais en vertu de quoi pavez-vous la rue Mill ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La rue nous appartient et personne ne voulait s'en charger.

L'honorable M. HAGGART : Oh ! non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une longue lisière de terrain sur la propriété du gouvernement et qui sert au trafic.

L'honorable M. HAGGART : Parce qu'une rue de Montréal longe une propriété du gouvernement ce dernier devrait la payer !

Reconstruction du déversoir, $6,000.

L'honorable M. HAGGART : Je suppose que cela est dix fois plus que vous n'avez jamais reçu de ceux à qui vous fournissez de l'eau?

M. COCHRANE : Quelle est la politique du gouvernement à ce sujet? Pourquoi l'Etat serait-il tenu de construire des déversoirs pour des personnes qui possèdent des établissements industriels sur les bords du canal? Puisque nous leur fournissons de l'eau ils devraient construire leurs propres déversoirs. Je ne critique pas quand il s'agit d'une dépense dont tout le monde profite, mais à titre de représentant d'un comté rural, je ne me crois pas justifiable de voter de l'argent pour le bénéfice exclusif de certains industriels de Montréal ou d'ailleurs. Non seulement le gouvernement entretient les déversoirs, mais il construit des ponts pour les traverser. Pourquoi faisons-nous ces travaux pour les particuliers?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces déversoirs existent depuis un grand nombre d'années et demandent à être reconstruits et il n'y a pas autre chose à faire.

M. COCHRANE : Ce n'est pas du tout une explication. Parce qu'un abus existe depuis des années, parce qu'il existaient sous le gouvernement conservateur ce n'est pas une

raison pour les laisser subsister. Si nous constatons que c'est une dépense inutile nous devons cesser de la faire. Laissons l'entretien de ces déservoirs à ceux qui s'en servent. Quel revenu retire-t-on de ces déversoirs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis pas le dire de mémoire ; l'ingénieur en chef non plus.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre, pour protéger le canal et empêcher toute détérioration, devra voir à ce que ces déversoirs soient bien construits, mis en parfait ordre, mais ensuite les réparations et l'entretien devraient être laissés à ceux qui s'en servent.

M. ROSAMOND : Retire-t-on un revenu quelconque de ces déversoirs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis dire ce que nous en retirons. Ces pouvoirs hydrauliques sont loués, pas aussi cher, je l'admets, qu'ils devraient l'être, ni aussi cher que ceux qui ont été loués récemment, mais on nous en paie un loyer.

M. ROSAMOND : Si ces déversoirs sont entretenus par le gouvernement pour l'avantage des moulins, le gouvernement devrait en retirer un revenu au moins suffisant pour les réparer et les entretenir. Ces propriétaires de moulins ont un avantage sur leurs concurrents si leurs déversoirs sont entretenus aux frais du public. Ce n'est pas une excuse de dire que le gouvernement précédent faisait la même chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne donne pas cela comme un argument, quoiqu'en réalité nous ne faisons que ce qui a toujours été fait et les locataires de ces privilèges qui en jouissent depuis si longtemps aux mêmes conditions sans contribuer aux réparations trouveraient dur si le gouvernement leur demandait aujourd'hui de faire ces réparations à leurs frais. D'ailleurs, comment pourrions-nous les obliger à cela puisque dans les baux il n'y a aucune clause les obligeant à entretenir les déversoirs.

M. COCHRANE : Il n'y a rien qui vous oblige à les entretenir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si nous ne les entretenions pas, cela nous ferait plus de tort qu'à eux. Nous ne pouvons pas risquer de laisser endommager le canal.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre dit que jusqu'à présent les locataires des pouvoirs n'ont jamais contribué à l'entretien de ces déversoirs—qu'ils ont toujours été entretenus par le gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que me dit l'ingénieur en chef.

L'honorable M. HAGGART : J'aimerais que le ministre, avant de soumettre ses prochaines estimations, s'assurât de cela, car si la mémoire ne me fait pas défaut, j'en ai obligé quelques-uns à contribuer pour une moitié aux frais de réparations de ces déversoirs, quand ils étaient en mauvais état.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je m'en rapporte à l'ingénieur en chef qui prétend que nous faisons exactement ce qui s'est toujours fait, et je comprends parfaitement qu'à moins d'une clause spéciale dans ces baux——

L'honorable M. HAGGART : Il y a une clause obligeant le locataire à payer les réparations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je m'en assurerai, car on me dit que non.

M. ROSAMOND : Tous les propriétaires de moulins dans le pays sont obligés d'entretenir leur pouvoir hydraulique à leurs propres frais et je considère qu'il est injuste de faire entretenir les déversoirs des propriétaires de moulins, le long de ce canal, aux frais de l'Etat. On devrait faire cesser cet abus. J'aimerais à avoir plus d'explications sur cette question.

Canal Culbute—Pour dommages causés par l'inondation, $1,000.

L'honorable M. HAGGART : Voilà encore mille dollars de dommages.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais donner les noms de ceux qui ont des réclamations, ainsi que les sommes qui leur ont été adjugées, et que nous sommes prêts à leur payer en règlement final: A. Sabine, $75 ; Y. Lamarche, $30 ; L. Lacroix, sr., $40 ; G. Gervais, $10 ; T. Kearney, $55 ; F. Wright, $20 ; Rév. T. V. L. Morque, $75 ; E. Mousseau, $15 ; T. Kearney, $55 ; M. McVeigh, $160 ; D. Gervais, $25 ; M. Griffin, $50 ; T. Lacroix, $30 ; W. Lett, $20 ; L. Lacroix, jr., $30 ; A. Caswell, $40 ; frais de justice et autres dépenses, $270 ; total, $1,000.

L'honorable M. HAGGART : Vous faites-vous donner une garantie comportant que si le canal Culbute est remis plus tard à son ancien niveau, ils ne réclameront plus de dommages?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce point n'est pas encore réglé, mais ce serait une bonne précaution.

L'honorable M. HAGGART : Nous avons défait le barrage et je croyais que nous avions payé tous ceux qui avaient des réclamations quand le barrage était à sa plus grande hauteur. Maintenant qu'il n'y en a plus, il y a d'autres réclamations.

Chemin de fer Intercolonial—Exploitation et entretien, $1,000,000.

L'honorable M. HAGGART : Quelle somme a été votée l'an dernier?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $4,500,000, et cette somme est pour compléter ce crédit, jusqu'au 1er juillet prochain. Le crédit se trouvera ainsi à être le même que celui de l'an dernier.

M. SPROULE : Quel est le déficit dans l'exploitation de ce chemin cette année?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit l'autre jour qu'au 31 mars il y avait un déficit de $136,000, contre un déficit de $500,000 et $600,000 durant la période correspondante des exercices précédents. J'espère que ce déficit va être comblé et qu'il y aura un excédent.

L'honorable M. HAGGART : Cette somme ne couvrira pas les dépenses de plus de six semaines, et la plus grande partie doit en être déjà dépensée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas encore payé les trois derniers mois.

M. TAYLOR : Dois-je comprendre que les employés n'ont pas été payés depuis trois mois?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les ouvriers sont payés tous les mois. Le 10 mai, ils seront payés pour le mois d'avril. De sorte que nous avons encore les mois d'avril, mai et juin à payer, ce qui fait trois mois.

Canal Cornwall—Réparations et frais d'exploitation, $18,150.

L'honorable M. HAGGART : Comment se fait-il qu'on a dépassé de $8,000 le crédit affecté aux réparations et aux frais d'exploitation d'un canal qui est à peine terminé depuis deux ans?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette somme est pour l'éclairage du canal à l'électricité.

M. PRINGLE : Je profiterai de l'occasion pour dire quelques mots d'une question qui s'y rapporte. Je veux parler de la mise à la retraite de M. Shields. Je désire remercier le ministre du mal qu'il s'est donné pour faire rendre justice à cet employé. Dernièrement, j'ai été averti par lettre, que le bureau du trésor lui avait accordé une pension, à compter de la date de cette lettre, mais je ferai remarquer que le 12 avril 1897, M. Shields a été averti que ses services n'étaient plus requis. Cinq ans se sont écoulés depuis, et il a droit à sa pension depuis le 12 avril 1897 ; par conséquent on devrait lui payer les arrérages, depuis cette date, jusqu'à présent. Le gouvernement ne rend pas justice à M. Shields en ne faisant dater sa pension que d'aujourd'hui. M. Shields qui est gravement malade m'écrit au sujet de ces arrérages, et demande qu'on lui rende justice. A présent que le gouvernement a étudié l'affaire et a pu constater qu'on a eu tort de le priver si longtemps de sa pension, j'espère que l'erreur sera réparée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question des arrérages ne m'est pas venue à l'idée et je ne l'ai pas étudiée. J'ai cru que M. Shields et ses amis seraient satisfaits si la pension était accordée. Le bureau du trésor n'est pas autorisé à accorder des arrérages. Si, après délibération, et en vue des représentations qui ont été faites, le gouvernement décide d'accorder les arrérages, il faudra demander un crédit spécial au parlement.

M. PRINGLE : C'est parce que j'ai cru qu'il serait peut-être nécessaire de faire voter un crédit spécial par le parlement, que j'ai saisi la Chambre de cette question. Je me ferai un plaisir de communiquer au ministre la lettre de M. Shields. Tout en remerciant le gouvernement de lui avoir accordé une pension, il demande instamment que les arrérages lui soient payés. Il en a grandement besoin. Il est malade et père d'une nombreuse famille. Il a été incapable de travailler depuis son renvoi, par suite d'un malheureux accident survenu dans l'exécution de son devoir.

Chemins de fer et Canaux—Montant supplémentaire à des personnes employées dans le service civil et rémunération à toute autre personne pour services rendus relativement au passage des navires dans les canaux du gouvernement du Canada, depuis minuit le samedi jusqu'à minuit le dimanche, nonobstant toute disposition contraire dans l'Acte du service civil, $4,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons besoin de ce crédit pour de nouveaux travaux et des augmentations sur tous les canaux. Il nous faut cet argent avant la fin de l'exercice.

L'honorable M. HAGGART : La somme me paraît forte pour un seul canal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est pour tous les canaux.

L'sonorable M. HAGGART : Mais dans le budget principal, le ministre a porté ce crédit de $15,000 à $19,000, pour les canaux en général ; et cette somme additionnelle ne doit pas être nécessaire pour le canal Soulanges seulement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le crédit n'est pas pour celui-là.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre nous a expliqué que le crédit était porté de $15,000 à $19,000 parce que la construction du canal Soulanges avait augmenté le travail.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a augmentation sur tous les canaux—celui des Galops, celui de la Pointe à Farran, et partout.

M. TAYLOR : Pourquoi y aurait-il plus d'ouvrage qu'auparavant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelle pas au juste quelles sont les augmentations qui ont eu lieu, mais l'honorable député doit comprendre que l'augmentation des gages et une foule d'autres choses ont augmenté les dépenses sur nos canaux.

M. TAYLOR : Les gages des employés ont-ils été augmentés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A certains endroits.

M. TAYLOR : Ces augmentations ne doivent pas être nombreuses. Je n'en connais pas sur le canal Rideau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelle pas sur quel canal elles ont été accordées.

M. TAYLOR : Pourquoi cette note : " nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil " ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que c'est parce que certains employés qui n'ont pas subi leurs examens, ne peuvent être payés sans cela.

M. TAYLOR : Il n'y a pas d'examen à subir pour être employé sur un canal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que quelques-uns y sont tenus.

Ministère des Postes—Appointements et salaires Pour porter Henry Knauf au rang de commis de seconde classe à compter du 1er juillet 1901, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $100.

M. CLARKE : Pourquoi ce crédit ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Henry Knauf est allemand. Il est entré dans le département en 1877. Son traitement est actuellement de $1,000 par année. Il a atteint le maximum de sa classe le 1er juillet 1888. Il est commis de 3ème classe et n'a pas passé ses examens. C'est un expert, dans les langues scandinave, allemande et italienne, et il est employé à la traduction des lettres mises au rebut.

Pour payer à E. J. Cummings, commis de seconde classe cadette dans la division des lettres de rebut à Vancouver, une allocation provisoire, du 1er mars au 30 juin 1902, sur le pied de $180 par année, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $60

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il s'agit de la proportion d'une allocation provisoire à un fonctionnaire transféré à Victoria.

Pour payer à E. L. Foley, commis provisoire dans le bureau des lettres de rebut à Winnipeg, une allocation temporaire, du 1er janvier au 30 juin 1902, sur le pied de $120 par année, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $60.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est le même cas que le précédent. Il a été envoyé à Winnipeg.

Pour porter le salaire de D. Sagala, emballeur provisoire, de $420 à $600, à compter du 1er juillet 1901, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $180.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce fonctionnaire est à l'emploi du département depuis 1890 et n'a pas eu d'augmentation depuis six ou sept ans. Il m'a exposé son cas, il y a quelques jours, et je lui ai accordé une augmentation de $30 par année, pour les six ans.

M. TAYLOR : Je vois avec plaisir que le directeur général des Postes regrette ses péchés.

Pour augmenter les appointements de M. W. W. McLeod, inspecteur des bureaux de poste, à Winnipeg, de $2,400 à $2,600, à partir de 1er mars 1902, $66.67.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce fonctionnaire a eu droit à une augmentation, après dix ans de service, le 1er mars de cette année, et cette somme constitue cette augmentation du 1er mars au 1er juillet, sur le pied de $200 par année.

Pour réinstaller M. Joseph N. A. Gingras, autrefois courrier de chemin de fer de 2e classe dans le district de Québec, à ses anciens appointements de $720 par année depuis le 1er juillet 1901, et pour le remettre à son ancien rang en vertu de l'Acte des pensions de retraite de 1870 et de ses amendements, sur paiement des déductions sur son salaire prescrites par cet acte et ses amendements, son service devant être considéré comme ininterrompu, et pour lui payer une allocation de parcours de $250.72 pour l'année expirée le 30 juin 1902, formant un total de $970.72, nonobstant toute disposition contraire contenue dans l'Acte du service civil ou dans l'Acte des pensions de retraite, $970.72.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Gingras était courrier de chemin de fer et avait été accusé d'avoir sciemment retardé la livraison des journaux et de les avoir empêchés de se rendre à destination. La plainte paraissait prouvée et il fut destitué. Mais il obtint une nouvelle enquête et nous sommes arrivés à la conclusion que la punition était trop sévère. Il réussit à se disculper et je l'ai réinstallé dans ses fonctions. Ce crédit est destiné à lui rembourser son traitement pendant la durée de sa démission.

Pour compléter les paiements pour service postal, jusqu'au 30 juin 1902, $183,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'an dernier j'étais absent et les fonctionnaires du département n'ont pas demandé un crédit suffisant pour atteindre la fin de l'exercice.

M. CLARKE : Quel sera le déficit total pour cet exercice.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Un peu moins de $200,000.

M. EARLE : Avant de termnier les crédits affectés au ministère des Postes, je désire signaler au directeur général des Postes une

défectuosité dans le service postal entre Dawson et Victoria, C.A. J'ai reçu aujourd'hui même, de l'Association des Epiciers en gros, de Victoria, la lettre suivante——

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Tout cela est arrangé, maintenant. La difficulté provenait de ce que nous ne pouvions pas faire d'arrangement avec la Compagnie du chemin de fer de White Pass. Un changement est survenu dans l'administration de ce chemin et un contrat a été signé avec la compagnie la semaine dernière. Les instructions sont envoyées.

M. EARLE : Si les malles sont toutes envoyées à Vancouver, comme auparavant, il y aura encore des retards. Ce qu'on demande, c'est que la malle de Skagway et Dawson, pour Victoria, soit préparée à Dawson pour Victoria, afin qu'un steamer arrêtant à Vancouver puisse apporter la malle.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je tâcherai de faire cela, et je verrai aussi à ce que tout steamer allant du Canada au Yukon transporte la malle, qu'il soit canadien ou américain. Je n'ai pas très bien réussi avec les Américains, mais j'ai fait un arrangement pour que nous ayons au moins une malle par semaine, des deux côtés, par un navire américain qui transporte déjà la malle américaine.

M. EARLE : Je crois que le directeur général des Postes ne saisit pas bien de quoi il s'agit. La difficulté provient de ce que toutes les malles sont envoyées du Yukon à Vancouver, où se fait la distribution, de sorte qu'un navire qui vient de Skagway à Victoria, arrête à Vancouver livre les malles et repart une demi heure après, pour Victoria. Si le steamer régulier est déjà parti, la malle n'arrivera à Victoria que le lendemain soir. Nous ne recevons notre malle que 24 heures après Vancouver.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous sommes maintenant prêts à prendre les estimations du ministre de l'Agriculture, mais comme il n'est pas ici, et peut arriver plus tard, nous pourrions nous occuper du bill concernant les différends entre ouvriers et patrons. Le premier ministre nous a promis, si c'était possible, de nous fournir l'occasion de le discuter en deuxième délibération. Si on n'a pas d'objection à entreprendre cette discussion, à cette heure avancée, je proposerai que la séance du comité soit levée.

M. TAYLOR: Pourquoi perdre notre temps, si le gouvernement n'a pas l'intention de faire adopter ce bill?

M. EARLE : Il y a peu de représentants de la classe ouvrière ici ce soir ; je veux parler des plus en vue.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES: Il peut résulter beaucoup de bien d'une discussion. Je ne veux pas le faire adopter avant qu'il ait été discuté à fond.

M. CLARKE : Je croyais qu'il avait été suffisamment discuté, puisque le gouvernement l'avait relégué à la prochaine session.

M. INGRAM : Peu de députés ont eu le temps de l'étudier.

M. CLARKE : Quand a-t-on fait savoir qu'il y aurait encore une discusison sur ce bill?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lors de la première lecture. On a demandé si le gouvernement accorderait la deuxième lecture et le premier ministre a répondu : oui, si la chose est possible.

M. TAYLOR : Puisqu'il n'y a rien autre chose de prêt, je conseillerais au directeur général des Postes, qui est le leader de la Chambre, de prendre le bill de l'honorable député de Montréal (M. Roddick) qui désire beaucoup le voir adopté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela ne se peut pas, sans qu'avis en ait été donné.

Bureau des examinateurs du service civil, $200.

M. SPROULE : Il me semble que cet item devait être abandonné.

M. TAYLOR : Pourquoi faire subir des examens, quand des milliers les ont subis et qu'il n'y a pas de places pour eux.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il en a toujours été ainsi.

M. GERMAN : Les journaux ont annoncé des examens du service civil pour mai et novembre. Il y a dans le pays beaucoup de jeunes gens qui désirent passer ces examens —examens de promotion et examens d'admission. C'est une excellente chose de la part d'un gouvernement d'adopter comme règle, de ne jamais nommer un fonctionnaire qui n'a pas subi ses examens. Je sais qu'à la demande d'amis politiques, des gens sont quelquefois nommés à des fonctions publiques sans subir d'examen, mais le gouvernement devrait prendre pour règle invariable de toujours exiger des examens. Cela engagerait les jeunes gens à acquérir la compétence nécessaire et les habituerait à ne pas compter sur les influences politiques pour obtenir un emploi dans l'administration publique. Il y a beaucoup de ces jeunes gens qui accepteraient volontiers des positions dans le service civil, qui acquerraient les connaissances nécessaires et feraient d'excellents fonctionnaires, mais les exigences politiques les font mettre de côté. C'est un malheur. J'admets qu'entre deux aspirants d'égale compétence, dont l'un serait libéral et l'autre conservateur, je pencherais pour le libéral. Cela me paraît naturel. Mais je veux faire comprendre au gouvernement qu'il devrait invariablement exiger d'un candidat aux fonctions publiques, qu'il ait subi ses examens.

M. TAYLOR : L'honorable député aurait dû prendre le gouvernement à parti, il y a

quelques jours, quand il a fait voter un crédit qui abolissait virtuellement l'Acte du service civil.

M. SPROULE : Il me semble que l'expérience des deux dernières années aurait dû dissiper les illusions de l'honorable député et le convaincre que ce n'est pas en subissant des examens qu'un jeune homme arrive à obtenir un emploi dans l'administration publique. Sous le régime conservateur, personne ne pouvait être nommé sans avoir subi un examen, mais depuis l'avènement des libéraux cette loi est plus souvent violée qu'observée. Aujourd'hui, il est assez rare de rencontrer un item, dans le budget, sans qu'il contienne cette restriction : " nonobstant toute disposition contraire dans l'Acte du service civil ", ce qui indique que la nomination a été faite en violation de la loi.

Frais de gestion—Somme supplémentaire nécessaire pour faire imprimer et graver des billets fédéraux, $25,000.

M. SPROULE : A-t-on passé un nouveau contrat avec cette compagnie pour l'impression et la gravure des billets fédéraux ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. SPROULE : A-t-on fait un contrat privé ; a-t-on demandé des soumissions ? Comment l'entreprise a-t-elle été accordée ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On a renouvelé l'ancien contrat passé avec la American Bank Note Co. Il n'y avait qu'une autre compagnie qui pouvait soumissionner, la Compagnie Burland, et, pour des raisons que la Chambre trouvera satisfaisantes j'en suis convaincu, il n'a pas été jugé à propos de l'inviter.

M. SPROULE : Quelles sont ces raisons ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député connaît sans doute le procès actuellement pendant entre le gouvernement et les anciens concessionnaires ?

M. TAYLOR : La faute en est au gouvernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Mon honorable ami veut dire la faute de l'ancien gouvernement. S'il connaît tant soit peu l'affaire, il n'insistera pas ; mais s'il veut absolument avoir des explications, je suis prêt à les lui donner.

M. SPROULE : Il s'agit d'une dépense de $25,000.

M. CLARKE : Beaucoup plus que cela.

M. SPROULE: Je parle du crédit que nous discutons en ce moment. C'est une somme respectable et on aurait pu supposer que le gouvernement aurait pris les moyens d'en disposer de la manière la plus économique possible en demandant des soumissions.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je suis aussi de cet avis, mais il n'y a que deux établissements sur le continent qui exécutent ces sortes de travaux, du moins je n'en connais que deux. Il y a la American Bank Note Co., qui s'est récemment installée ici et il y a la British American Bank Note Co., qui a eu l'entreprise pendant des années. En 1897, elle lui fut enlevée et donnée à la compagnie actuelle. On a découvert alors que l'ancienne compagnie avait violé son contrat. Cela est clairement prouvé. Elle était obligé de fournir au ministère du Revenu de l'intérieur, des timbres gravés sur acier, mais au lieu de cela, elle a fourni en grande partie, des timbres lithographiés, et cette fraude a été commise, hors la connaissance du ministère du Revenu de l'intérieur. Ni le ministre, ni ses employés ne savaient que ces timbres étaient de simples lithographies et pendant plusieurs années, le gouvernement continua à payer ces timbres, comme s'ils avaient été gravés sur acier, conformément aux conditions du contrat. Quand la fraude fut découverte, l'affaire a été portée devant les tribunaux et la cour de l'Echiquier a condamné la compagnie à payer $100,000 au gouvernement. La cause est maintenant devant la Cour Suprême. Après avoir été traité ainsi par cette compagnie, le gouvernement n'était pas disposé à l'inviter à envoyer de nouvelles soumissions.

M. CLARKE : Quelle somme coûte ce travail, tous les ans. Que paie-t-on annuellement à la American Bank Note Co., pour les travaux exécutés en vertu de son contrat?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela varie beaucoup. Les prix diffèrent pour les différents ouvrages ; c'est tant pour l'impression des timbres postes, tant pour les cartes postes, tant pour les timbres du Revenu de l'intérieur, tant pour les billets de banque, etc. La liste des prix est annexée au contrat.

M. CLARKE : Nous payons des centaines de milliers de dollars tous les ans.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne crois pas que ce soit autant que cela.

M. CLARKE : Combien?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne puis pas dire le montant.

M. CLARKE : Le contrat est pour cinq ans et a été renouvelé ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui.

M. CLARKE : Il y a beaucoup d'établissements au Canada qui auraient soumissionné pour cette entreprise s'ils y avaient été invités. Dans cette circonstance on s'est écarté du principe que professait l'honorable ministre et son parti, autrefois, quand ils prétendaient qu'aucune grande entreprise publique ne devait être accordée sans demander de soumissions. Ce n'est pas à l'honneur du

Canada, de confier un travail de cette nature à une compagnie qui est virtuellement une institution étrangère, surtout quand on sait qu'une partie du travail, la partie la plus délicate, est exécutée aux Etats-Unis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela est inexact.

M. CLARKE : C'était exact, quand le contrat a été fait, la première fois, et nous n'avons pas de preuve que ce n'est pas exact, encore à présent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce n'est pas ce qui a lieu.

M. CLARKE : Si l'honorable ministre me dit qu'il sait personnellement, que cela ne se fait pas, je retirerai ce que j'ai dit. Le ministre affirme-t-il qu'aucune partie de cette gravure n'est faite aux Etats-Unis.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne vois pas faire l'ouvrage, mais je crois qu'il se fait tout à Ottawa. Au commencement, pendant que la compagnie était à compléter son installation à Ottawa, une faible partie de l'ouvrage se faisait aux Etats-Unis, telle que la gravure des matrices et des rouleaux en acier. J'ai vu exécuter une partie de ces travaux dans mon département et il n'y a pas de raison pour qu'on ne fasse pas la même chose pour les billets de banque. L'honorable député parle de la gravure de ces billets comme s'il s'agissait d'imprimer des vignettes ordinaires. C'est un travail plein de responsabilité, et beaucoup de banques canadiennes reconnaissent l'excellence du travail de cette compagnie en lui confiant leurs commandes. Mon honorable ami parle de cette compagnie comme si elle pouvait être ici aujourd'hui et partie demain. Elle a dépensé des sommes considérables pour son installation permanente et son outillage à Ottawa; elle a construit un superbe édifice, qui lui appartient en toute propriété. Autrefois, elle faisait beaucoup d'ouvrage à New-York pour des banques canadiennes. Ce travail se fait maintenant au Canada.

M. CLARKE : Le gouvernement n'a pas d'excuse pour avoir renouvelé un contrat comme celui-là sans s'assurer s'il n'y a pas au Canada d'autres établissements capables de faire ce travail.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pendant toute une génération le gouvernement précédent a renouvelé le contrat avec la " British Bank Note Co." sans demander de soumissions.

M. CLARKE : La seule excuse de l'honorable ministre c'est que pendant 20 ans ses prédécesseurs ont fait comme lui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, nous avons un contrat beaucoup plus avantageux.

M. CLARKE : Quelle est la différence ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : $165,000.

M. CLARKE : Ce n'est pas une petite entreprise, puisque la différence de prix entre les deux compagnies était de $165,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pour cinq ans.

M. CLARKE : Si l'honorable ministre avait à dépenser $165,000 de son argent il ne renouvellerait pas le contrat sans s'assurer s'il ne serait pas possible de faire faire le travail par un autre établissement, à meilleur marché. A l'époque où l'entreprise a été confiée à la " American Bank Note Co.", un établissement de Toronto a envoyé son représentant à Ottawa pour prendre des renseignements. Cette maison est purement canadienne et exécute les plus beaux travaux de gravure qui puissent être faits, et avant d'accorder une entreprise qui doit coûter un million de dollars le gouvernement devrait donner une chance aux établissements canadiens de soumissionner et de faire le travail au Canada. Si le gouvernement avait alors constaté que le travail ne pouvait pas être aussi bien fait ni à aussi bon marché, il aurait été excusable de renouveler le contrat, mais il n'a pas d'excuse pour avoir agi comme il l'a fait. Quand le directeur général des Postes était dans l'opposition, il ne se gênait pas pour dénoncer énergiquement et avec raison, à mon sens, toute transaction de cette nature, faite par ses adversaires.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je vois avec plaisir que les sentiments de l'honorable député se sont mobifiés. Nous avons maintenant un contrat des plus avantageux——

M. CLARKE : Pour la compagnie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous avons un contrat des plus avangeux pour le pays, un contrat qui économise des milliers de dollars tous les ans, comparé à ce que payait l'ancien gouvernement. Quand le gouvernement actuel passa ce contrat qui lui donnait un meilleur ouvrage et des prix moins élevés, personne ne nous a critiqué plus sévèrement, parce que nous ne voulions pas renouveler le contrat de l'ancien entrepreneur sans demander de soumissions, que l'honorable député et ses collegues.

M. CLARKE : Non.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'étais ici et je l'ai entendu. L'honorable G. E. Foster nous a voué aux gémonies parce que nous avions laissé de côté la " British American Bank Note Co." qui n'avait droit à aucun égard de la part du gouvernement et l'honorabe député de Toronto ne craint pas, ce soir, de venir nous dire de retourner à l'ancien système et de renouveler pendant vingt ans un contrat à des prix exorbitants. Si le ministre des Finances était présent il pourrait citer des chiffres pour

établir que le contrat a été renouvelé à des conditions raisonnables et avantageuses. La compagnie dont l'honorable député (M. Clarke) parle si cavalièrement, est une compagnie très solide.

Les banques du Canada savent administrer leurs affaires et, puisqu'elles considèrent que cette compagnie est assez responsable et digne de confiance pour lui confier la confection de leur papier-monnaie, ouvrage très délicat, nous partageons leur opinion. Il peut y avoir d'autres compagnies qui, à la longue, parviendraient à exécuter ce travail, mais tous les établissements de gravures, même les mieux outillés, ne pourraient pas entreprendre sur le champ de faire des billets de banque et des timbres-poste. En Angleterre, l'Etat fait affaires pendant des années avec le même entrepreneur par suite des rapports excellents établis entre les deux parties.

M. HOLMES : J'ai eu l'occasion—et mon honorable ami (M. Clarke) aurait pu l'avoir comme moi, s'il l'eût voulu—de visiter l'atelier de gravure du papier-monnaie, l'autre jour. Si l'honorable député visitait cet établissement, il constaterait que tout le travail se fait au Canada, tant la gravure sur acier que l'impression des billets, et est confié à des Canadiens, sauf peut-être le gérant, l'assistant-gérant et deux employés qui sont Américains. A part ceux-là, tous les autres membres du personnel de l'établissement sont Canadiens. Cette maison, outre qu'elle a comme client le gouvernement fédéral auquel elle donne satisfaction, compt aussi parmi sa clientèle presque toutes les banques du Canada.

Les observations de l'honorable gentleman (M. Clarke) m'ont surprises, car c'est un imprimeur expérimenté, et qui sait aussi bien que n'importe quel député de la Chambre, qu'il n'y a que deux établissements au Canada qui exécutent des travaux de cette nature. Demandez des soumissions tant que vous voudrez, vous n'en recevrez que des deux établissements d'Ottawa. Je crois que le gouvernement a mis de l'avant une excellente raison pour ne pas demander de soumissions aux anciens entrepreneurs.

M. CLARKE : Je remercie beaucoup l'honorable gentleman (M. Holmes) de m'avoir appris ce que je devais faire et où je devais aller pour obtenir des renseignements. Mais il bat l'air quand il parle ainsi. Je prétends que, puisqu'il s'agissait d'une aussi forte dépense pour un laps de temps de cinq ans, le gouvernement aurait dû demander des soumissions, ce que l'honorable député ferait lui-même s'il avait une telle entreprise à adjuger. Comment lui ou le ministre savent-ils que les établissements canadiens ne se seraient pas mis en mesure de faire l'ouvrage aussi bien que cette maison américaine, si l'occasion leur en avait été fournie ? Comment l'honorable député sait-il que les maisons canadiennes n'auraient pas pris les moyens de se procurer l'outillage nécessaire. Quand il s'agit d'une entreprise nécessitant une dépense de près de $1,000,000, est-il sage de la part d'un gouvernement de renouveler un marché avec le même établissement, sans s'assurer d'abord si une maison canadienne responsable et digne de confiance n'est pas en mesure de faire l'ouvrage ? Les règles ordinaires suivies dans les affaires exigeaient qu'on recourût à la méthode usuelle d'une demande de soumissions. Je suis surpris de voir un homme comme l'honorable député (M. Holmes) se constituer le défenseur du gouvernement en pareille circonstance. Je me fais fort de dire que, si un avis suffisant avait été donné et si des soumissions avaient été demandées, plus de deux maisons canadiennes auraient cherché à obtenir l'entreprise.

M. HOLMES : Je ne suis pas surpris d'entendre dire que l'honorable député de Toronto (M. Clarke) n'a plus rien à apprendre. A n'en pas douter, les utiles renseignements dont il a fait part à la Chambre en diverses circonstances ont dû convaincre le public qu'il connaissait tout. Il y a pourtant certaines choses que même des citoyens de la ville de Toronto sont susceptibles d'apprendre s'ils veulent seulement faire preuve d'humilité, et l'honorable gentleman (M. Clarke) qui est tout patriotisme n'est pas conséquent dans la théorie qu'il énonce. Je n'entendais pas l'éclairer, je désirais seulement faire comprendre que tout député qui veut obtenir des renseignements est à même de le faire. Il y a, il est vrai, des gens qui ne condescendent pas à aller aux informations et qui se contentent de récriminer afin de remporter un piètre avantage politique, en exploitant le sentiment populaire et faisant vibrer d'autres cordes semblables. D'aucuns sont sincères dans la défense de certains principes ; d'autres courtisent la galerie, c'est ce que font parfois quelques Torontoniens. Quant à la question d'affaires, j'affirme que le gouvernement a parfaitement bien agi en renouvelant le marché et que le peuple canadien l'approuvera. Je dirai à l'honorable député (M. Clarke) qui parle de battre l'air, que nul ne bat l'air plus que lui sur cette question de demande de soumissions ; en effet, il sait qu'il n'y a au Canada que deux maisons qui songeraient à se lancer dans une entreprise aussi coûteuse. Ce qui déplaît à la gauche, c'est de voir qu'un gouvernement d'affaires a pu conclure un arrangement qui permet d'économiser $150,000 en cinq ans et renouveler le marché à des conditions tout aussi favorables.

M. HACKETT : Pourquoi le gouvernement du jour n'a-t-il pas fourni à une compagnie canadienne employant des Canadiens l'occasion de faire une offre ?

M. HOLMES : Cette compagnie emploie des Canadiens.

M. HACKETT : Pourquoi ne pas adjuger l'entreprise à une compagnie du pays plutôt

qu'à une maison américaine ? L'honorable gentleman, faisant vibrer la corde patriotique, dit que par cet arrangement nous avons économisé $150,000 en cinq ans. Mais, comme la droite manque de logique ! L'autre jour, le ministre des Chemins de fer nous disait qu'il avait donné à une compagnie canadienne l'entreprise de la fourniture de rails d'acier, à raison de $8 par tonne de plus que ces rails n'auraient coûté à l'étranger, afin de favoriser l'industrie canadienne. Combien cela a-t-il coûté au public ? $175,000 par année. Et pourtant la droite nous reproche de manquer de patriotisme, parce que nous ne voulons pas économiser $30,000 par année en adjugeant cette entreprise à une compagnie américaine ! Si nos adversaires veulent faire acte de patriotisme dans une circonstance, qu'ils en fassent autant dans l'autre. S'ils doivent dépenser $175,000 par année, afin de fabriquer ces rails d'acier au Canada, pourquoi ne pas dépenser $30,000 par année, dans le but de fabriquer ce papier-monnaie au pays ? Si le ministre ou ses partisans ne peuvent pas mettre de l'avant de meilleures raisons que celle-là, ils sont à plaindre.

M. HOLMES : Qui fabrique des rails d'acier au Canada ?

M. HACKETT : M. Clergue.

M. HOLMES : Eh bien, M. Clergue est un Américain venu au Canada pour donner de l'essor aux industries canadiennes. La compagnie American Bank Note vient également au pays développer nos industries.

M. HACKETT : D'après le raisonnement de l'honorable député, les Canadiens sont incapables et doivent compter sur les Américains pour développer les ressources du pays.

M. HOLMES : Le raisonnement vaut autant dans un cas que dans l'autre.

M. CLARKE : L'honorable député ne semble pas encore se rendre compte de la grave injustice dont le gouvernement se rend coupable envers les Canadiens, surtout envers ceux des nôtres qui ont embrassé le métier de graveur. Je ne me suis pas plaint que l'ouvrage fût mal fait. Je n'ai pas parlé de cela. Je me suis demandé s'il était sage et digne de l'approbation des hommes d'affaires, de la part du gouvernement, d'arrêter un marché, ou plutôt de le renouveler, sans demander de soumissions, lorsque $700,000, ou $800,000, ou même $1,000,000 sont en jeu. Il n'y a pas un député de la droite qui, si sa bourse était en cause, ne chercherait pas à faire faire l'ouvrage à meilleur marché qu'aujourd'hui, en demandant des soumissions publiques. Cependant, aucune maison canadienne n'a été mise en mesure de faire une offre. Je ne prétends pas connaître aussi bien que l'honorable député de Huron-ouest le nombre de maisons canadiennes qui sont en état de faire ces travaux ; mais je répète que, si l'occasion de concourir leur avait été fournie, le gouvernement aurait reçu plus que deux soumissions. Je me souviens que lorsque la Chambre fut saisie de cette question, en 1897, on a fait lecture d'une lettre de M. George R. Barber, de Georgetown. Ce dernier disait que, de concert avec ses associés, il aurait fait une offre, si on lui en avait fourni l'occasion. J'ignore si le représentant de Huron-ouest peut m'en remontrer quant à ce genre d'impressions. Je ne recevrais pas de leçon de lui concernant certains travaux d'imprimerie, bien qu'il puisse parler en connaissance de cause de travaux différents. Je crois, cependant, qu'il y a des maisons de Toronto et de Montréal qui, si l'occasion leur avait été offerte, se seraient empressées de faire des offres et auraient fait un aussi bon ouvrage que cette maison américaine; et je ne connais pas de raisons plausibles pour expliquer pourquoi elles n'ont pas été mises à même de faire une soumission. Lorsque nos adversaires étaient dans l'opposition, si on leur eut demandé d'approuver pareille chose, ils se seraient vivement récriés. Cette proposition n'est pas pratique et ne peut être approuvée par la députation.

M. SPROULE : On a déclaré à plusieurs reprises, ce soir que le nouvel arrangement était beaucoup plus favorable que l'ancien. S'il en est ainsi, le ministre doit pouvoir nous dire ce que nous payions autrefois et ce que nous payons aujourd'hui ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne saurais dire quelle a été la dépense annuelle aux deux époques.

M. SPROULE : Le ministre peut-il se procurer ces renseignements pour nous les communiquer plus tard ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Assurément.

Somme supplémentaire nécessaire pour aide aux écritures en matière d'émission et de rachat des billets fédéraux, $1,150.

M. SPROULE : Au cours du débat, il y a quelques jours, bon nombre de députés ont conseillé de racheter plusieurs des billets en circulation. L'opinion prévaut dans tout le pays qu'un grand nombre de ces vieux billets, outre qu'ils sont très sales, servent de véhicule à la contagion, et je ne suis pas loin de croire que cette opinion a quelque fondement. De fait, on croit que la petite vérole s'est propagée au moyen des billets fédéraux et du papier-monnaie transmis par la malle. S'il en est ainsi, il importe, il me semble, de racheter ces vieux billets et de les remplacer par des neufs. Le ministre a-t-il pris des mesures à cette fin et, dans l'affirmative, quelles sont ces mesures ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est au public non au gouvernement à y voir. Ce dernier émet des billets neufs pour fournir au public des billets propres ; que celui-ci en demande aux banques, il aura droit d'en avoir. Le gouvernement ne

met pas de billets en circulation mais il fournit à toutes les banques des billets propres.

M. SPROULE : L'Acte des banques oblige-t-il ces institutions à donner au public des billets propres ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. SPROULE : Alors, libre aux banques d'en donner ou d'en refuser ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ils en donneront toujours à ceux qui en demanderont.

M. KEMP : Il me semble qu'au point de vue de l'hygiène, il est temps que le gouvernement s'occupe sérieusement de cette question. J'en ai parlé à une couple de médecins qui m'ont dit que les billets fédéraux de $1 et $2 sont les grands propagateurs de la contagion. Les billets de $5 et $10 émis par les banques autorisées offrent moins de danger. Il me semble que le gouvernement devrait racheter les vieux billets et les remplacer par des plus propres. En Europe, où le numéraire est plus abondant dans la circulation, l'inconvénient est moins grand qu'ici ou aux Etats-Unis où le papier-monnaie est plus souvent employé.

M. GERMAN : L'honorable député doit comprendre que la circulation des billets de $1 et $2 est plus grande que celle des billets de $5. Les premiers sont d'un usage journalier et servent de menue monnaie, tandis que les autres, plus rarement employés, sont moins détériorés. Certains députés de la gauche l'ont dit, il faut prendre les moyens de racheter ces billets usés et sales. Il y en a trop dans le pays. De plus, ils nuisent à la réputation de notre papier-monnaie aux Etats-Unis. Il est toujours difficile de faire accepter celui-ci là-bas, mais bien plus difficile lorsque les billets sont usés et sales. J'ignore ce qu'il faudrait faire. Le directeur général des Postes l'a dit, c'est aux banques et au public à y voir. Si les gens demandaient de l'or en échange de ces billets usés, ce qu'ils ont droit de faire, la situation s'améliorerait peut-être. En tous cas, le gouvernement devrait mettre la question à l'étude et j'espère qu'il prendra les moyens d'avoir en circulation moins de billets défraichis que maintenant.

Bureau du Haut-commissaire—Nouvelle somme nécessaire pour dépenses casuelles, loyer, etc., $7,800.

M. SPROULE : Est-ce pour agrandir le bureau ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Soit dans cet article du budget, soit dans un autre, est comprise une somme affectée au loyer du domicile du Haut-commissaire. Je crois que c'est dans ce crédit-ci. Un jour viendra où notre représentant ne sera peut-être pas en mesure de se montrer aussi généreux que notre présent Haut-commissaire, et où nous devrons payer loyer. Il n'y a pas d'apparence que cette somme serve, mais mieux vaut la voter pour le cas où un nouveau titulaire occuperait l'emploi. J'espère que notre Haut-commissaire actuel demeurera à son poste de longues années durant, et tant qu'il y demeurera, nous n'aurons pas besoin de cette somme. Quand sir Charles Tupper était Haut-commissaire, nous avons acheté une maison d'habitation et nous avons payé la somme de $10,000 pour le temps de l'occupation ainsi que quelques autres dépenses connexes.

M. SPROULE : Mais ce crédit est destiné à parfaire le montant des dépenses d'ici au 30 juin.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le local a été agrandi. Nous occupons maintenant une plus grande partie de l'édifice de la rue Victoria. Le bureau de l'immigration est d'un côté au même étage que celui du Haut-Commissaire. Le local a également été agrandi par en arrière. Le personnel est plus nombreux et les bureaux occupent plus d'espace.

M. SPROULE : Est-ce pour le bureau de M. Preston ? Je crois qu'il n'est plus au même endroit.

Les DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'an dernier, son bureau se trouvait là. Je ne veux rien affirmer ; cependant je connais ce qui en est et je sais qu'il y a eu des changements qui expliquent l'augmentation du crédit.

Chambre des communes—Somme supplémentaire pour papeterie, $2,500.

M. SPROULE : Je suppose que c'est la provision de l'année ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Oui, sous la surveillance du comité.

M. SPROULE : L'an dernier, il y avait une foule de babioles inutiles. A vrai dire, une partie des articles de papeterie était excellente, mais certains articles avaient occasionné des dépenses peu légitimes.

Somme supplémentaire pour la publication des Débats, $20,000.

M. SPROULE : On semble demander une très forte somme à la fin de l'année.

Mr. GERMAN : La somme serait bien moindre si les députés de la gauche parlaient moins.

M. SPROULE : Pourquoi faut-il autant pour une seule année ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne suis pas en mesure de fournir des explications et le président du comité des débats n'est pas présent. Si l'honorable député le désire, nous laisserons l'item en suspens.

L'item demeure en suspens.

Législation — Bibliothèque — Pour l'augmentation du salaire de deux messagers, Albert Beaudry et Thomas Lynton, à $30 chacun, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $60.

M. SPROULE : Pourquoi faut-il mettre "nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil" ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne saurais dire. Le comité de la bibliothèque, qui est un comité mixte, a fait cette recommandation.

Législation—Dépenses générales—Impressions —Somme supplémentaire nécessaire, $35,000.

M. SPROULE : Ce crédit est-il affecté à des impressions données à l'entrepreneur ou servira-t-il à payer les dépenses de l'imprimerie nationale ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Comme ce crédit est inscrit au chapitre de la législation, je crois qu'il est destiné à l'imprimerie nationale.

M. SPROULE : Parmi les ministres présents, quelqu'un peut-il nous dire s'il se fait beaucoup d'impressions au dehors ? Les journaux disent oui. Si nous connaissions ce qui en est, nous serions plus à même de juger si l'imprimerie nationale nous rend les services que nous en attendions.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans mon ministère, un seul travail d'impression n'a pas été exécuté à l'imprimerie nationale. C'était un livret de mandats-poste. Il a été imprimé ailleurs, et par économie, et parce que l'imprimerie nationale n'avait pas l'outillage voulu et a demandé de faire faire le travail ailleurs. Je crois que, lorsqu'il y avait beaucoup de presse, certains rapports des ministères ont été imprimés ailleurs. Le secrétaire d'Etat, qui a la direction de l'imprimerie, fait rapport qu'elle n'a pas pu suffire et qu'il faut agrandir l'édifice. L'imprimeur de Sa Majesté lui-même est obligé de demander que certaines impressions soient exécutées au dehors.

M. COCHRANE : Je lis dans les journaux —je ne sais pas si c'est vrai, mais cela doit être assez exact, autrement personne ne voudrait publier cette nouvelle—qu'une seule compagnie de publication a reçu $75,000 pour impressions. Il ne semble guère économique de faire faire des impressions au dehors lorsque nous avons des ateliers d'imprimerie qu'il suffirait d'agrandir.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela coûterait cher.

M. COCHRANE : Mais, $75,000 est un joli magot pour le commun des mortels.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est vrai, mais l'imprimerie une fois agrandie, les impressions coûtent quelque chose. On m'apprend qu'il y a maintenant trop d'ouvrage pour l'espace disponible.

M. COCHRANE : Eh bien, agrandissez l'imprimerie.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cela n'est pas si facile à faire.

M. COCHRANE : Aussi facile que de dépenser ces sommes énormes à faire faire des impressions au dehors.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il faudra sans doute en venir là.

M. COCHRANE : Il serait préférable d'en venir là pendant que le gouvernement a l'argent nécessaire. Nous savons tous que les années d'abondance ne dureront pas toujours et qu'un jour l'argent sera plus rare.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Vous savez que le gouvernement est économe et ne veut pas dépenser tant.

M. COCHRANE : Si le ministre donnait plus d'explications sans tant de paroles, ce serait une économie de temps. J'espère qu'il recevra ce conseil aussi bénévolement que je le lui donne. Je prétends qu'il est bien préférable de dépenser ce qu'il faut pour agrandir l'atelier d'imprimerie pendant que le revenu augmente plutôt que de faire faire des impressions au dehors et laisser l'atelier insuffisamment outillé. Mieux vaudrait employer l'argent de cette manière que de le gaspiller follement comme aujourd'hui—si je puis tenir ce langage sans enfreindre le règlement de la Chambre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous pouvons bien endurer ça.

M. COCHRANE : Il est notoire que l'atelier de l'imprimerie a besoin d'être agrandi. Quand le directeur général des Postes était dans l'opposition, il se plaisait à dire que les édifices publics étaient pleins de fonctionnaires de la cave au grenier. Or, aujourd'hui, non seulement ces édifices sont encombrés, mais l'Etat dépense $18,000 en loyers sur d'autres édifices ; et, si le gouvernement ne loue pas des édifices dont il n'a pas besoin, ces derniers aussi sont pleins de fonctionnaires de la cave au grenier. Ne serait-il pas préférable, plutôt que de payer loyer, d'agrandir les édifices appartenant à l'Etat ?

M. SPROULE : Je crois qu'avant l'adoption définitive du budget, on devra nous dire quels travaux d'impressions se font au dehors, ce qu'ils nous coûtent annuellement et à ce qui l'ouvrage est confié. Je suppose qu'il y a d'autres articles du budget affectés aux mêmes fins. On devrait aussi nous dire le nombre des employés de l'imprimerie. Le ministre donnera-t-il ces renseignements lors de la dernière épreuve ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, autant que possible.

M. CLARKE : Depuis plusieurs années, jamais les rapports des ministères n'ont été publiés aussi tôt que ceux de l'exercice expiré le 30 juin dernier. Cela provient de la

transmission de la copie dans un délai raisonnable. De plus, la copie n'a pas toute été remise en même temps à l'imprimerie de façon à produire un encombrement, mais elle a été remise en temps utile ; aussi le travail s'est fait promptement et les rapports ont été distribués beaucoup plus tôt que depuis nombre d'années. Nous avons de bons ateliers bien outillés, mais il faudra les agrandir. Ceux qui connaissent tant soit peu ces ateliers savent qu'on peut exécuter les travaux d'impressions aussi bien et à aussi bon marché que les amis politiques du gouvernement dans tout le pays. L'imprimerie a été fondée dans l'intention de faire faire l'ouvrage mieux et plus promptement ; si toutes les impressions ne lui sont pas confiées, l'Etat ne retire pas tous les avantages qu'il devrait retirer des fortes sommes qu'a coûté l'établissement de ces ateliers. Faut-il encore une faible somme pour les mettre sur un meilleur pied, ce sera de l'argent bien employé. Il faudrait plus d'espace pour l'atelier de reliure et les presses. Grâce à la somme légère que coûteraient ces améliorations, l'imprimerie serait en mesure de faire beaucoup plus d'ouvrage qu'auparavant. Les impressions sont aussi bien exécutées au bureau qu'ailleurs et elles coûtent moins cher. Les ateliers devraient constamment être occupés à faire les impressions de l'Etat.

Loi du cens électoral—Somme supplémentaire nécessaire, $2,000.

Le PREMIER MINISTRE : C'est pour payer l'impression des listes municipales obtenues des régistrateurs.

M. TAYLOR : On m'apprend que toute la presse conservatrice se plaint de la manière dont les documents officiels sont distribués. Sous l'ancien régime, ces documents étaient transmis en même temps aux journaux des deux partis politiques. Maintenant les journaux libéraux reçoivent une exemplaire un jeur ou deux avant leurs confrères conservateurs. C'est ce dont se plaignent les représentants de la presse conservatrice d'Ottawa. Les reporters libéraux sont servis un jour ou deux d'avance. C'est ce qui ne s'est jamais fait sous l'ancien régime.

Le PREMIER MINISTRE : Bien que je puisse me tromper, je ne crois pas qu'on puisse établir le bien-fondé de cette accusation. La chose a pu arriver une fois, mais n'a pas été faite de propos délibéré. La règle veut que tous les journaux soient mis sur un pied d'égalité.

M. TAYLOR : J'espère que l'honorable gentleman verra à la faire mieux observer.

M. MORIN : J'aimerais savoir pourquoi on tarde tant à distribuer aux députés l'édition française des " Débats ". Nous ne la recevons que dix ou douze jeurs après que les discours sont prononcés et, pendant les vacances, que quatre ou cinq mois plus tard. Je me demande pourquoi nous ne recevrions pas les " Débats " dans un délai d'une quinzaine tout au plus. Il y a deux semaines environ, je me suis informé si ce rapport avait été publié en français et on m'a répondu qu'il ne serait pas prêt avant quatre ou cinq mois. S'il en est ainsi, autant n'en pas avoir. Lors de notre arrivée à Ottawa, au commencement de la session, il est impossible d'obtenir un rapport français quelconque.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député sait que le gouvernement n'a rien à voir à la publication des " Débats " de la Chambre. Il devra s'adresser au comité des débats qui, je n'en doute pas, examinera sa plainte. Quant à la publication du rapport de l'auditeur général, je ne crois pas que le retard provienne de l'imprimerie. Il faut plutôt l'attribuer aux traducteurs, car je suis presque certain que l'imprimerie n'est pas lente à imprimer la copie aussitôt reçue.

M. MORIN : Les traducteurs m'ont dit qu'aussitôt après la prorogation, un bon nombre d'entre eux sont congédiés. On m'apprend qu'en les gardant quelques semaines de plus, l'édition française des rapports serait imprimée en une quinzaine.

Gratification pour plans de bulletins, $1,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le secrétaire d'Etat m'apprend que, lors de l'adoption de l'Acte du cens électoral, nous avons adopté en partie les plans de quelques personnes. Il ne serait pas exact de dire que le plan de l'une d'elle a été adopté, mais il y eut un grand nombre de plans gratuits. Le secrétaire d'Etat se propose de répartir cette somme entre ceux dont les plans ont servi.

Ministère du Commerce—Primes sur le fer et l'acier—Pour faire face aux dépenses se rattachant à la mise en vigueur de la loi, $2,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : La mise en vigueur de cette loi qui relevait autrefois du ministère des Douanes fait maintenant partie des attributions du ministère du Commerce.

M. SPROULE : Cette somme servira à couvrir les frais de la mise en vigueur de la loi concernant les primes sur le fer et l'acier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministère des Douanes s'occupait auparavant de ce soin qui incombe maintenant au ministère du Commerce. Ce crédit permettra au ministre de nommer des fonctionnaires pour surveiller les travaux et contrôler les comptes.

M. SPROULE : J'ignore si nous pourrons nous procurer ces renseignements, mais je désire savoir quel montant sera payé cette année au primes sur le fer et l'acier. Il y a un an ou deux, nous croyions que le montant des primes s'élèverait rapidement à un

chiffre élevé. Les renseignements demandés nous permettraient de nous rendre compte des progrès de la fabrication.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'augmentation a été très rapide. Nous paierons cette année un montant considérable, et un montant plus fort l'an prochain. Il dépassera de beaucoup ce que nous avons déjà payé. Si l'honorable député veut avoir ces renseignements, ils seront prêts lors de la dernière épreuve.

M. TAYLOR : Ou, lorsque le budget supplémentaire sera voté.

Le MINISTRE DES FINANCES : A tout événement, je fournirai ces renseignements à l'honorable député.

M. SPROULE : Je lis dans les journaux d'aujourd'hui que le syndicat Clergue a commencé la fabrication de rails d'acier. Y a-t-il des primes sur les rails d'acier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; il y a une prime sur les barres d'acier seulement.

Pour frais de réception de leurs Altessess Royales, le duc et la duchesse de Cornwall et d'York—Somme supplémentaire pour payer les frais du voyage royal en septembre et octobre 1901. (On pourra sur ce crédit payer, jusqu'à concurrence de $700 seulement en tout, certaines sommes à des membres du service civil, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil), $358,000.

M. SPROULE : Est-ce tout ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : A la dernière session, il y a avait un crédit de $120,000 dans le budget ordinaire. Le présent item clôt ce compte.

Service de paquebots entre le Canada et la France, 6 voyages complets pendant l'année 1900, antérieurement à la date du contrat, $16,666.66.

M. SPROULE : De quand date ce contrat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été signé il y a plusieurs années avec la ligne française. Pendant l'année en question, la compagnie n'a pas pu faire le nombre de voyages nécessaires et l'auditeur général a décidé que faute d'un service régulier, il ne pouvait pas approuver le paiement d'une partie de la subvention. Ce crédit servira à payer la compagnie pour le nombre de voyage qui ont été faits.

M. SPROULE : Je suppose que l'honorable ministre n'est guère en mesure de nous fournir des renseignements sur le trafic établi grâce à cette subvention ni de nous dire si nous avons réussi à augmenter notre commerce avec la France ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais dire.

Le PREMIER MINISTRE : Jusqu'ici, je le regrette, l'augmentation n'a pas été forte, mais j'espère que nous obtiendrons de meilleurs résultats dorénavant. L'espoir que nous caressions ne s'est pas réalisé.

Pour les dépenses du premier ministre au couronnement de Sa Majesté, $8,000.

M. SPROULE : N'y a-t-il pas un autre crédit aux mêmes fins ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, le suivant.

Pour les dépenses des ministres qui assisteront au congrès colonial de Londres, $12,000.

M. TAYLOR : Est-ce suffisant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La somme est bien modique.

M. SPROULE : Le premier ministre peut-il nous renseigner sur la ligne de conduite qu'il suivra devant le congrès ? A-t-il d'autres renseignements que ceux qu'il a déjà fournis, à communiquer au comité ?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami sait qu'à la demande du gouvernement impérial, les premiers ministres des colonies autonomes se réuniront à Londres afin de délibérer sur certains sujets.

Nous avons déjà exprimé notre avis touchant la nature de la discussion qui aura lieu à la conférence. Je dois ajouter que grâce à l'initiative prise par le gouvernement canadien, il y aura une conférence entre l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada. Il a été décidé que le ministre des Finances (M. Fielding), le directeur général des Postes (M. Mulock) et le ministre des Douanes (M. Patterson) représenteront le gouvernement à cette conférence. Quant aux questions qui seront débattues, je dois dire que le but de la convocation de cette conférence est le développement du commerce entre les colonies autonomes, entre l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada et nous espérons pouvoir être en mesure de faire des arrangements dans ce but. C'est là, toutefois, une question sur laquelle la lumière nous manque. L'Australie vient d'adopter un nouveau tarif, et la Nouvelle-Zélande a un régime fiscal qui se rapproche quelque peu du nôtre. C'est aux droits de douane que ces pays demandent leurs revenus. D'après ce que nous a dit le directeur général des Postes et d'après le rapport déposé sur le bureau par le ministre des Finances, le développement de notre commerce avec l'Australie s'annonce sous les plus brillantes perspectives. Le Canada peut fournir presque tout ce dont l'Australie a besoin. La Nouvelle-Zélande ne nous offre peut-être pas un aussi vaste champ, mais nous augurons bien de l'avenir. S'il est possible de créer ce commerce, il nous faudra probablement une ligne de steamers entre le Canada et l'Australie, y compris l'Afrique-sud ; et en pareilles circonstances, il deviendrait possible de donner un fort dé-

veloppement à notre commerce. Nous fondons de grandes espérances sur l'Afrique-sud. Quand la guerre sera terminée, ce qui ne saurait guère tarder maintenant, nous allons tenter de sérieux efforts dans ce sens. Mon honorable ami me demande quelle attitude je me propose de prendre. Je ne sache pas qu'il soit possible d'entrer dans les détails à ce sujet. Tout ce que je puis dire d'une façon générale, au sujet de notre attitude, c'est que rendus à cette conférence, nous nous ferons des propositions mutuelles. Il s'agit surtout de développer notre commerce et cela par deux moyens : par un régime de préférence commerciale et en subventionnant des lignes de steamers.

M. SPROULE : Le premier ministre, je suppose, est toujours déterminé à ne pas discuter la question de la défense de l'empire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je n'ai pas changé d'avis à cet égard.

M. COCHRANE : Alors vous ne voulez pas du régime de préférence commerciale ?

Le PREMIER MINISTRE : Au contraire, je serais heureux de voir s'établir ce régime.

L'honorable M. ROSS (Victoria) : Je ne sais jusqu'à quel point le premier ministre pourra rester fidèle à son opinion ; car, si les premiers ministres des autres colonies abordent la discussion de la défense de l'empire, il est fort possible qu'il soit forcé d'y prendre part. C'est là une question qui nous intéresse tous. J'ai étudié quelque peu le tarif de l'Australie et je constate qu'en fait de nouveautés, ce tarif, est, pour plusieurs articles, de 10 pour cent inférieur au nôtre. Les tapis et les flanelles sont frappés de 15 pour cent, tandis que nous imposons le double de ces droits. Le moment est favorable pour l'établissement de relations commerciales avec l'Afrique-sud et l'Australie. On a beau s'écrier qu'il faut viser surtout à garder le marché canadien pour les fabricants canadiens, jamais nous ne réussirons ainsi à créer un grand commerce d'exportation. Pour ceux qui se plaignent du tarif relatif à la fabrication des lainages, voici le moment favorable d'étendre leur commerce vers ces pays. Pour cela, il faut une ligne de communication directe entre le Saint-Laurent et l'Afrique-sud et l'Australie ; car ils ne sauraient expédier leurs marchandises à l'est par voie de Vancouver ; et s'ils les expédient par la voie de New-York, il leur faudra payer le prix de transport et ils se trouveraient en concurrence avec les fabricants américains qui y gagneraient dans cette mesure-là même. Les Américains déploient une grande énergie pour accaparer le commerce de l'Australie ; il importe donc de nous mettre à l'œuvre dès maintenant pour stimuler ce commerce et en obtenir notre large part. L'Australie nous offre un marché pour presque toutes nos productions, pourvu que nous ayons des moyens de communication directe avec ce pays.

M. BROCK : J'ai prêté une oreille fort attentive aux intéressantes observations du premier ministre au sujet de son prochain voyage en Angleterre. Au moment où il est question de développer nos relations commerciales avec l'Australie et l'Afrique-sud, il est utile de faire observer qu'il est de plus grande importance de nous assurer notre propre marché national. Comment pouvons-nous aspirer à créer un commerce d'exportation, quand nos industriels ne réussissent même pas à accaparer notre marché domestique ? Pour ne parler que des produits d'une de nos plus grandes industries nationales, disons qu'actuellement notre marché est inondé de marchandises de provenance étrangère et d'articles de fabrication anglaise ? Les Etats-Unis font sans doute un grand commerce avec l'Australie ; mais, tout d'abord, ils ont accaparé leur propre marché domestique et l'ont rendu, pour ainsi dire, inexpugnable. Le Canada ne saurait songer à se créer un commerce extérieur, tant que le marché canadien sera envahi par toutes ces catégories de fabrications que nous voulons exporter. J'ai lu avec beaucoup d'intérêt une lettre d'un gentleman qui demeure en Australie ; et l'auteur qui, si je ne me trompe, est le fils même de l'honorable M. Ross, démontre, à l'aide de puissants arguments, l'importance de développer nos relations commerciales avec ce pays, et je dois ajouter qu'à titre de Canadien, j'ai été vivement frappé de la force de ces raisons. Mais il oublie une chose qui a échappé à nos ministres eux-mêmes : c'est que nous ne sommes pas encore les maîtres de notre propre marché. Le gouvernement craint de mécontenter ses partisans qui prétendent avoir reçu de leurs commettants un mandat en faveur du libre-échange ; et paralysé par cette crainte, il n'ose prendre les moyens de protéger notre marché. C'est pourtant à cette protection qu'il faut d'abord viser ; et quand nous aurons le degré de prospérité dont jouissent les industriels américains ; quand notre propre marché débordera de nos produits ; alors il sera temps de faire la conquête de nouveaux marchés. C'est en vain que nos hommes d'affaires les mieux renseignés iraient en Angleterre pour s'aboucher sur les moyens de développer notre commerce extérieur, à moins qu'ils ne soient d'abord en mesure d'affirmer que nous sommes maîtres de nos propres marchés. Jusque là, il est inutile de chercher de nouveaux débouchés. Ce n'est pas tout de subventionner une ligne de steamers pour porter nos produits en Australie ; il faut des cargaisons pour le voyage de retour. On paralyse notre grande industrie des lainages, et la laine est un des principaux produits de l'Australie. A quoi bon de parler d'utiliser la laine de l'Australie, quand nous sommes impuissants à garder notre marché national pour les produits de nos fabriques de

lainages ? On parle d'accorder une préférence commerciale, dans le genre de celle accordée par le gouvernement aux industriels du Yorkshire—et le Canada fait autant partie de l'empire que le Yorkshire—et on nous crée des embarras sur notre propre marché ; on accorde des faveurs à des industriels qui jouissent déjà de grands avantages sur les marchés du monde. Si nous voulons développer notre commerce extérieur, il faut relever les droits sur une foule d'articles que nous fabriquons ici. Et alors le premier ministre pourra aller en toute confiance en Angleterre et s'aboucher avec les délégués des autres parties de l'empire. Quand il leur aura dit que le Canada est en mesure de répondre aux besoins de son propre marché, alors il ne sera pas exposé à s'entendre faire ce reproche : " Que parlez-vous d'exporter les produits de vos fabriques en Australie, quand vous n'êtes pas les maîtres sur votre propre marché national ? " Voilà qui est préférable, à mon sens, à toutes ces offres de préférence commerciale. Que le premier ministre, tout d'abord, fasse en sorte que le marché canadien soit réservé aux produits des fabriques canadiennes.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député ne réussira pas à ébranler ma confiance. Quant à aller vendre de la laine aux Australiens, je ne m'y attends guère ; et le chose ne serait guère plus sage peut-être que de porter du charbon à Newcastle.

M. BROCK : C'est de lainages qu'il s'agit.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a d'autres articles d'exportation que la laine. Ainsi, rien n'empêche d'exporter des cotonnades en Australie et en Chine ; de fait, il y a quelques années nous avons exporté des cotonnades en Chine, et ce commerce a été rémunérateur.

M. BROCK : Quelle est la cote actuelle des cotonnades canadiennes ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous expédions actuellement des instruments agricoles en Australie où nous concurrençons avantageusement les Américains ; et à mon avis, il serait facile de l'emporter sur eux. L'honorable député dit qu'il faut établir un tarif élevé au Canada, et en pareilles circonstances, il faudrait renoncer à obtenir du reste de l'empire le régime de faveur. Si j'ai bien saisi la pensée de ces messieurs de la gauche, c'est que, du moment que l'Angleterre adoptera le protectionnisme, il deviendra possible d'obtenir un régime privilégié ; or, aujourd'hui, l'honorable député préconise l'établissement d'un tarif de droits élevés, à l'encontre de l'Angleterre et des autres pays, et il ne veut pas accorder de préférence à la mère patrie. Si ce système devait l'emporter, il faudrait vraiment désespérer de notre avenir national. Il est regrettable que l'honorable député professe pareille opinion ; mais je dois avouer que, pour mon propre compte, je ne me range nullement à son avis.

M. BROCK : Pardon. Nous faisons de grands efforts pour attirer des immigrants au pays ; et en ce moment, grâce à ces efforts, il vient s'établir au Nord-Ouest des milliers de colons. Le premier ministre veut-il que les Canadiens continuent à jouer ici le rôle de valets ? Ne désire-t-il pas que nos industriels des provinces de l'est approvisionnent les marchés de l'ouest où nous faisons venir, à grands frais, tous ces immigrants ? Si nous réussissons à doubler notre population, nous serons en bien meilleure posture pour faire des conventions commerciales avec les autres parties de l'empire. Je n'ai pas l'habitude de m'inspirer de l'exemple des Etats-Unis ; mais je dois l'avouer, au point de vue commercial, nos voisins ont fait preuve d'un grand esprit de sagesse. Ils ont su protéger leur marché, en établissant des droits presque prohibitifs, et la conséquence est que c'est aujourd'hui le pays le plus prospère du monde. Ici au Canada, dans les rangs de la gauche autrefois, des politiciens pusillanimes n'ont cessé de condamner le protectionnisme et les hauts tarifs. Heureusement pour le pays, ils ont longtemps séjourné dans les froides régions de l'opposition. Pour le malheur du pays, ces messieurs ont réussi à escalader les hauteurs du pouvoir, où ils trônent aujourd'hui ; mais le premier ministre, entouré qu'il est d'hommes d'affaires, doit comprendre que tôt ou tard, le pays repoussera leur système. Plus le flot de l'immigration se déversera ici et gonflera nos populations, plus il deviendra urgent de leur fournir les produits de nos industries nationales. Si l'on tient à développer le sentiment du patriotisme au Canada, il faut porter nos nationaux à acheter au pays. Le premier ministre affirme que l'Australie nous offre un champ pour l'exportation de nos cotonnades. Comme je m'occupe du commerce des cotonnades, je suis bien quelque peu au fait de cette industrie.

Or, affirmer que nous sommes en mesure de concurrencer l'Angleterre pour le commerce des cotonnades en Australie, est tout simplement ridicule. Invariablement, les Américains accaparent les marchés étrangers en sacrifiant leurs marchandises, et en les vendant à des prix inférieurs au prix de vente aux Etats-Unis. Voilà comment ils réussirent à supplanter l'Angleterre sur les marchés extérieurs. Il faut donc protéger et accaparer notre marché national. Nous pourrions réussir à vendre des lainages en Australie. C'est là une des industries où le pays excelle. Sous le rapport de l'outillage de la main d'œuvre et de l'excellence des produits, nos fabriques de lainages n'ont pas de supérieures au monde. Or, en raison de l'exiguïté de notre marché domestique, il nous est impossible de fabriquer assez en grand pour que cette industrie soit lucrative. Tout ce que nous demandons au gouvernement, c'est qu'il nous donne notre propre marché. Qu'on commence l'expérience par l'industrie des lainages, et au bout de trois ans l'épreuve aura si bien réussi que l'on

pourra répéter l'expérience avec succès sur une foule d'autres industries.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Il existe au Canada une fabrique de lainages qui exporte ses produits à Huddersfield, le centre même de cette industrie en Angleterre. Mais outre les lainages, sujet d'un si grand intérêt à certains député de la gauche, il y a d'autres produits que nous pouvons exporter en Australie. A Sydney, Nouvelle-Galles du Sud, il y a une maison de commerce qui prendrait tous les ans une cargaison de 2,000 tonnes de papier d'imprimerie. Or, il est impossible de faire ces expéditions, tant qu'il n'existera pas de ligne de communication directe. J'ai vu dans les journaux que le Canada fait concurrence à l'Angleterre en Australie pour les instruments agricoles, et si je ne me trompe, la Compagnie Massey-Harris est en train d'accaparer dans une très large mesure le commerce australien ainsi que celui de la Nouvelle-Zélande. Il y a des réclames en faveur des produits de cette compagnie dans tous les journaux de ces deux pays. Notre industrie de la chaussure, dont les principaux centres sont à Montréal et à Québec, trouverait dans ces pays un excellent débouché. Tout ce qu'il faut, c'est d'établir une ligne de steamers qui transportent les cargaisons d'aller et retour, et ce commerce se développera. Quand il faut expédier les marchandises par voie de New-York ou par celle de Vancouver par le chemin de fer du Pacifique, il est impossible de développer notre commerce avec les pays en question.

M. SPROULE : La réclame magnifique que nous a value la guerre sud-africaine contribuera puissamment à développer notre commerce, si nous savons profiter des circonstances et faire preuve de l'énergie voulue. La grande quantité de marchandises expédiées du Canada, ces années dernières, nous a fait une réclame et créé une réputation qui sont de nature à nous faciliter le développement de ce commerce à l'avenir. En Australie, un de mes amis est en train de construire des scieries mécaniques dont l'outillage sort des fabriques de Brantford, Ontario, et dans une lettre qu'il m'adressait ces jours derniers, il me dit qu'il y a une belle prespective pour la création d'un commerce important en fait de scieries mécaniques et d'instruments agricoles. A son avis, l'établissement d'une ligne directe de steamers entre le Canada et l'Afrique-sud imprimerait un puissant essor à ce commerce. Les gens du pays, ajoute-t-il, sont accourus de centaines de milles de distance pour voir la scie circulaire et cette scierie mécanique, la première qui a été construite au pays ; et les immenses étendues du domaine forestier de ce pays alimenteront ce commerce pendant nombre d'années.

Paiement relatif à la construction de la station de télégraphie sans fil Marconi, à la Baie des Glaces, N.-E., en conformité de la convention, $70,000.

M. SPROULE : Est-ce que nous n'avons pas déjà voté un crédit dans ce but ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le prix stipulé au contrat est de $80,000, somme qui a été divisée en deux parts—l'une de $70,000 portée au budget supplémentaire et l'autre de $10,000, inscrite au budget du prochain exercice.

M. SPROULE : Quelle est, en substance, la convention intervenue avec Marconi pour l'établissement de cette station ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le dépôt de ces documents a été fait ; mais pour l'édification de l'honorable député, je vais brièvement récapituler l'affaire. On se souvient que lorsque M. Marconi se trouvait à Terre-Neuve, il éprouva, en raison des objections soulevées par la Compagnie de télégraphie anglo-américaine, certaines difficultés qui rendirent fort problématique le succès de ses espérances en Amérique ; et en pareilles circonstances, nous crûmes faire acte de sagesse en l'invitant à venir poursuivre au Canada les expériences commencées dans le but d'établir une station. Il accepta notre invitation et fut très flatté du bon accueil que lui fit le gouvernement. Alors nous lui proposâmes de faire participer le Canada à son entreprise et il fut convenu que nous fournirions la somme en question pour la construction de la station, mais à une condition : c'est que, si ses expériences, comme nous avons lieu de l'espérer, étaient couronnées de succès, il s'engageât à faire transmettre par sa compagnie nos messages télégraphiques en Europe à un prix bien inférieur à celui des prix courants des compagnies de câbles sous-marins. Ainsi, tandis que la taxe établie par ces compagnies est de 25 cents par mot, il s'engagea à n'exiger de nous que 10 cents par mot.

Bien que l'entreprise puisse ne pas être couronnée de succès au point de vue commercial, nous nous croyons autorisés à encourager un savant distingué à poursuivre des expériences dont bénéficiera tout le pays, si elles réussissent. Si ces expériences avortent, nous en serons pour nos frais. Au contraire, si elles sont couronnées d'un plein succès, nous bénéficierons, pour la transmission de nos messages outre-mer, d'une taxe de soixante pour cent inférieure à celle que nous payons actuellement, ainsi que de taxes spéciales pour les télégrammes de presse et les dépêches de l'Etat. En ce moment, M. Marconi est en train de construire la station à la Baie des Glaces et il espère pouvoir transmettre un message à Sa Majesté, le jour du couronnement. J'espère que ses efforts aboutiront, et nous bénéficierons ainsi d'une réduction de 60 pour 100 sur tous les messages d'affaires, c'est-à-dire, de dix cents par mot au lieu de vingt-cinq, et d'une demi-taxe de 5 cents sur les messages de presse et les dépêches de l'Etat.

Paiement à la banque de Commerce Canadienne, pour services dans les territoires du Yukon, du 1er mai 1900 au 30 avril 1901, $26,575.65 ; et du 1er mai 1901 au 24 avril 1902, $26,593.71, $53,169.26.

Une VOIX : Il s'agit ici d'une somme fort considérable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, il s'agit de transactions fort importantes. On se rappelle qu'au début de nos opérations au Yukon, lorsqu'il n'existait pas de banques au pays, nous fîmes une convention avec la banque de Commerce, qui consentit à nous servir d'agent ; il fut convenu de lui payer une commission, dont le chiffre serait fixé de temps à autre par le ministre des Finances. La banque dût se contenter d'accepter la décision du ministre au sujet du chiffre légitime de cette commission. La première année, il nous fallut payer jusqu'à un et demi pour cent, mais depuis nous avons réduit ce taux d'année en année. Le crédit en question représente d'abord une commission de trois quarts d'un pour cent, et en second lieu, une commission de cinq-huitièmes d'un pour cent ; et comme on le voit, le taux a graduellement diminué, à fur et à mesure que la situation des banques au Yukon s'est rapprochée de celle des vieilles provinces.

Paiement à Nelson R. Butcher, sténographe, pour transcription des dépositions dans le procès Klock vs Baring, $64.50.

Le PREMIER MINISTRE : Cette dette remonte à l'époque de l'élection de Nipissingue. Un bref de mandamus fut adressé au président d'élection et il s'en suivit un procès ; mais maintenant il nous faut payer les frais et entre autres ce sténographe. Si le ministre de la Justice était ici, il pourrait nos donner les renseignements voulus à ce sujet.

M. SPROULE : Il s'agit de ce président d'élection qui s'est permis de remettre l'élection à plus tard, après avoir affiché les avis.

Le PREMIER MINISTRE : Non, il lui a été adressé un nouveau bref et il a dû s'y conformer.

Paiement à MM. Browning et Senkler, Klock vs Baring, élection de Nipissingue, $60.

M. TAYLOR : A quel titre le gouvernement paierait-il ces frais ?

M. SPROULE : Voici quelque chose d'insolite. Cette élection a été la source de bien des mécomptes, et il nous faudrait des éclaircissements à ce sujet. S'il s'agissait d'une demande en invalidation d'élection, l'un des intéressés devrait acquitter les frais.

Le PREMIER MINISTRE : En raison de l'absence du ministre de la Justice, je demande que l'item demeure en suspens.

L'item reste en suspens.

M. FIELDING.

Paiement des frais de la commission relative à la question de l'immigration mongolienne, $27,600.

M. SPROULE : Est-ce qu'il n'y a pas un autre crédit relatif à cette commission ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, ce crédit suffit à tout.

M. TAYLOR : S'il faut en juger par la grosseur de ce rapport, c'est bien bon marché.

M. MORRISON : Quel est le coût total de la commission ?

Le PREMIER MINISTRE : $27,600.

Paiement de la moitié des honoraires des arbitres et des sténographes, relativement à l'arbitrage du Prolongement-est, N.-E., $3,052.62.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial sont convenus d'en référer à un arbitrage, touchant la réclamation émise par la province relativement à une partie du jugement arbitral sous prétexte qu'il a été rendu en faveur des provinces. Il n'avait pas été porté de crédit au budget, pour les frais de l'arbitrage, et dans l'intervalle, le gouvernement provincial a payé les arbitres et a prétendu se faire payer une moitié des frais. Il a été convenu que chacun des intéressés paierait sa part des dépenses. Ce crédit est affecté uniquement aux frais des arbitres et des sténographes, et quant aux autres item, chacun des intéressés a payé ses propres honoraires.

M. SPROULE : C'est là, je suppose, une de ces réclamations qui se produisent périodiquement. L'année prochaine, probablement, l'Ile du Prince-Edouard en formulera une, à son tour. Est-il vrai que cette province se prépare à présenter une forte réclamation, et qu'elle s'attend à une compensation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le premier ministre nous a fait une déclaration, l'autre jour, à ce sujet. Il y a longtemps qu'on parle vaguement d'une réclamation au sujet du jugement arbitral dans l'affaire des pêcheries ; mais il n'y a pas eu d'entente à ce sujet entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard. On a donné à entendre que si, en conséquence du jugement du comité judiciaire du Conseil privé au sujet des droits respectifs du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, ce sont les provinces, et non pas le gouvernement fédéral, qui auraient dû bénéficier du jugement arbitral, alors les primes accordées aux pêcheries et au moyen desquelles nous leur avons virtuellement payé l'intérêt sur le jugement arbitral, devront cesser.

Par conséquent, en ce qui concerne les finances fédérales, le résultat de cette litigation est loin d'être définitif. Toutefois, il n'y a pas eu d'entente entre le gouvernement

fédéral et les gouvernements provinciaux à ce sujet.

M. SPROULE : Cette réclamation était d'abord d'une nature fort problématique, mais finalement elle a pris corps, et force nous a été de payer. Le ministre sait-il si la province de Québec a formulé une réclamation semblable ? J'ai vu dans les journaux qu'il avait été question de la chose dans l'Assemblée législative de la province.

Le MINISTRE DES FINANCES : Depuis dix ou douze ans, il n'y a guère de province qui n'ait prétendu que ce sont les provinces et non pas le gouvernement fédéral qui auraient du bénéficier du jugement arbitral, et cette réclamation n'est guère plus avancée aujourd'hui qu'elle ne l'était jadis. Il se trouvera toujours dans les législatures provinciales, quelques députés qui formuleront cette prétention, et je ne sache pas que nous puissions les empêcher de le faire. Je le répète, il n'est pas intervenu d'entente à ce sujet entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard ou avec aucune autre province. Les provinces sont absolument libres d'adopter l'attitude qu'elles voudront à cet égard.

Item non prévus—1900-1901—Pour faire face à des frais non portés au budget, 1900-1901, ainsi que spécifié au rapport de l'auditeur général, page C—4, $211,394.12.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voilà nombre d'années que semblable item figure au budget ; cependant, il est tout naturel que l'honorable député recherche des éclaircissements. S'il veut bien ouvrir le rapport de l'auditeur général, à la page citée, il constatera que, dans le cours d'une année, il y a des dépenses exubérantes, et d'ordinaire à la fin de l'exercice, l'auditeur général demande au parlement de confirmer ces item, en votant un crédit général englobant tous ces menus articles de dépenses—bien que, parfois, ces frais soient assez élevés. Il s'agit donc tout simplement de ratifier des dépenses faites et nullement de voter des crédits pour l'avenir.

Législation—Chambre des communes—Somme supplémentaire pour la publication des Débats, $20,000.

M. L'ORATEUR : Il y a d'ordinaire, un crédit supplémentaire pour la publication des débats. L'année dernière, nous avons demandé $40,000. D'ordinaire, le chiffre de la dépense est de $60,000. A la fin de la session, nous demandons à la Chambre un crédit supplémentaire.

M. SPROULE : Si le chiffre de la dépense est de $60,000, ne serait-il pas préférable de porter cette somme au budget primitif ? On dirait qu'il s'agit ici d'un déficit, d'un cas d'urgence, et non pas d'une dépense régulière et prévue.

M. L'ORATEUR : L'avis est excellent et il faudra le suivre.

M. TAYLOR : En voilà assez.

Des VOIX : L'ajournement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ne serait-il pas préférable d'aborder le crédit affecté au recensement ?

M. TAYLOR : Non ; le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) est absent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si le comité veut siéger plus longtemps, j'espère pouvoir déposer sur le bureau de nouveaux crédits supplémentaires. Peut-être pourrions-nous faire subir aux crédits l'épreuve définitive et avancer ainsi la besogne ; quitte à revenir plus tard sur les articles en suspens.

Le comité rend compte de ses travaux sur quelques résolutions.

SUBSIDES—ADOPTION EN EPREUVE DEFINITIVE.

La Chambre poursuit ses délibérations sur les résolutions dont le comité des subsides a rendu compte.

Frais d'administration—Frais relatifs à l'émission et au rachat des billets fédéraux, $70,000.

M. SPROULE : Comme on devait nous fournir quelques renseignements sur cet item, il serait préférable d'en remettre l'étude à plus tard.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le ministre des finances peut nous donner tous les renseignements voulus.

M. SPROULE : On n'a cessé de nous répéter que la nouvelle entreprise nous revient bien moins cher que l'ancienne ; il faudrait aussi nous dire la durée du contrat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les frais actuels sont supérieurs à ceux de l'entreprise primitive, et cela en raison de plus fort volume d'affaires ; mais les prix actuels sont inférieurs aux anciens. Le contrat a eté déposé sur le bureau et tout le monde peut l'étudier. La nouvelle entreprise a cinq années de durée.

M. SPROULE : Quelle est la totalité du tout ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'agit pas d'une somme en bloc, mais des quantités devant être fournies, d'année en année, au fur et à mesure des besoins à des prix stipulés. Je le répète, les frais généraux sont plus élevés, parce que nous employons de plus grandes quantités, mais les prix sont moins élevés qu'autrefois.

Impressions, papier d'imprimerie et reliure, $110,000.

M. SPROULE : Il s'agit du bureau d'imprimerie, et on devrait nous donner les renseignements voulus, au moment de l'adoption en épreuve définitive.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut bien que l'article demeure en suspens jusqu'à ce qu'il figure au compte rendu officiel du matin, alors nous pourrions savoir de quoi il s'agit.

M. SPROULE : Voici ce que nous voulons savoir : quel est le chiffre des frais d'impression pour travaux exécutés en dehors du bureau : pour quels ministères ces travaux ont été exécutés ; quel est le nombre d'employés au bureau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce sont là des renseignements forts étendus, mais je ferai mon possible pour gratifier la curiosité de l'honorable député.

M. TAYLOR : Il vaudrait mieux en finir ici même ; car, si je ne me trompe, le chef de l'opposition a quelque proposition à présenter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette que la feuille des crédits ne soit pas encore sur le bureau ; et en pareilles circonstances, il serait préférable de lever la séance.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR : Quelle sera la besogne de demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous aborderions l'étude des bills qui demeurent inscrits à l'ordre du jour ; puis nous étudierons certains crédits du budget de l'agriculture, de l'immigration et de l'intérieur.

M. TAYLOR : Le premier ministre ne devait-il pas nous dire un mot, ce soir, su sujet du bill du député de Montréal, M. Roddick ?

Le PREMIER MINISTRE : J'ai informé l'auteur du bill que nous pourrions délibérer sa mesure, demain soir.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à onze heures et trente-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 7 mai 1902.

L'Orateur prend le fauteuil à onze heures.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. KEMP propose :

Que les témoignages produits devant le comité des comptes publics, relativement à certains achats faits au sieur Gaudry par le gouvernement, soient imprimés, et que le règlement 94 se rapportant à cela soit suspendu.

La motion est adoptée.

M. SPROULE.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 159). Pour ériger en corporation la " Maritime Stock Breeder's Association."—(Le ministre de l'Agriculture).

Bill (n° 163). Pour secours à Samuel Nelson Chipman.—(M. Flint).

VILLE D'OTTAWA.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) propose qu'il lui soit permis de présenter le bill (n° 164) pour amender la loi de 1899, relative à la ville d'Ottawa. Il dit : M. l'Orateur, j'avais déjà pensé à présenter une motion ayant pour objet de consolider l'œuvre de la Commission des améliorations d'Ottawa et du Comité des parcs d'Ottawa, corporation relevant de la ville d'Ottawa, ou qui a été tout récemment abolie et dont les pouvoirs ont été transférés à la ville d'Ottawa par une loi d'Ontario. Quoi qu'il en soit, je m'aperçois qu'au point où en est arrivé cette session nous n'aurions guère le temps de délibérer sur une mesure de ce genre. L'amendement que je propose vise tout simplement à augmenter le nombre de ceux qui font partie de cette commission, sans vouloir toucher en rien à ses pouvoirs ou à ses responsabilités. Il est question d'ajouter quatre commissaires à ceux qui sont déjà nommés. On désire ainsi élargir le rayon d'action de la commission. Nous n'avons pas l'intention de nous borner à la ville d'Ottawa pour le choix de ces messieurs, mais bien au contraire nous désirons fixer notre choix en dehors de la ville d'Ottawa, et peut-être ce choix tombera-t-il sur quelques honorables députés de ce parlement qui portent intérêt à la capitale du pays, et qui seraient gens ayant les loisirs nécessaires pour leur permettre de prêter la main aux améliorations projetées. Je ne m'attends pas que l'on élève des objections. Si, toutefois, il s'en élève, il est certain que, au point où en est la session, nul bill ne pourrait passer.

M. SPROULE : Est-ce le Gouverneur en conseil qui doit choisir ces commissaires supplémentaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. INGRAM : Avant que cette motion soit adoptée, j'aimerais à attirer l'attention du gouvernement sur le fait que, le 14e jour de cette session, on s'attendait à ce qu'on soumît à cette Chambre un rapport détaillé relatif aux dépenses de cette Commission d'améliorations. Je m'aperçois que l'article de la loi rendant obligatoire la production de ces pièces, n'a pas été observé. J'ai ici devant moi un rapport présenté par la commission, mais c'est loin d'être un rapport détaillé. Le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) s'apercevra, du reste, que j'ai raison en comparant ce rapport avec les dispositions de l'article 11 de la loi. Cet article se lit comme suit :

La commission remettra au ministre des Finances, au receveur général et à la municipalité,

le ou avant le 1er jour de septembre, chaque année, des états détaillés de toutes ses recettes et dépenses jusqu'au dernier jour de juin de chaque année ; et des copies de ces états de compte devront être soumis au parlement par le ministre des Finances et le receveur général dans les quatorze premiers jours de la prochaine session suivante.

J'ai le rapport devant moi, et bien qu'il y soit question de quelque chose comme $92,000, nous n'y trouvons pas les noms des rues pour lesquelles cet argent a été dépensé. Je vais lire la liste que donne ce rapport.

Princess Terrace, rue King, impressions et annonces, rue Concession et autres rues, papeterie et fournitures de bureau, téléphone, loyer et emmagasinage, ponts de la rivière Rideau, outillage de voirie, boulevard et parc le long du canal Rideau, rue Rideau, propriété Keefer, outils, appareils, etc., rue Wellington, rue Bank, rue McKay, et autres rues.

Ce parlement a certainement le droit de savoir pour quelles rues l'on est à dépenser de l'argent. J'ai déjà eu l'occasion, quand les crédits budgétaires étaient soumis à cette Chambre, de prendre quelques informations concernant ces déboursés, et je m'aperçois qu'on a été loin de saisir le sens de mes paroles. Le "Journal", de cette ville, qui semble porter un grand intérêt à tout ce que j'ai pu dire à cette occasion, m'accuse de m'être fait le porte-paroles de plusieurs libéraux quelque peu aigris de cette ville. Mais, afin que le rédacteur du "Journal" puisse être mieux éclairé à l'avenir, laissez-moi déclarer que je n'ai jamais eu, sur cette question, aucune conversation avec aucun libéral mécontent, soit en cette ville ou en dehors de cette ville. Je n'ai pas eu de conversation à ce sujet avec aucune de ces personnes, et je ne suis pas venu ici pour me faire le bouc émissaire des honorables députés qui siègent vis-à-vis de moi.

C'est le devoir des membres de ce parlement de s'enquérir d'une dépense représentant $60,000 par année. Si nous voulons faire d'Ottawa une Washington du nord, c'est tout autant notre devoir de nous enquérir de cette dépense, comme ce peut l'être pour le "Journal", l'une des gazettes de la ville d'Ottawa. Ce que j'ai fait alors n'était qu'accomplir un devoir. Je ne m'oppose pas, personnellement, à cette dépense, mais je m'insurge contre cette façon mystérieuse de traiter les affaires à huis clos. Je suis d'avis que cet argent doit être dépensé selon les règles en usage pour les affaires bien conduites, comme cela doit être quand il s'agit de fonds publics, et c'est là le motif qui m'a fait me lever pour me prononcer contre certaines choses que je reproche à cette commission d'améliorations. Je suis ici depuis plusieurs années, j'ai suivi de près quelques-unes des améliorations qui se font dans les rues d'Ottawa, et je désire déclarer que je crois que l'on pourrait faire un meilleur usage de cet argent. Toutes sortes de rumeurs courent la ville relativement à ces dépenses, et il faudrait être sourd pour ne pas y prêter l'oreille. Pour ma part, et si je garde mon siège dans cette Chambre, c'est bien mon intention de porter à l'avenir encore plus d'attention à ces dépenses. Je demande qu'un état plus détaillé de ces dépenses soit soumis à ce parlement, afin que nous puissions avoir une chance de voir clair en tout cela. Nous pouvons critiquer les crédits budgétaires soumis au parlement, mais, pour ce qui est de ces dépenses, cela nous est impossible à moins d'un amendement à la loi. Un rapport détaillé est produit dans les quatorze premiers jours de la session, et c'est là le seul rapport qui puisse fournir matière à nos critiques. Je désire faire remarquer que, en cherchant à m'enquérir de la nature de ces dépenses, je ne le fais pas parce que je suis opposé à ces dépenses, mais afin de m'assurer que cet argent n'est pas dépensé de façon à mériter des reproches.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Bien que ce ne soit pas l'habitude de discuter une question quand un bill vient d'être présenté, je désirerais cependant faire quelques observations. J'ai appris, de personnes en qui j'ai toute confiance, que cette commission transigeait toutes ses affaires à huis clos. Je crois que cela est très mal. Si ce que l'on fait ne mérite aucun reproche, il n'y a pas lieu d'avoir honte d'ouvrir toutes grandes ses portes au public.

Je suis d'avis que le nombre des commissaires devrait être augmenté, parce que si les renseignements que nous avons sont exacts, toute la besogne est faite par un ou deux individus, et les révélations qui se sont fait jour sous le maire précédent ont indiqué un état de choses qui est loin d'être convenable. Si je me rappelle bien, il a été alors prouvé que l'un des commissaires, qui exerce une action prépondérante, fournissait lui-même tous les approvisionnements ; que, pour ainsi dire, l'argent était dépensé de la manière qu'il jugeait lui-même à propos ; que cet argent était dépensé dans des rues où lui et quelques autres avaient intérêt qu'il fût dépensé ; et que, en réalité, l'argent voté par le parlement pour améliorer les rues d'Ottawa s'en allait tout droit dans les goussets des commissaires en passant par les mains d'hommes de paille chargés de les représenter. L'opinion courante est qu'ils ont pu agir ainsi à leur guise, à cause du petit nombre des commissaires. Il est donc important que ce nombre soit augmenté, et que quelqu'un ne faisant pas partie du conseil municipal soit investi de l'autorité nécessaire pour nommer le nouveau commissaire qui devra être adjoint à la commission.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (l'honorable Clifford Sifton) : Je puis dire que quand les commissaires faisant partie de cette Commission des améliorations d'Ottawa ont été nommés, je n'en connaissais pas un personnellement, et je ne suis pas même sûr d'en avoir connus depuis, excepté qu'il m'est arrivé de parler une ou deux fois à M. Bate et à M. Cunningham. Je ne suis

pas familiarisé avec les détails du fonctionnement de cette commission, mais je crois pouvoir assurer que si les honorables députés veulent examiner minutieusement toute l'œuvre de cette commission, ils en arriveront à la conclusion qu'il serait difficile de faire plus ou mieux pour l'argent qui a été dépensé. Cela, après tout, est l'objet que le gouvernement et le parlement eurent en vue en constituant et choisissant cette commission. Je puis assurément dire que le gouvernement et le parlement n'ont que des éloges à adresser à la commission, pour le succès qu'elle a obtenu en même temps que pour la manière effective avec laquelle a été accompli son travail. Il n'y a eu absolument aucun gaspillage. Une discussion s'est élevée dans quelques journaux de la ville, mais si mon honorable ami veut aller au fond de tout cela, je crois qu'il s'apercevra que cela provenait surtout de la jalousie entre diverses municipalités, ce qui, dans les circonstances, peut se comprendre aisément. Un examen attentif de tout cela convaincra, je n'en doute pas, mon honorable ami qu'il n'y a aucun doute que la Commission des améliorations d'Ottawa a retiré la valeur de chaque dollar qui a été dépensé, et qu'il serait impossible de trouver aucune autre organisation de ce genre qui aurait pu faire mieux.

M. SPROULE : La Chambre voudra-t-elle me permettre de dire un ou deux mots de plus à ce sujet. L'enquête a démontré que les mêmes charretées de pierre ont été à plusieurs reprises transportées par les rues, les mêmes chargements étant pesés plusieurs fois, puis portés à ce compte spécial, et enfin payés. L'on a aussi découvert que des matériaux passant par les rues appartenaient à l'un des commissaires, qu'on les retirait sous un autre nom de l'un de ses entrepôts, et qu'enfin pour tout dire il se trouvait que tout cela avait été vendu par le commissaire lui-même.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'admets pas qu'il convienne d'admettre la presse aux délibérations de tous les corps publics. Il peut se présenter des centaines de cas où l'admission de la presse, même aux délibérations de corps ayant un caractère public, peut ne pas être avantageuse au public, et je crois que les journalistes les plus éminents du pays conviendront que j'ai ici raison. Il ne sert à rien de généraliser en ces matières ; nous devons considérer chaque cas selon qu'il se présente. Qu'on me permette de faire remarquer à l'honorable député (M. Ingram) que s'il y avait lieu de trouver à redire aux détails du rapport exigé par la loi, si l'honorable député avait attiré plus tôt l'attention de la Chambre là-dessus, j'aurais été très heureux de m'occuper de la chose afin de m'assurer s'il y avait quelque sujet de plainte.

M. A. B. INGRAM (East Elgin) : Quand nous en étions à discuter le crédit budgétaire pour le pont de la rue Maria j'ai attiré là-dessus l'attention de l'honorable ministre, et il m'a dit : Nous ferions mieux de garder cela en réserve car j'ai dessein d'amender le bill, et quand cela se présentera, le moment sera plus convenable pour discuter la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le moment est certainement convenable, mais si l'honorable député avait à porter plainte que les renseignements n'étaient pas aussi complets qu'il le désirait, le moment le plus convenable pour cela était quand la session n'était pas aussi avancée, alors que nous aurions pu délibérer là-dessus à loisir, ce que nous ne pouvons plus faire maintenant. Dans la loi relative à la commission des améliorations d'Ottawa, on exige que les comptes de cette commision soient vérifiés de la même manière que ceux de tout département public quelconque. Chaque article des dépenses de cette commission est porté au long dans le rapport de l'auditeur général, et cela de façon aussi détaillée que si cela relevait des dépenses d'un département quelconque du gouvernement. Si l'honorable député veut bien ouvrir à la page G-31, le rapport de l'Auditeur général, il trouvera là six pages donnant jusqu'au dernier sou tous les détails des dépenses de la commission des améliorations d'Ottawa.

M. INGRAM : Alors, je désirerais faire remarquer à l'honorable ministre que la loi exige que le rapport, qu'il est supposé recevoir de cette commission, soit soumis devant cette Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai eu le plaisir de soumettre à la Chambre ce même rapport, tel que contenu dans cet admirable livre bleu, dès les premiers jours de la session, et si mon honorable ami n'y a donné aucune attention, cela prouve tout simplement qu'il n'a pas ce livre bleu en aussi haute estimation que moi. Je n'ai pas d'objection aux critiques bien inspirées ; mais je regrette qu'à cette période de la session l'on présente des observations qui visent directement la bonne foi des membres de la commission. Je n'ai aucune connaissance intime de l'œuvre de la commission, autre que celle que j'en puis obtenir des rapports publics. Et, bien que je professe une grande admiration pour la presse, et que, comme ancien journaliste, je doive être le dernier à jeter le blâme sur d'anciens confrères, je ne crois pas que mon honorable ami devrait considérer tout ce qui paraît dans les journaux comme parole d'Evangile. Vu que tout ce que l'on demande dans ce bill se borne à une simple augmentation du nombre des commissaires, je suis d'avis que la discussion devrait s'en faire à la première lecture ; et si l'on n'élève aucune objection contre le bill même, j'espère que les honorables députés ne se hâteront pas trop de conclure à l'exactitude de certains bruits défavorables à la commission qui ont déjà paru dans les journaux, et qu'ils atten-

dront que nous ayons l'occasion de nous enquérir de tout cela devant le comité des comptes publics.

M. SPROULE : L'honorable ministre est-il d'avis que les représentants de la presse doivent être exclus des assemblées de cette commission ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne veux pas encore me prononcer catégoriquement à ce sujet. Cependant, je serais porté à croire que ce serait là agir sagement.

M. N. A. BELCOURT (Ottawa) : Je ne puis pas laisser passer cette occasion sans exprimer mes regrets que les honorables députés de la gauche, qui ont pris la parole sur tout cela, se soient fondés sur de simples rumeurs courant les rues pour répéter devant cette Chambre des accusations qui non-seulement sont très exagérées, mais que l'on a prouvées ne reposer sur aucuns fondements. Je ne crois pas que ceux qui composent cette commission—des hommes comme M. Henry Bate, M. Cunningham et M. Riopelle—qui ont offert généreusement leurs services gratuits depuis trois ans, aient lieu de remercier ces honorables députés pour s'être ainsi faits échos de ces racontars de coins de rues, qui ne veulent rien dire du tout.

M. INGRAM : J'aimerais à demander à l'honorable député : Est-il vrai que l'un de ces commissaires a menacé de donner sa démission si les affaires n'étaient pas conduites d'une autre manière ?

M. BELCOURT : Je ne connais rien de cela. Mais ce que je sais, c'est que ces commissaires ont rendu de grands services et n'ont reçu absolument rien pour cela.

L'un de ces commissaires, M. Riopelle, a personnellement dirigé les travaux durant toute la dernière saison. Il s'est tenu sur les lieux chaque jour durant tout le temps que les hommes étaient au travail, donnant généreusement son temps et ses peines sans en attendre aucune rémunération. Je crois que c'est là une piètre récompense à offrir à des hommes qui ont montré un tel esprit public, que de les traiter comme les honorables députés de la gauche viennent de les traiter. La seule déclaration qui ait été faite, à laquelle l'honorable député de Grey-est a fait allusion, et qui, comme tous les racontars, grossit démésurément en passant de bouche en bouche, est qu'on a accepté une soumission pour la fourniture du ciment provenant d'un parent de l'un des commissaires.

M. BENNETT : Est-ce que cette accusation n'a pas été portée dans l'un des journaux de la ville d'Ottawa ?

M. BELCOURT : Je ne sais pas. Je ne lis pas tout ce que les journaux publient, et je n'y attache pas du reste la même importance que l'honorable député. Si cette accusation a été portée, il aurait dû y avoir une enquête ; j'ignore pourquoi on ne l'a point faite. Je ne crois pas qu'il y eût le moindre grain de vérité en tout cela. Mais je n'en suis pas là-dessus. Ce contre quoi je m'élève, c'est que l'on traite de cette façon des hommes qui ont servi généreusement le public sans rémunération. Si l'on a une accusation à porter contre l'un de ces hommes, il n'est que juste et raisonnable qu'on puisse avoir l'occasion de la présenter et de demander une enquête, mais qu'on ne vienne donc pas se faire simplement l'écho, dans cette Chambre, et cela avec force exagérations, de vagues rumeurs de rues ne reposant sur aucuns fondements.

M. SPROULE : Je veux demander à l'honorable député s'il croit que la déclaration que j'ai faite était exagérée. Je l'ai présentée telle qu'elle m'a été donnée par un honnête et respectable citoyen d'Ottawa en qui j'ai toute confiance, et autant que je me rappelle, j'ai répété les propres paroles de ce citoyen. Autant que je puis juger, on ne m'a dit que la vérité.

La motion est agréée, et le bill est lu en première lecture.

QUESTIONS.

DESTITUTION DE THOMAS DOYON.

M. MORIN : Je demande :

1. Pour quelles raisons Thomas Doyon, maître de poste à Saint-Odilon, comté de Dorchester, a-t-il été destitué ?
2. Quelles sont les personnes qui ont porté plainte contre le dit Thomas Doyon ?
3. Ces plaintes ont-elles été portées à la connaissance du dit Thomas Doyon ?
4. Lui a-t-on fourni une occasion de se disculper ?
5. Qui a demandé son renvoi ?
6. Qui a recommandé le successeur du dit Thomas Doyon ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (l'honorable Wm. Mulock) : M. Thomas Doyon, a été destitué comme maître de poste de Saint-Odilon, sur la plainte portée par M. O. E. Talbot, M.P., que M. Doyon s'était mêlé activement de politique durant la dernière élection fédérale. La plainte en question s'étant trouvée être absolument fondée, une enquête formelle n'a pas été jugée nécessaire.

SERVICE DES POSTES DE SAINT-EUGENE DE GRANTHAM.

M. LEONARD : Je demande :

1. Le ministère des Postes a-t-il reçu, en juillet dernier, des soumissions pour le transport de la malle entre Saint-Eugène-de-Grantham et la station du chemin de fer Intercolonial ?
2. Quelles soumissions le gouvernement a-t-il reçues ?
3. Le ministère a-t-il accordé le dit transport de la malle à François Vadnais, de Saint-Eugène-de-Grantham.

4. Le ministère lui a-t-il fait signer un contrat pour cela ?

5. Pourquoi le dit François Vadnais n'exécute-t-il pas son contrat ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (l'honorable Wm. Mulock) :

1 et 2. Non.

3 et 4. Oui, mais il ne s'agissait cependant que d'un arrangement provisoire, qui n'a pas été, du reste, mis à effet.

5 et 6. Cet arrangement, qui n'avait été convenu que provisoirement, prit fin par la suite, et, sur recommandation de M. Lavergne, ce service de la malle fut accordé à M. D. Belleville, pour le même prix.

M. LEONARD : Je demande :

1. Quel est celui qui a présentement le contrat pour le transport de la malle entre Saint-Eugène-de-Grantham et la station de l'Intercolonial ?

2. Depuis quand cette personne transporte-t-elle la malle à cet endroit, et pour quel prix le contrat a-t-il été convenu ?

3. Qui a recommandé cette personne au ministère ?

4. A-t-on demandé des soumissions pour ce contrat ?

5. Quelles sont le soumissions qui furent envoyées ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (l'honorable Wm. Mulock) :

1. D. Belleville.

2. Le 1er août 1901, à 33 cents le voyage.

3. M. Lavergne, M.P.

4 et 5. L'on n'a pas demandé de soumissions, mais des prix auraient été obtenus avant l'établissement d'un service de fourgons de bagages sur le Pacifique Canadien entre Saint-Pie et la station de Saint-Guillaume, ce qui a nécessité une réorganisation du service entre Saint-Eugène-de-Grantham et la station de Saint-Guillaume, et a amené un service régulier entre Saint-Eugène-de-Grantham et la station du chemin de fer.

LE RAPPORT DU MINISTERE DE L'INTERIEUR.

M. ROCHE (Marquette) : Je demande :

1. Pour quelle raison a-t-on inséré 98 gravures hors texte dans le rapport du ministère de l'Intérieur pour 1901 ?

2. Où a-t-on fait les planches des gravures demi-ton qui ont servi à l'illustration du rapport du ministère de l'Intérieur pour 1901 ?

3. Quel a été le coût additionnel de la publication de ces 98 gravures hors texte, sur papier fort à vignettes, dans le rapport du ministère de l'Intérieur 1901 ?

4. Les gravures de pleine page, apparaissent aux pages 209, 291, 295, 299, de la partie II du rapport du ministère de l'Intérieur pour 1901, ont-elles été publiées dans le but de faire connaître certains types de beauté parmi la population du Canada ?

5. Les gravures apparaissant aux pages 213, 215, de la partie III du rapport du ministère de l'Intérieur pour 1901, et nous montrant de la neige et de la glace en plein mois de mai, ont-elles été publiées dans le but d'activer l'émigration vers le Dominion ?

M. LEONARD.

6. Quel intérêt le Canada avait-il à ce qu'on publiât la gravure n° 1, page 159, de la partie III du rapport du ministère de l'Intérieur pour 1901 ?

7. Croit-on que la gravure, page 165, partie III du rapport du ministère de l'Intérieur pour 1901, est bien de nature à encourager l'émigration vers le Canada?

8. La gravure de pleine page, représentant le "Maine Hotel", lac Wares, page 191, partie III du rapport du ministère de l'Intérieur pour 1901, a-t-elle été publiée en vue de nous attirer des colons, en montrant le grand luxe qui préside à l'installation des hôtelleries canadiennes ?

9. Les gravures apparaissant aux pages 211, 221, 223, 225, 227, 231, 233, 243, 253, 259, 261 et 271, partie III du rapport du ministère de l'Intérieur pour 1901, ont-elles été publées pour montrer le confort de nos maisons canadiennes?

10. Les gravures, pages 311 et 313, partis III du rapport du ministère de l'Intérieur pour 1901, ont-elles été publiées dans le but de donner, à ceux qui se proposent de venir visiter le Canada, une idée des costumes, armes et équipements dont il leur faudrait se pourvoir ?

11. Les gravures apparaissant aux pages 237, 245, 269, 297, 301, 303, 319, 321 et 329, partie III du rapport du ministère de l'Intérieur pour 1901, ont-elles été publiées dans le but de soulever l'enthousiasme des étrangers sur les conforts et commodités offerts aux voyageurs au Canada ?

12. Combien d'exemplaires du rapport du ministère de l'Intérieur pour 1901 a-t-on imprimés? Le gouvernement peut-il aussi nous dire combien d'exemplaires de ce rapport ont été envoyés à l'étranger ?

13. Les exemplaires du rapport du ministère de l'Intérieur pour 1901, que l'on a envoyés dans la Grande-Bretagne et en d'autres pays étrangers, contenaient-ils les 98 planches de demi-ton illustrant des paysages et des scènes de vie du Canada ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (l'honorable Clifford Sifton) :

1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11. Les planches en question sont prises de photographies qui accompagnent les rapports des explorateurs, et le but qu'on se propose en les insérant dans le rapport du département est de fournir des renseignements aussi exacts que possible sur ce territoire traversé par ces explorateurs.

2. A Ottawa.

3. 41 cents par volume.

12. 4,265. Non.

13. Oui.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—REMISE DE LOCOMOTIVES A TRURO.

M. GOURLEY (par M. Lancaster) : Je demande :

1. Le gouvernement a-t-il l'intention de construire cet été une remise de locomotives à Truro ?

2. Le gouvernement a-t-il eu connaissance que la plaque tournante de Truro était dans un état dangereux, à tel point même qu'elle pouvait se briser d'un jour à l'autre, ce qui peut amener des accidents regrettables ?

3. Le gouvernement a-t-il eu connaissance que la remise actuelle de locomotives n'offre plus les commodités voulues et qu'elle est devenue pour ainsi dire complètement inutile ?

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : L'honorable ministre des Chemins de fer m'a fourni la réponse suivante :

1. Non, car il n'y a pas de crédit pour une remise de locomotives à Truro.

2. Le gouvernement n'a pas appris que la plaque tournante est dans un état dangereux. Cette plaque est trop courte pour les nouvelles locomotives, et on en a commandée une nouvelle qui sera prochainement mise en position. Même si la plaque tournante dont on se sert présentement venait à manquer, les trains ne subiraient aucuns retards, car il y a une voie de garage en forme de "Y" qui peut servir à tourner les locomotives.

3. La remise actuelle, ayant été construite il y a déjà longtemps, n'offre pas toutes les commodités qu'on pourrait désirer pour les nouvelles locomotives, mais on devra continuer à s'en servir jusqu'à ce qu'il soit possible de voir à tout cela.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—STATION DE TRURO.

M. GOURLEY (par M. Lancaster) : Je demande :

1. Le gouvernement a-t-il l'intention de construire cet été une nouvelle station de l'Intercolonial à Truro ?

2. Le gouvernement a-t-il eu connaisance que la station actuelle ne répondait pas du tout aux exigences du public voyageur passant par cet endroit, comme aussi à l'importance de cette ville, l'une de celles qui contribuent le plus aujourd'hui à grossir les recettes de l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux donne la réponse suivante :

1. On ne se propose pas de construire, l'été prochain, une nouvelle gare à Truro.

2. Le gouvernement ignore que la gare actuelle soit loin de répondre aux justes exigences du public voyageur de l'endroit.

LE DIRECTEUR DE POSTE WM McPHERSON.

M. PRINGLE—(par M. Lancaster) :

1. Pourquoi William McPherson, maître de poste à Wiliamstown, comté de Glengarry, Ontario, a-t-il été destitué ?

2. Quelles sont les personnes qui ont porté plainte contre lui ?

3. Lui a-t-on fait part de ces plaintes ?

4. Lui a-t-on donné l'occasion de se disculper ?

5. Qui a demandé sa destitution ?

6. Qui a recommandé le successeur de M. McPherson ?

1. Sur rapport de l'inspecteur des Postes, l'ancien directeur de la poste à Williamstown, comté de Glengarry, a été destitué pour cause d'ivrognerie.

2. Mlle Catherine Bellemere, Madame Sarah McPherson et M. McWhinney ont porté plainte contre lui.

3 et 4. L'inspecteur des Postes s'est rendu à Williamstown et est allé chez le directeur de la poste où l'accusation d'ivrognerie a été prouvée et reconnue bien fondée.

5 et 6. Nous avons cru que l'intérêt public exigeait qu'on lui donnât un successeur, et c'est ce que nous avons fait, sur la recommandation de M. J. T. Schell, député.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Que, lorsque cette Chambre s'ajournera mercredi prochain, elle reste ajournée jusqu'à vendredi, le 9 courant à 11 a.m.; et que lorsque la Chambre s'ajournera ce jour, elle reste ajournée jusqu'à samedi, le 10 courant, à 11 a.m., les mesures du gouvernement devant avoir la priorité ce jour-là.

Adopté.

MESSAGES DU GOUVERNEUR GENERAL—ESTIMATIONS SUPPLEMENTAIRES ADDITIONNELLES.

Le MINISTRE DES FINANCES remet deux messages de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR lit les messages qui sont conçus dans les termes suivants :

MINTO.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations supplémentaires additionnelles des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1902, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget a la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 6 mai 1902.

MINTO.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice expirant le 30 juin 1903, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 6 mai 1902.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la délibération des messages de Son Excellence et des estimations soit renvoyée au comité des subsides.

Adopté.

EMPAQUETAGE ET VENTE DE CERTAINES DENREES.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 141) intitulé : "Acte modifiant l'Acte concernant l'empaquetage et la vente de certaines denrées."—(Le ministre du Commerce).

Article 1.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Certains députés ayant demandé de soustraire à l'effet du présent acte les stocks que les négociants ont actuellement en magasin, j'ai consenti à modifier mon projet de loi dans ce sens ; c'est pourquoi je propose qu'il y soit ajouté un nouvel article conçu dans les termes suivants :

Rien de contenu au présent acte ne sera interprété comme s'appliquant à aucun marchand au sujet des stocks de ficelle qu'il aura réellement en sa possession à la date de la sanction du présent acte.

L'amendement est adopté.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 156) à l'effet de modifier l'Acte concernant l'immigration chinoise.—(Le ministre du Commerce.)

L'ACTE DES GRAINS DU MANITOBA.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que le bill (n° 162) à l'effet de modifier l'Acte des grains du Manitoba, de 1900, soit maintenant lu pour la troisième fois.

Lorsque le présent bill sera en délibération, je présenterai un certain nombre d'amendements assez importants. Je ne demanderai pas que le comité les adopte dès aujourd'hui ; je me contenterai de les lui soumettre afin que le président en puisse faire lecture et qu'on les trouve dans les " Débats " de demain matin. Le bill et les amendements y compris seront imprimés le plus tôt possible afin que la députation ait le temps de les étudier avant qu'on en aborde la discussion, vendredi. Cela, je présume, répondra à toutes les exigences.

La motion est adoptée, le bill lu pour la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Les amendements que propose sir Richard Cartwright se lisent comme suit :

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " le dit acte " signifie : " L'Acte des grains du Manitoba, 1900 ", chapitre 39 des statuts de cette année.

(Interprétation.)

2. Dans le dit acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente,—(a) le terme "opérateur " ou le terme " locataire " comprennent tout acheteur de grains à qui il aura été donné de l'espace ou un ou plusieurs compartiments séparés dans un élévateur ou entrepôt pour l'emmagasinage ou la manutention du grain ; (b) le terme " commissaire ", signifie le commissaire des entrepôts pour le district d'inspection du Manitoba ; et (c) le terme " ministre du Revenu de l'intérieur " signifie le ministre du Commerce.

3. Le 1er paragraphe de l'article 34 du dit acte est modifié en y insérant après le mot " campagne ", dans la seconde ligne, les mots " recevra les six premières espèces de blé type établies et décrites dans l'Acte d'inspection générale, tel que modifié par le chapitre 25 des statuts de 1899, et "

4. Le 1er paragraphe de l'article 41 du dit acte est abrogé et remplacé par le suivant :—" 41. Sur requête écrite présentée au commissaire par toute personne domiciliée dans un rayon de quarante milles du point d'expédition le plus rapproché, il pourra accorder permission à cette personne d'ériger, en conformité des dispositions du présent acte, un entrepôt plat, avec pouvoir de l'agrandir si la chose devenait nécessaire, à ce point de chargement. Cet entrepôt plat sera érigé sur le terrain de la compagnie de chemin de fer après avoir obtenu l'emplacement d'une voie latérale, et la compagnie de chemin de fer sera tenue de donner cet emplacement avec la voie latérale sur son terrain, à un endroit d'accès facile, qui devra être approuvé par le commissaire, moyennant un loyer pas plus élevé que celui demandé aux élévateurs réglementaires. Et si, de l'avis du commissaire, il y avait besoin de plus d'un entrepôt de ce genre à une station, il pourra autoriser l'érection d'un entrepôt supplémentaire ou plus, et alors toutes les prescriptions du présent article s'appliqueront à la construction de ces entrepôts."

5. Le paragraphe 8 du dit article est abrogé.

6. L'article 42 du dit acte est abrogé et remplacé par le suivant :—

Quais de chargement.

42. Sur requête écrite présentée au commissaire par dix cultivateurs domiciliés dans un rayon de vingt milles de leur point d'expédition le plus rapproché, la compagnie de chemin de fer devra, dans le délai ci-après mentionné, construire et entretenir à ce point un quai de chargement, tel que ci-dessous décrit, propice au chargement direct du grain des voitures dans les wagons.

2. Chaque quai de chargement sera élevé sur une voie latérale que la compagnie posera sur son terrain, en quelque endroit d'accès facile qu'approuvera le commissaire, et il aura au moins dix pieds de largeur et telles autres dimensions, et sera construit avec des matériaux et de la manière que déterminera le commissaire.

3. Ces quai pourront être utilisés gratuitement pour le charement du grain.

4. La compagnie du chemin de fer construira ce quai de chargement dans les trente jours qui suivront la demande qui lui en sera faite par le commissaire, et elle sera passible d'une amende de vingt-cinq piastres par jour, au moins, pour chaque jour de retard au delà de ce laps de temps. L'époque de l'année durant laquelle le commissaire pourra recevoir ces requêtes, sera entre le quinzième jour d'avril et le quinzième jour d'octobre.

5. Les compagnies de chemins de fer fourniront des wagons aux cultivateurs, sans retard inutile, pour leur chargement à ces quais ; et à tout point d'expédition où il n'y aura pas de quai de chargement, les wagons seront fournis par la compagnie du chemin de fer, sans retard inutile, pour charger le grain directement des voitures.

7. L'article 57 du dit acte est abrogé et remplacé par les suivants :—

" 57. Toute personne, raison sociale ou corporation qui se rendra coupable de quelque infraction ou négligera de se conformer à quelque disposition du présent acte, pour laquelle il ne prescrit pas de punition spéciale, ou qui en-

freindra quelque règle ou règlement établi sous son empire, sera, sur conviction sommaire, outre toute autre punition prescrite par la loi, passible d'une amende de cinquante piastres à mille piastres, et, à défaut de paiement, d'un emprisonnement d'un mois à un an.

" 58. A chaque station ou gare où il y aura un agent de chemin de fer et où il sera expédié du grain par les soins de cet agent, un registre de commandes de wagons sera tenu ouvert au public, dans lequel ceux qui auront besoin de wagons inscriront leurs commandes. Les réquérants pourront donner leurs commandes suivant leurs besoins pour quarante-huit heures à l'avance ; les wagons ainsi demandés seront mis à la disposition des requérants suivant l'ordre du temps dans lequel leurs commandes seront inscrites au registre, sans distinction aucune entre un élévateur, un entrepôt plat et un quai de chargement, et tout requérant qui manquera de se servir du wagon ou des wagons qu'il aura demandés et qui lui auront été fournis par la compagnie dans le délai susdit, et, dans le cas d'un fermier ou du propriétaire d'un entrepôt plat, qui manquera de remplir ce wagon ou ces wagons dans les quarante-huit heures après que la compagnie de chemin de fer les aura mis à sa disposition, perdra son droit de se servir du wagon ou de wagons qu'il n'aura pas utilisés ou remplis.

" 2. Lorsque la compagnie du chemin de fer ne pourra, pour quelque cause raisonnable, fournir assez de wagons à quelque point de chargement pour remplir toutes les commandes comme susdit, les wagons dont elle pourra disposer seront répartis aux requérants dans l'ordre de leur demande telle qu'elle sera inscrite au registre des commandes, jusqu'à ce que chaque requérants ait reçu un wagon, après quoi le surplus des wagons, s'il en reste, sera réparti proportionnellement suivant les besoins de chaque requérant."

Le comité rend compte de ses délibérations.

MODIFICATION DE L'ACTE DES TITRES DE BIENS-FONDS.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 149) à l'effet de modifier l'Acte des titres de biens-fonds, de 1894.—(Le ministre de l'Intérieur.)

Article 1.

M. SPROULE : Quel usage a-t-on suivi lorsqu'il s'est agi de disposer de biens-fonds appartenant à une autre personne?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La seule modification que nous apportons à cet article a pour objet de trancher la question de procuration. On n'a jamais bien su si l'octroi d'une procuration générale avait pour effet, tant qu'elle était valide, d'empêcher le propriétaire de disposer lui-même de ses biens-fonds. L'honorable député n'ignore pas que, dans la province d'Ontario, un particulier conserve toujours le droit de disposer de ses biens-fonds lors même qu'il a autorisé quelqu'un, par voie de procuration, à en disposer pour lui. Le présent amendement ne change rien à cet état de choses. Sous l'empire du système Torrens, il fallait fournir une description précise du terrain chaque fois qu'on donnait une procuration. Plus tard, au Manitoba et, subséquemment, dans les Territoires, on eût recours aux procurations générales telles qu'établies en vertu de l'ancienne loi. Il est arrivé, enfin, que les tribunaux ont émis l'opinion que le propriétaire n'a pas droit de disposer de son terrain tant que la procuration générale qu'il a donnée n'est pas annulée. C'est dans le but de dissiper tout doute à cet égard que nous avons inscrit cette disposition.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

EMPRUNT DE $15,000,000.

Le bill (n° 157) à l'effet d'autoriser l'emprunt de certaines sommes requises pour le service public (le ministre des Finances) est lu pour la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

M. LaRIVIERE : J'espère que l'honorable ministre sera en mesure de nous dire quel montant il est autorisé à emprunter indépendamment du pouvoir qu'il demande en ce moment, et à quelles échéances nous aurons à faire face au cours du prochain exercice.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami ferait aussi bien peut-être de me permettre de consulter mon exposé budgétaire de cette année, ainsi que les comptes publics où toutes ces données sont comprises. Il nous est encore loisible d'emprunter un peu plus de $2,000,000, de sorte que, en ajoutant à cela les $15,000,000 dont il est ici question, nous serons autorisés à emprunter $17,000,000, si le présent bill est adopté. C'est le plus faible montant que l'on ait depuis bien des annés demandé d'emprunter en vertu d'une loi spéciale, et il est d'usage d'être autorisé à contracter des emprunts des années à l'avance. Ce n'est pas tous les ans qu'on présente un bill concernant quelque emprunt.

M. LaRIVIERE : Quelles seront nos échéances au cours du prochain exercice

Le MINISTRE DES FINANCES : Il me faudra consulter les comptes publics pour répondre à mon honorable ami.

M. LaRIVIERE : Comment veut-on que la députation se rappelle tous ces détails quand l'honorable ministre des Finances est obligé de consulter son cachier de notes?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne prétends pas avoir tous les articles des comptes publics présents à la mémoire.

M. SPROULE : Je remarque que le bill dispose que le taux de l'intérêt ne devra pas être de plus de 3½ pour cent. Est-on sous l'impression que l'emprunt ne se fera pas dans des conditions aussi favorables que la dernière fois?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. On détermine toujours le maximum du taux

de l'intérêt. Bien que nous ne nous attendions pas à payer 3½ pour cent, on ne sait jamais les surprises que réserve le marché.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Depuis la négociation du dernier emprunt, les consolidés anglais ont baissé de 30 points. Il n'est peut-être pas hors de propos de faire observer à mon honorable ami (M. Sproule) et à la Chambre que lorsque nous avons emprunté à 2½ pour cent, les consolidés anglais étaient à 113 et 114 et qu'ils sont maintenant à 93 et 94.

M. SPROULE: Maintenant que les valeurs garanties du Canada font partie des rentes que l'on considère en Angleterre comme des placements de confiance, j'ai cru que nous pourrions bénéficier de cet avantage en payant un taux d'intérêt moins élevé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela a eu pour effet de bien maintenir notre crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : La comparaison de la différence qu'il y a entre les consolidés anglais et les valeurs garanties du Canada démontre que cette différence est beaucoup moins grande qu'elle n'était à l'époque du dernier emprunt, de sorte que nous bénéficions d'autant. Nos effets garantis ne se vendent pas plus cher qu'autrefois, mais ils n'ont pas subi la baisse qui les aurait frappés si les circonstances eussent été autres.

Pour répondre à la question de mon honorable ami de Provencher (M. LaRivière), je dirai que l'emprunt de l'Intercolonial, de $7,300,000, à 4 pour cent, sans garantie, et un autre, de $2,433,000, à 5 pour cent, également sans garantie, écherront à Londres en 1903. Ce sont les seuls emprunts du gouvernement auxquels nous aurons à faire face l'année prochaine. Quant à ceux qui écherront plus tard, on en trouvera la liste complète dans les comptes publics.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud) : Je présume qu'il faut que ce bill passe, et nous allons avoir à donner permission au ministre des Finances d'emprunter de l'argent pour payer nos dettes, mais si ces honorables messieurs avaient tenu les promesses qu'ils ont faites au pays, il n'y aurait aucune nécessité d'emprunter. Je vois que le budget principal, pour 1901-2, s'élevait à $48,826,878.16, pour le compte du revenu, et à $11,097,862.71 pour le compte du capital. Puis est venu un budget supplémentaire s'élevant à $1,358,683.70 et un deuxième budget supplémentaire de $4,189,245.07. Ces budgets supplémentaires sont destinés à fournir l'argent nécessaire pour les dépenses du pays jusqu'au 30 juin de cette année. Ces sommes forment un grand total de $65,472,669.54 votés pour les dépenses de cette année. Si les honorables messieurs avaient tenu leurs promesses, ils pourraient avoir conduit les affaires du pays aussi bien qu'avait pu le faire le gouvernement conservateur avec $38,000,000 ou $39,000,000, et ils auraient économisé cette année $25,000,000 sur les revenus du pays et auraient $10,000,000 de plus de marge. S'ils avaient fait cela l'honorable ministre des Finances n'aurait pas été obligé d'emprunter. Ils ont plongé le pays dans les dettes. Je suppose qu'avec un revenu aussi encourageant que celui de l'année dernière, les honorables messieurs se sont crus en mesure de dépenser sur le fonds consolidé et sur le compte du capital près de soixante et cinq millions et demi de dollars. Ils avaient promis de conduire les affaires du pays pour $3,000,000 ou $4,000,000 de moins que n'avait dépensé le gouvernement précédent pour conduire ces affaires, lorsque ce dernier se contentait de $38,000,000 à $48,000,000 pour le compte du revenu et celui du capital. Si les honorables messieurs avaient tenu leur parole, les recettes n'en eussent pas souffert et ils auraient pu payer notre dette ; ils auraient pu conduire les affaires du pays et économiser de $10,000,000 à $12,000,000 par année pour payer notre dette. C'est ce qu'ils auraient dû faire ; mais au lieu de cela, tout a été dépensé. Voilà ces soixante et cinq millions et demi dépensés cette année, et les honorables messieurs ne peuvent, malgré cette dépense énorme, nous montrer une seule amélioration permanente en dehors des choses usuelles. Ils dépensent $65,000,000, payent deux ou trois fois ce qu'ils devraient pour le recensement et gaspillent l'argent à des riens, mais ne peuvent pas, par exemple, vous montrer un réseau comme celui du Pacifique ou quelques grands travaux comme en poursuivait le gouvernement conservateur. Et cependant, en face de cela, ils viennent nous demander l'autorisation d'emprunter plus d'argent, dans le but d'augmenter nos dépenses au lieu de les diminuer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons discuté cette question une demi-douzaine de fois au cours de la session, et je crains que l'auditoire ne soit pas suffisamment nombreux pour me donner raison de prononcer un long discours à ce sujet. Je ferai simplement remarquer à mon honorable ami (M. Taylor) que je crois qu'il se trompe sur le chiffre qu'il nous a donné comme représentant le total des budgets.

Les budgets qui ont été présentés donnent un total un peu inférieur à celui des budgets de l'an dernier. Quoi qu'il en soit, cela peut se vérifier plus tard. Quant aux chiffres de mon honorable ami, je crois qu'ils sont inexacts. Pour ce qui est de l'emprunt, je lui rappellerai que nous n'avons fait qu'un seul emprunt en cinq ans, et que nous n'en avons employé qu'une partie du produit, bien que nos opérations aient été très vastes. Je crois que mon honorable ami doit être surpris, non pas de ce que nous ayons besoin d'un emprunt aujourd'hui, mais que nous n'en ayons pas demandé un beaucoup plus tôt. Quoi qu'il en soit comme nous avons déjà plusieurs fois discuté tout cela et que nous sommes peu nombreux aujourd'hui, je

résisterai à la tentation de répondre plus au long à mon honorable ami.

M. BELL : Dans ce budget, je vois que le total est représenté comme étant de $5,639,000, tandis que le chiffre devrait être $5,739,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, les crédits sur le fonds consolidé dépassent de $100,000 le chiffre indiqué.

M. BELL : Cela grossit-il le total ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. De $100,000.

M. SPROULE : Je me rappelle avoir dit qu'il y a environ $7,000,000 de dette flottante qu'il y aura à purger sur le montant qu'on empruntera sous l'autorité de ce bill. Est-ce que je me trompais ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que mon honorable ami a par inadvertance compté deux fois cette somme de $6,000,000 —ne dites pas $7,000,000. Mais pour ce qui est de cette dette provisoire, si nous émettons des obligations nous paierons cette dette provisoire, et tandis que nous augmenterons notre dette d'un côté nous la diminuerons de l'autre. Quant à la question d'émettre des obligations pour payer cette dette provisoire, cela reste à décider ; et la condition du marché monétaire aura son influence sur cette question. Si nous émettons des obligations pour payer cette dette flottante nous n'augmentons pas la dette.

M. SPROULE : Si vous la payez, vous avez à la payer à même les fonds que vous prélèverez avec l'autorité du présent bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si nous jugeons à propos de payer l'emprunt provisoir, ou bien nous pourrons le renouveler.

M. SPROULE : Si vous faites cela, ce sera effectivement utiliser le pouvoir d'emprunter dont vous n'avez pas fait usage pour quelque chose comme $2,000,000 en sus des $15,000,000 dont il est question ici, parce qu'il y a $9,750,000 d'obligations qui vont échoir, et ce chiffre ajouté aux $6,000,000 forme plus de $15,000,000, et vous n'aurez alors aucun argent pour les fins pour lesquelles vous vous proposez d'emprunter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami perd de vue le fait que le bill qui est devant la Chambre et la résolution sur laquelle il est fondé, portent que le gouvernement aura à toute époque les pouvoirs nécessaires pour rembourser les dettes à leur échéance.

Le comité fait son rapport sur le bill, et celui-ci est lu une troisième fois et passé.

LE CABOTAGE.

Résolution au sujet du cabotage et à l'effet d'en exclure les navires britanniques construits à l'étranger qui n'auront pas obtenu une licence que pourra accorder le ministre des Douanes sur paiement d'un droit de vingt-cinq (25) pour cent de la valeur marchande du navire (le ministre des Douanes), lue une seconde fois et adoptée.

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm. Patterson) présente un bill (n° 165) au sujet du cabotage.

Le bill est lu pour la première fois.

SUBSIDES—LA QUESTION DU TRANSPORT.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. A. F. MACLAREN (Perth-nord) : M. l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire dire quelques mots sur ce que je considère être un sujet très important, et avant de terminer, je présenterai à la Chambre une motion. Il y a quelques semaines, j'ai eu l'honneur d'adresser la parole à une réunion de la Dairymen's Association of Western Canada sur ce sujet que je considère être d'une importance vitale pour le bien-être des habitants du Canada. Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre quel est ce sujet, car nous savons tous que le problème du transport est la plus grande question que nous ayons à résoudre et qui s'impose à nous à l'heure qu'il est. Je n'ai pas l'intention d'occuper beaucoup de temps avec la discussion de cet important sujet, et je regrette, M. l'Orateur, de n'avoir pu, par suite du mauvais état de ma santé, ces dernières semaines, présenter plus tôt cette question à l'attention de la Chambre. Mais vaut mieux tard que jamais. Le sujet que j'entends traiter est l'utilisation de nos voies naturelles de navigation pour le transport de nos produits à la mer.

Je n'ai pas l'intention de condamner le gouvernement, non plus que de condamner les grands chemins de fer du Canada, pour ne pas nous avoir fourni de plus grandes facilités et donné de meilleures conditions pour le transport de nos marchandises ; mais je veux demander à cette Chambre et demander au pays, de nous affranchir de la politique et de travailler à mettre les producteurs et les fabricants du pays en mesure de placer sur les marchés du monde les produits de nos fermes, de nos eaux, de nos mines et de nos forêts, dans des conditions, sous le rapport du transport, aussi favorables que le font nos voisins du côté du sud ou toute autre nation au monde. Jusqu'aujourd'hui, nous avons payé sur toutes nos marchandises, des prix de transport beaucoup plus élevés que n'ont à payer les Américains pour leurs produits. Nos voisins utilisent de leur mieux leurs voies navigables pendant les mois d'été. Ils emploient aussi d'immenses élévateurs et magasins où ils gardent leurs marchandises à leurs ports de mer, ou leurs ports sur les

lacs, jusqu'à l'ouverture de la navigation, sachant qu'ils pourront alors avoir de bien meilleures conditions de transport, tandis que nous, nous ne faisons à peu près rien pour utiliser nos voies de navigation, depuis la tête du lac Supérieur jusqu'au golfe Saint-Laurent. Je veux exposer aussi brièvement que possible, ce que nous pouvons attendre de nos voies de navigation. Comme les honorables messieurs le savent, nous dépensons aujourd'hui et avons par le passé dépensé de fortes sommes pour enseigner à nos gens comment produire les meilleures marchandises. Nous avons nos instituts de cultivateurs, nos associations de fabricants de fromage et de beurre, nos foires des bestiaux gras, nos associations d'apiculteurs, d'éleveurs de volailles, de cochons, nos foires et nos expositions de toutes sortes, nos collèges d'agriculture, etc., qui tous reçoivent de l'aide du gouvernement, et qui tous font de leur mieux pour augmenter la quantité et améliorer la qualité de nos produits. Mais quand il s'agit d'améliorer nos conditions de transport, on parle, on parle, on parle, et on ne fait rien. A quoi bon dépenser de l'argent pour améliorer la qualité de nos produits, quand nous ne prenons aucune mesure pour résoudre le problème du transport ? Si nous pouvions résoudre ce problème et placer nos produits sur les marchés à aussi bonnes conditions que nos voisins y placent les leurs, les producteurs et les fabricants de nos marchandises en retireraient des millions de dollars de plus qu'ils n'en retirent aujourd'hui. Depuis des années et des années nous parlons d'établir une commission de chemins de fer. On a nommé un commissaire des chemins de fer, mais à quoi cela a-t-il abouti, et que nous a-t-on dit ?

Pas une seule chose nouvelle, et rien qui soit de nature à indiquer au gouvernement la ligne de conduite qu'il doit suivre pour améliorer d'une manière quelconque nos moyens de transport par eau.

Ce n'est pas mon intention d'indiquer à la Chambre les taux de transport pour tous les produits ; je me contenterai d'indiquer quelques chiffres concernant les tarifs de transport exigés sur le fromage, le beurre, le lard fumé, le jambon, les pommes et le bétail.

Ces taux de transport pour 1897 étaient comme suit :

Fromage, de Montréal à Liverpool, 21s. 9d. ou $5.43 par tonne.

Fromage, de Boston à Liverpool, 13s. 3d. ou $3.30 par tonne.

Beurre, de Montréal à Liverpool, 26s. 9d. ou $6.68 par tonne.

Beurre, de Boston à Liverpool, 13s. 6d. ou $3.37 par tonne.

Comme la Chambre pourra le remarquer, les prix sont à peu près les mêmes pour 1899 :

Fromage, Montréal à Liverpool, 23s. 9d. comparé à 21s. 9d. en 1897.

Fromage, Boston à Liverpool, 15s. comparé à 13s. 3d. en 1897.

M. MACLAREN (Perth).

Beurre, Montréal à Liverpool, 24s. comparé à 26s. 9d. en 1897.

Beurre, Boston à Liverpool, 15s. à 17s. 6d. comparé à 13. 6d. en 1897.

En 1901, les prix sont comme suit :

Fromage, Montréal à Liverpool, 20s. à 22s. 6d.

Fromage, Boston à Liverpool, 11s. 3d.

Lard fumé et jambons, Montréal à Liverpool, 15 s. à 20 s. en 1899, et de New-York à Liverpool seulement, 10 s. à 15 s.

Nous allons voir maintenant que les taux de transport exigés par les compagnies de chemins de fer, à partir des endroits situés à l'ouest de Toronto jusqu'à Montréal, sont en moyenne de 33 cents par 100 livres, ce qui équivaut à $6.80 par tonne. Voici les chiffres pour 1899 : Nous avons expédié du port de Montréal en Angleterre, en chiffres ronds, environ 50,000 tonnes de fromage, 10,000 tonnes de beurre, 50,000 tonnes de lard fumé et jambon, 27,000 barils de pommes, 48,000 têtes de bétail. Presque tous ces produits ont été transportés par chemin de fer de différents endroits d'Ontario et les recherches faites à ce sujet ont démontré que les taux du fret payés étaient beaucoup plus élevés que les taux de fret payés sur les chemins de fer américains. Mais je n'entreprendrai pas d'établir ce point ou de trouver la différence exacte entre les deux. Une chose certaine, cependant, c'est que nous économiserions de 10 à 25 pour 100 si nous pouvions utiliser nos voies navigables naturelles, comme cela se pratique aux Etats-Unis, et l'on comprend quelle économie cela représenterait pour les cultivateurs de ce pays. Une économie de 25 pour 100 sur le coût du transport des articles ci-dessus mentionnés représenterait à elle seule plus de $600,000. Mais ce n'est pas tout, car une proportion considérable de nos marchandises a dû être expédiée via New-York et Boston, sur laquelle nous avons payé $3 par tonne de plus par suite de la différence dans la longueur du chemin à parcourir, ce qui, ajouté à ce que l'on a déjà payé de trop pour en rendre une partie à Montréal, représente une somme de près de $1,000,000 payée inutilement pour le transport de ces classes particulières de marchandises. Que l'on se figure quelle économie cela représenterait pour les cultivateurs de ce pays, si l'on pouvait amener de semblables réductions dans les taux de transport de toutes les autres lignes de marchandises expédiées par le Canada.

Ainsi, M. l'Orateur, durant la saison dernière nous avons exporté du fromage, du beurre et du lard fumé pour environ $40,000,000 et nous avons payé pour le transport de ces produits environ $1,000,000 de fret de plus que nous aurions payé si notre pays eût été pourvu de moyens de transport semblables à ceux que possèdent nos voisins les Américains. De plus, notre fromage a perdu de sa valeur par suite de l'absence de wagons convenablement aménagés sur les chemins de fer et de compartiments froids à bord des steamers ; et si l'affinage à froid du

fromage doit lui donner une valeur additionnelle de un demi cent par livre, nous économiserions ou augmenterions la valeur de l'exportation de ce produit de $1,000,000 de plus. Les chiffres que j'ai cités établissent ma prétention sur ce point.

Une autre question sur laquelle je désire attirer l'attention, c'est la perte que subit notre fromage expédié via Portland, par suite de la température trop élevée à laquelle il est exposé. De nombreuses plaintes ont été formulées à ce sujet, comme le dira le ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je comprends que l'honorable député veut dire que l'on expédie du fromage par la route de Portland alors que le port de Montréal est ouvert à la navigation ?

M. MACLAREN : Certainement. Les expéditeurs ont été forcés d'expédier leur fromage par la route de Portland pour ne pas payer les primes d'assurance élevées exigées pour la route de Montréal. L'année dernière, ces primes d'assurance n'étaient rien moins que prohibitives.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Durant la saison d'été?

M. MACLAREN : Oui, et c'est pour cette raison que plusieurs personnes expédièrent leurs produits par la route de Portland.

Je veux aussi attirer votre attention, M. l'Orateur, sur le transport du fromage de différents points du pays vers des points de concentration tel que Morrisburg, Brockville, Belleville, Ingersoll, Woodstock, London, Stratford, Listowel et autres endroits où il est placé dans des entrepôts froids. Les prix de transport exigés sur le fromage transporté à ces différents endroits, à l'ouest de Toronto, ont été comme suit :

Des endroits situés à l'ouest de London et au nord de la ligne principale du Grand Tronc, 20½ cents par cent livres, et à l'ouest de London et au sud de la ligne principale du Grand Tronc, 18½ cents par cent livres. Si ces produits étaient expédiés directement des entrepôts, les expéditeurs basaient leurs prix sur le taux de fret directs par la route de Montréal, réalisant, grâce à ce moyen, une réduction de 16½ cents par cent livres.

Pour les besoins de la comparaison, nous allons prendre les tarifs de transport exigés pour la concentration du fromage vers les endroits où il y a des entrepôts froids aux Etats-Unis, lesquels sont loin d'être aussi élevés qu'au Canada. Il existe plusieurs points de concentration de cette nature dans l'Etat de New-York, pourvus d'entrepôts frigorifiques, où le fromage est amené à un prix moyen de cinq cents par cent livres, et quand l'expéditeur désire expédier son fromage ailleurs, il est libre de demander aux différentes compagnies de chemins de fer de lui fournir une liste des prix qu'elles exigent pour le transport de ses marchandises jusqu'à la mer, réussissant par ce moyen à établir une certaine concurrence là où la chose nous est impossible, et où nous sommes obligés de payer les taux de fret les plus élevés.

J'indique ces chiffres à la Chambre simplement pour faire comprendre au peuple de ce pays quels immenses avantages nous avons à notre disposition si nous voulons seulement laisser de côté l'esprit de parti, réunir nos efforts et dépenser quelques millions de dollars pour aider à la nature et améliorer les grandes voies navigables dont la Providence a doté ce pays. Je discutais un jour cette question avec un de mes amis de Chicago, qui possède 40 années d'expérience dans la question des voies navigables des Etats-Unis, et cet homme me disait que si une compagnie venait à se former pour le transport des produits de l'ouest, partant de Fort-William, Port-Arthur et autres ports canadiens, ainsi que de Duluth, et de Chicago jusqu'au littoral de la Nouvelle-Ecosse, cette compagnie devrait faire ce qui suit : Etablir une ligne de steamers, composée de sept ou huit navires de 5,000 ou 6,000 tonnes, qui partiraient des points que je viens de mentionner pour se rendre à un port quelconque sur la baie Georgienne, de ce dernier endroit par chemin de fer jusqu'à Toronto, de Toronto par steamer jusqu'au littoral de l'Atlantique. Sur la section est on devrait employer pour commencer, ou peu de temps après, 25 ou 30 steamers en acier, aussi grands que les écluses pourraient le permettre, commençant à l'extrémité ouest, avec le nombre de steamers que je viens de mentionner pouvant transporter de 175,000 à 200,000 boisseaux de grain, munis de tous les appareils les plus modernes pour le chargement et le déchargement de tous les genres de fret. A l'est, le terminus du système de navigation devrait être Collingwood, où il faudrait construire un élévateur moderne ; muni de deux bras et pouvant décharger une cargaison dans l'espace d'environ cinq heures. Ces deux bras devraient pouvoir décharger 20,000 boisseaux de grain à l'heure, et être construits sur le même modèle que ceux qui sont en usage à Chicago, Buffalo et autres grands centres. A part cela, il faudrait construire des remises pour y placer le fret et les marchandises, et y installer tous les appareils modernes pouvant servir à faciliter le maniement du fret et à en diminuer le coût.

De Collingwood à Toronto la voie ferrée devrait être munie de rails de 100 livres à la verge, la compagnie devrait posséder des wagons d'une capacité de chargement de 25 tonnes, et comme il existe une différence de niveau de plus de 300 pieds entre Collingwood et Toronto, les convois lourdement chargés se dirigeant vers l'est bénéficieraient de l'inclinaison de la voie sur presque tout le parcours du chemin, si ce n'est sur une courte distance de cinq ou six milles, où il existe une rampe un peu raide. Cette disposition particulière de la voie permettrait donc à une seule locomotive de remorquer d'immenses convois.

A Toronto, on construirait un élévateur semblable à celui de Collingwood, à l'exception des bras qui ne sont pas nécessaires, mais on y ajouterait une voie élevée où les convois auraient accès et du sommet de laquelle les wagons déchargeraient leur grain dans un tuyau le conduisant directement à bord du navire, sans qu'il ait besoin de passer à travers un élévateur.

Grâce à ce nouveau procédé, les navires du tonnage de ceux qui pourraient traverser les écluses de nos canaux seraient chargés dans l'espace d'une heure ou une heure et demi, et contiendraient environ 70,000 boisseaux de blé. Ils se rendraient de là à Montréal où un autre élévateur serait construit et maintenu continuellement rempli de grain. Ces navires feraient le trajet de Toronto à Montréal avec une cargaison de 30,000 à 40,000 boisseaux de grain, la balance de la cargaison serait contenue dans des allèges partant de Toronto, de sorte qu'en arrivant au port de Montréal à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, les gardiens pourrait compléter le chargement du navire dans l'espace d'une heure ou d'une heure et demie, et cela sans le secours de l'élévateur, la cargaison de l'allège se transbordant par gravitation dans la cale du steamer. Il faudrait avoir recours à ce système d'allège, parce que le steamer ne devrait pas tirer plus de 14 pieds d'eau pour pouvoir traverser les canaux de Toronto à Montréal, mais à ce dernier endroit, une fois son chargement complété, c'est-à-dire ayant environ 110,000 boisseaux de grain dans sa cale, il continuerait sa route vers le port terminus situé sur le littoral de l'océan. A ce dernier endroit, il faudrait aussi construire un élévateur semblable à celui de Collingwood, muni de deux bras, et qui pourrait décharger la cargaison dans l'espace de cinq heures. Cela fait, le steamer se rendrait immédiatement au quai où se trouve la houille, où un chargement complet de ce combustible n'attendrait que le moment d'être jeté dans sa cale ce qui se ferait dans l'espace de trois ou quatre heures. D'autres marchandises pourraient être placées dans l'entrepont du navire et transportées par la route du golfe et du fleuve Saint-Laurent et du lac Ontario jusqu'à Toronto où à n'importe quel autre endroit situé entre ces deux points.

Le port de Toronto devrait être pourvu des appareils les plus modernes pour le déchargement rapide des cargaisons de houille, ainsi que de deux ou trois grues rapides coûtant environ $20,000 chacune. Une cargaison de 2,000 tonnes serait déchargée dans l'espace de cinq ou six heures.

Ces appareils devraient pouvoir décharger chacun de quatre à quatre tonnes et demi de houille à la minute. Des appareils du même genre devraient aussi être installée à Montréal.

La compagnie devrait aussi prendre les moyens de construire un vaste élévateur, des halles à marchandises et un entrepôt froid à son port de mer, où les expéditeurs pourraient envoyer toutes leurs marchandises à une saison où elles trouveraient un écoulement avantageux sur les marchés européens. Ces produits pourraient être emmagasinés à cet endroit, moyennant un prix raisonnable, et conservés jusqu'au moment où le vendeur ou le producteur jugeraient à propos de les expédier en Angleterre. Dans cette dernière alternative les expéditeurs feraient bien d'envoyer leurs marchandises à ce port avant la clôture de la navigation, afin de les expédier pendant le cours de l'hiver à travers l'océan. La même règle pourrait s'appliquer aux marchandises importées. Elles seraient emmagasinées à ce dernier endroit durant les mois d'hiver, et expédiées dans l'ouest du Canada à l'ouverture de la navigation. Je crois que l'on devrait construire ces navires de manière à ce qu'ils puissent passer dans nos canaux actuels, mais aussi de manière à pouvoir les agrandir dans le cas où l'on finirait par augmenter les dimensions des écluses des canaux entre Kingston et Montréal, tout en ne diminuant aucunement leur apparence ou leur solidité.

Jusqu'à présent, les primes exigées par les assurances maritimes tant sur la coque du navire que sur sa cargaison ont nui considérablement à la route du Saint-Laurent, étant du double et souvent trois fois plus élevées que celles exigées par la route de New-York et de Boston, et tendant à augmenter sans cesse par suite des nombreux naufrages survenus dans le Saint-Laurent entre Montréal et Québec, où l'on a fait passer des navires tirant beaucoup plus d'eau qu'il y en avait dans le chenal, en un mot, essayant de faire passer un navire de 10,000 tonnes, à travers un chenal fait pour recevoir des navires de 5,000 tonnes. Vu leur tirant d'eau considérable et les dimensions restreintes du chenal, ces steamers se trouvent dans l'impossibilité de manœuvrer librement, et sont exposés à s'échouer à chaque instant. Nous avons là la cause directe de l'augmentation survenue, dans les taux d'assurance, non seulement sur la coque des navires mais aussi sur la cargaison, tant pour l'aller que pour le retour, et c'est pour cela que nos importations ont abandonné la route du Canada pour nous parvenir via Boston et New-York et le pont suspendu de Niagara.

La quantité de produits ainsi détournés de la route du Saint-Laurent représente une moyenne d'environ 20,000 chargements de wagons par année, qui traversent la rivière Niagara pour être distribués à Hamilton, Toronto, London et tous les endroits de l'ouest. Tous ces obstacles disparaîtraient pour l'ouest du Canada ; les taux d'assurance seraient réduits de moitié au moins, car le chenal étroit destiné à laisser passer des navires ayant un fort tirant d'eau a été considérablement élargi et remplacé par une rivière ayant un demi mille et plus de largeur, où un navire tirant 18 ou 19 pieds d'eau peut passer à toute vapeur, de jour ou de nuit, sans danger, sans crainte de

M. MACLAREN (Perth).

s'échouer, sans avoir à payer de compte de remorquage, de travail additionnel, et sans crainte de subir des dommages à sa coque comme cela arrivait si fréquemment pour les steamers océaniques.

Par suite des nombreux naufrages survenus dans la route du Saint-Laurent entre Montréal et Québec, les assureurs ont exigé, l'année dernière, une prime de $1.20 pour chaque $100 d'assurance et ils s'attendent à une perte par cinq polices.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Durant quelle période s'attendent-ils à perdre un navire sur cinq assurés?

M. MACLAREN : Durant une saison, et cette prévision semble être juste, si l'on en juge par les primes d'assurances exigées sur la route du Saint-Laurent, en les comparant avec les primes de Boston et de New-York.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette prétention est absurde. Ils peuvent fixer leurs tarifs sur cette base, mais la chose n'en est pas moins ridicule.

M. MACLAREN : Cela est possible, mais nous ne voulons pas payer des primes d'assurance aussi élevées. Je crois être en état de prouver tout ce que j'avance. Il est certain qu'une proportion considérable de nos importations anglaises nous arrivent par la route de New-York et Boston. Environ 15,000 ou 20,000 chargements de wagons entrent au Canada par la route de la rivière Niagara alors que toutes ces marchandises pourraient nous arriver par la route du Saint-Laurent, si nos voies navigables étaient convenablement outillées. Il est regrettable de songer que tout ce fret doit être apporté au Canada par des voies étrangères, quand en dépensant un peu d'argent, nous pourrions l'amener ici par la route du Saint-Laurent.

Ce que je viens de dire vous donne une idée, M. l'Orateur, de ce que je crois être les véritables moyens à prendre pour transporter cette classe de marchandises. Il y a, à part cela, une autre classe de produits d'une nature périssable, comme les produits de la laiterie, le lard fumé et le jambon, ainsi que les fruits et les volailles qui exigent un mode de transport plus rapide et des compartiments froids. Des dispositons particulières devrait être prises à ce sujet, comme suit :

On devrait se procurer des navires ayant une plus grande vitesse, pouvant faire au moins 20 milles à l'heure, aménagés pour le transport des passagers, et munis de compartiments froids; ces navires feraient escale aux principaux points d'expédition, ou au points de concentration de ce que l'on peut appeler le fret rapide, tel que le beurre, le fromage, les œufs, les fruits, les volailles. Ces steamers devraient faire deux ou trois voyages chaque semaine dans les deux sens. Les ports terminus seraient munis par la compagnie d'appareils frigorifiques pour la conservation des marchandises périssables. Des reçus d'entrepôts pourraient être fournis au vendeur ou au producteur, qu'il escompterait aux banques à 50 ou 75 pour 100 de leur valeur réelle, ce qui lui permettrait de laisser ces marchandises dans l'entrepôt jusqu'à ce qu'il soit prêt à les expédier, alors qu'il aurait obtenu les prix de transport les plus avantageux, soit par chemin de fer ou par eau. Je considère que l'adoption d'un système de cette nature diminuerait considérablement le coût du transport de nos importations ou de nos exportations. Je suis également convaincu que le blé du Nord-Ouest serait transporté de Fort-William ou de Port-Colborne à l'océan au prix de 5 ou 6 cents le boisseau, tout en permettant un profit raisonnable, bien que la distance à parcourir soit de 1,700 milles.

Cette route raccourcirait la distance qui sépare Chicago, Duluth, Port-Arthur et Fort-William de Liverpool de près de 800 milles, comparé à la route de New-York.

La plus grande difficulté consiste à faire comprendre au peuple de ce pays tous les avantages que nous avons à notre disposition. Je ne reproche pas à nos compagnies de chemins de fer de retirer le plus de profit possible du peuple, car les affaires sont les affaires, et elles ne cherchent qu'à augmenter leurs profits. Mais je blâme le gouvernement et le peuple canadien de rester indifférent au lieu de prendre les mesures nécessaires pour pouvoir transporter nos produits sur les marchés de l'univers à des conditions aussi avantageuses que le font nos voisins du sud. J'ai entendu dire l'autre jour à un Américain que la nature nous avait doté d'une voie navigable incomparable, ayant une longueur de dix-sept cent milles depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à la mer. Il disait aussi que si nous voulions aider quelque peu à la nature, en améliorant nos voies navigables, nous serions avant peu en position de transporter nos produits sur le marché à aussi bon marché qu'aux Etats-Unis.

Pour les besoins de l'argumentation et à titre de comparaison, je vais maintenant citer certains renseignements contenus dans un discours que j'ai prononcé devant la "Dairy-men's Association", à Woodstock, dans le cours de janvier dernier.

J'ai d'abord parlé de l'exportation du blé de Buffalo à Liverpool. Le taux du fret de Buffalo à Liverpool était de 11½ cents par 100 livres, tandis que le taux du fret de certains points de l'ouest d'Ontario à Liverpool était de 21 cents par 100 livres. Le bétail, de Toronto à Portland, une distance de près de 500 milles plus considérable, 28 cents, de Chicago à Montréal, 25 cents, des comtés de Perth, Bruce, Huron ou Gray, à Montréal, 33 cents, soit 8 cents de plus que de Chicago à Montréal. Le transport d'un wagon chargé de bétail expédié de Listowel, une ville située dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, coûtera $1.25 par tête plus cher que s'il était expédié de Chicago à Montréal, bien que la distance qui sépare

ces deux endroits soit de 400 milles plus longue que de Listowel

En 1901, les Etats-Unis expédièrent plus de 500,000 têtes de bétail en Angleterre. Si leur transport avait coûté ce qu'il aurait coûté au Canada, ils auraient déboursé $500,000 de plus.

Les Américains ont développé 1,000 milles de leur grande voie navigable, à partir de Duluth, Chicago, Milwaukee, etc., jusqu'à Buffalo. Il y a 22 ans passés, en 1880, le tarif du transport par chemin de fer de Chicago à New-York était de 19½ cents par boisseau. En 1899 ce tarif n'était plus que de 11 cents par boisseau. Durant la même période les tarifs de transport par eau,, entre les endroits que je viens de mentionner, étaient comme suit :

1880—13 cents par boisseau.
1897— 5¾ cents par boisseau.

Cette diminution constante dans le prix du transport par eau a été le résultat des améliorations apportées à la voie navigable au Saut et ailleurs.

Une autre chose intéressante relativement à ces tarifs, M. l'Orateur, c'est le coût du transport des produits. D'après des renseignements incontestables, il paraîtrait que l'immmense quantité de fret qui passe par le canal du Sault, laquelle a dépassé cette année 28,000,000 de tonnes, a été transportée au prix de 80-100mes de mill par tonne par mille. La moyenne des taux de fret sur les chemins de fer américains a été de 8 mills par tonne par mille ; nous avons donc là la preuve évidente que les compagnies de navigation américaines transportent les produits de Duluth et Chicago à Buffalo, distance de 1,000 milles, pour le dixième du prix exigé par les chemins de fer qui font le service parallèlement à ces canaux. En d'autres termes, les compagnies de navigation font pour $1, ce que les chemins de fer exigent $10 pour accomplir.

Ceux qui savent à quoi s'en tenir sur le commerce des grands lacs, prétendent que si les 40,000,000 de tonnes de marchandises qui sont passées sur les lacs l'année dernière, à l'ouest de Buffalo, avaient été transportées en payant les taux exigés par nos chemins de fer, cela aurait coûté à la nation américaine environ $200,000,000 de plus qu'elle a payée, et l'on croit de plus qu'au moins 10,000,000 de tonnes du fret qui est passé dans les canaux du Sault, n'auraient pas été transportées n'eût été les avantages offerts par le transport par eau. Les taux de transport exigés par les compagnies de chemins de fer auraient égalé la valeur de la marchandise une fois rendue à sa destination.

J'ai attiré l'attention de la Chambre sur l'activité qui règne sur les voies navigables des Américains, les merveilleux développement et l'essor qu'elles ont donné au développement des ressources de l'ouest.

Je veux, maintenant, M. l'Orateur, que nous prenions en considération nos propres voies navigables et ce qui en constitue le

M. MACLAREN (Perth).

point le plus important pour le moment. Bien que nous possédions une voie navigable incomparable, qui s'étend de la tête du lac Ontario à la mer et pour laquelle notre province a dépensé environ $47,000,000 pour en améliorer les canaux, etc., nous n'avons pas un seul navire pour transporter nos produits jusqu'à l'océan. C'est là, à mon avis, la seule raison de l'état de choses qui règne actuellement dans le pays et des taux de transport exorbitant perçus par les compagnies de chemins de fer au détriment de la population de notre province—une province dont les intérêts agricoles représentent une somme de $1,200,000,000, qui rapporte chaque année des produits de tous genres représentant un montant de $300,000,000 arrachés de son sol par l'industrie et le travail d'un quart de million de notre population.

Si ce grand problème du transport est résolu d'après des principes d'affaires, nous quadruplerons nos exportations, nous doublerons la valeur de nos terres, et tout en utilisant nos voies navigables durant la saison d'été, nous ferons plus que doubler la quantité de fret que nos chemins de fer seront appelés à transporter. L'année dernière, les taux de fret et d'assurance via le port de Montréal étaient tellement élevés qu'ils paralysaient complètement le trafic. Je vais citer comme exemple de la chose les taux de fret de l'ouest de Toronto, Ontario, à Londres, Angleterre, qui ont été comme suit :

Fromage via Montréal, 68:90 cents par cent livres.
Fromage, via Portland, 55:50 par cent livres.

La Chambre remarquera que les taux d'assurance étaient également très élevés via Montréal, variant de 40 cents à $1.20 par $100, tandis que via Portland ils n'étaient que de 35 cents par $100. Pourquoi les taux d'assurance sont-ils de 68.90 à Montréal contre 55.50 à Portland ? Quelle peut être la raison de cette énorme différence ? Si nous pouvions réduire nos taux de fret en utilisant nos voies navigables comme cela se fait aux Etats-Unis, le montant économisé de ce chef serait suffisant pour acheter un bon nombre de fermes, de têtes de bétail et de caisses de fromage. Je cite ces faits à la Chambre sachant qu'ils parlent par eux-mêmes et que leur exactitude ne peut être contredite.

Si les Américains réussissent à utiliser leurs voies navigables de manière à amener une réduction considérable dans leurs tarifs de transport, pourquoi ne pourrions nous pas faire la même chose dans ce pays? Pour ma part, je crois la chose possible, et je voudrais que nous nous mettrions immédiatement à l'œuvre pour réaliser ce projet. Rien ne contribuera à augmenter d'une façon plus efficace la population de notre pays que la réduction dans les taux de transport. C'est très beau de parler d'augmenter la production du beurre et du fromage, d'élever du bétail, des porcs et des volailles en plus grand nombre, de récolter plus de pommes

et plus d'œufs, de produire une douzaine d'autres articles que je pourrais mentionner, mais pourquoi dépenser tant d'argent et de travail pour arriver à cette fin, quand nous pouvons épargner tant d'argent aux fabricants et aux producteurs de ce pays en dépensant quelques millions de dollars qui nous reviendront dans quelques années et qui nous procureront des taux de transport plus convenables pour le reste de nos jours.

A une heure la séance est suspendue.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

M. MACLAREN : Quand vous avez quitté le fauteuil, j'étais à parler de la nécessité qu'il y a de réduire les taux de transport des différents produits agricoles, forestiers et miniers, et je disais que cette réduction nous permettrait non seulement de réaliser des profits plus considérables, mais aussi de produire plus de beurre, plus de fromage, plus de bétail, plus de volailles, plus de porcs, et ainsi de suite. Je disais qu'il était dans notre intérêt d'utiliser nos voies navigables afin d'amener une réduction dans les taux de transport. Je dois dire ici, qu'après avoir fait ces remarques ou des remarques semblables devant la convention des fabricants de fromage à Woodstock, le président, M. Robert Ballantyne, qui fait partie de l'une des plus importantes maisons d'exportateurs de fromage et de beurre, tant au Canada qu'en Angleterre, se leva et prononça les paroles suivantes :

Il est certain que les faits et les chiffres cités par M. Maclaren sont étonnants, et je sais que les taux sont exacts, et que la population de ce district, situé à l'ouest d'Ontario, est plus intéressée dans cette question que les gens de l'est. Je sais que vous payez des prix de transport bien plus élevés dans cette partie du pays que les gens de l'est. Je sais que les compagnies de chemins de fer s'entendent entre elles pour exiger de vous des taux de fret plus élevés via Montréal que par la voie de Portland, et je sais que votre fromage a beaucoup à souffrir d'être expédié par Portland. Je possède une grande expérience à ce sujet. Je crois que c'est nous qui avons expédié la plus grande quantité de marchandises de Portland l'été dernier, et je crois que les pertes que nous avons subies auraient suffi à payer trois fois les taux de transport exigés du port de Montréal. En envoyant nos cotes de prix pour le fromage à nos clients anglais, nous ne pouvons les augmenter de six pence, car cela nous empêcherait de le vendre ; nous sommes donc obligés d'indiquer les prix par la route qui coûte le meilleur marché pour le transport, afin de pouvoir le vendre. Toute l'affaire c'est que le chemin de fer Canadien du Pacifique se sert de la route du Saint-Laurent et fait de Québec son point de départ afin de pouvoir établir un tarif de concurrence pour transporter ces produits par sa ligne et les rendre jusqu'à Québec au lieu de Montréal. A l'avenir, des steamers pourvus de compartiments froids vont partir de Montréal, et vous feriez mieux d'expédier votre fromage à bord de ces navires, nous voulons faire de la route de Montréal une route à bon marché. Il se pourrait que le chemin de fer Canadien du Pacifique vous dirait : " Nous allons transporter vos produits de Québec à 13 cents meilleur marché par 100 livres que de Montréal ", et je suis persuadé que lorsque le temps d'adopter des résolutions sera arrivé, qu'il y en aura une de présentée sur cette question.

Je n'insisterai pas davantage sur le discours prononcé par M. Ballantyne, seulement je l'ai lu pour faire comprendre à la Chambre qu'il partage ma manière de voir sur cette question du transport. Je vais maintenant lire la résolution concernant cette question du transport qui a été adoptée par les membres de l'association de l'industrie laitière, à la clôture de la convention :

Que les membres de l'association de l'industrie laitière sont d'avis qu'il est important d'améliorer les canaux canadiens et les voies navigables conduisant au fleuve Saint-Laurent, afin de placer le producteur canadien dans la position la plus avantageuse possible pour soutenir la concurrence avec les producteurs d'autres pays pour le trafic anglais et étranger, et que copie de cette résolution soit envoyée au ministre des Chemins de fer et Canaux.

Que demande soit faite au ministre de l'Agriculture à Ottawa, de prendre les mesures qu'il croira nécessaires pour obtenir un nombre suffisant de wagons-glacières pour l'expédition du fromage durant la prochaine saison, ainsi que des entrepôts munis d'appareils réfrigérants aux centres d'expédition.

Cette résolution parle par elle-même. J'espère donc qu'elle va avoir bon effet, et qu'elle va contribuer à faire améliorer nos moyens de transport actuels.

Je vais maintenant citer partie d'une lettre que m'écrit un de mes amis de Chicago, dans laquelle il indique les taux de transport exigés durant le mois de mars dernier, sur les produits expédiés de Chicago à Liverpool :

Via Portland et Saint-Jean, taxe de transport sur le beurre, 63 cents par 100 livres.
Via Portland et Saint-Jean, taxe de transport sur le fromage, 48 cents par 100 livres.
Via Portland et Saint-Jean, taxe de transport sur la viande, 43 cents par 100 livres.
Via Portland et Saint-Jean, taxe de transport sur les animaux vivants, 28 cents par 100 livres.
Via Boston et Saint-Jean, taxe de transport sur le beurre, 65 cents par 100 livres.
Via Boston et Saint-Jean, taxe de transport sur le fromage, 50 cents par 100 livres.
Via Boston et Saint-Jean, taxe de transport sur la viande 45 cents par 100 livres.
Via Boston et Saint-Jean, taxe de transport sur la viande, 45 cents par 100 livres.

Ces prix sont tous pour des wagons complets—et bien souvent, pendant l'année, les taux sont abaissés et on obtient quelquefois une diminution de 5 ou 10 cents par 100 livres, sur le fromage, et même de 15 et 20 cents par 100 livres sur le beurre.

M. l'Orateur, je demande à mes honorables collègues des deux côtés de la Chambre de bien étudier ces chiffres et de faire ce que je fais en ce moment ; qu'ils disent à la Chambre, qu'ils disent au pays ce qu'il faut penser de l'inertie et de l'insouciance de notre population qui permet à nos rivaux de nous couper ainsi l'herbe sous le pied. Il n'est pas étonnant de voir les

grands syndicats américains chercher à accaparer nos chemins de fer, de même que nos lignes océaniques. Le réseau Hill de l'ouest veut atteindre New-York et Boston, et les autres ports de l'Atlantique pour se rendre maître du trafic maritime. L'achat du chemin de fer Canada Atlantique n'est qu'une partie de ce grand projet, et le signe avant-coureur d'une combinaison dont le but est d'amener à New-York et Boston, par les grandes voies ferrées américaines et les cours d'eau, tout ce que le Canada peut produire. Tous nos produits seront alors expédiés en Europe sur des navires américains, et nous qui avons des voies navigables et des chemins de fer électriques non encore exploités, nous nous croisons les bras et nous nous contentons de regarder faire.

J'ai dit, M. l'Orateur, des chemins de fer électriques non exploités ; en effet nous devrions en avoir dans toutes les parties du pays, dans toutes les campagnes reculées, pour amener dans les centres nos animaux, notre grain, nos œufs, nos volailles, nos fruits, notre fromage, notre beurre, et tout ce que nous avons à exporter. Nous devrions avoir des élévateurs, des hangars, des entrepôts dans les villes comme Hamilton, Toronto, Port-Hope, Belleville, Kingston, Brockville, Ottawa, Ogdensburg, du côté des Etats-Unis, et depuis Montréal jusqu'à l'Atlantique, de l'autre côté. Si les produits pouvaient être emmagasinés de cette manière, l'expéditeur aurait le choix des tarifs de transport par eau, si nos routes navigables étaient améliorées, ou par chemin de fer. Il faut que le Canada fasse quelque chose dans ce sens, et qu'il le fasse tout de suite.

M. l'Orateur, il me reste quelques chiffres et quelques exemples à citer et je reprendrai mon siège après avoir lu la résolution que j'ai l'intention de soumettre à la Chambre. Mon honorable ami, le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) parlant de la question du transport, à un banquet tenu il y a quelques semaines, disait :

> Une autre chose qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que la mesure des distances n'est plus le mille, mais l'heure. Il nous faut, non seulement, un transport à bon marché, mais aussi un transport rapide.

Je ne partage pas tout à fait cette opinion, car la distance, au point de vue du commerce, ne se calcule pas par milles ou par jours, mais par le coût du transport. Ainsi, par exemple, géographiquement, Ontario est de 1,000 milles plus rapproché du marché Anglais que le Dakota ou le Minnesota, mais ces derniers en sont en réalité de 1,000 milles plus rapprochés de l'Angleterre, grâce à leurs moyens de transport moins coûteux. Un baril de farine de Minneapolis est transporté de Duluth à Buffalo,—1,000 milles plus rapprochés de 16 cents. Un baril de farine, transporté à une égale distance, depuis Ontario, jusqu'à un port de mer, coûte 45 cents.

M. MACLAREN (Perth).

Revenons un instant aux grands lacs de l'ouest, du Canada et des Etats-Unis. Les grands centres vers lesquels convergent les produits des Etats-Unis, du nord et de l'ouest et des provinces et des Territoires de l'Ouest canadien, sont Chicago, Milwaukee, Duluth et Fort-William, à la tête des lacs Michigan et Supérieur. Les principaux articles d'exportations de ces régions sont le blé, le maïs, la farine et autres denrées. Sur les immenses quantités de produits reçues dans ces ports en 1900, il y avait pour l'exportation : 6,000,000 de barils de farine, 200,000,000 de boisseaux de maïs et de blé ; or, 5,850,000 barils de farine et 170,000,000 de boisseaux de blé et de maïs ont été transportés aux ports de l'Atlantique viâ Buffalo, et seulement 150,000 barils de farine et 30,000,000 de boisseaux de blé et de maïs sont passés par Montréal et la route du Saint-Laurent.

Je n'ai pas les chiffres de la dernière saison de navigation, à Montréal, mais ils sont de beaucoup moins élevés que ceux que je viens de donner.

Un mot maintenant, M. l'Orateur, de nos moyens de transport. On a dû remarquer que la masse des produits arrivés à Buffalo, a été transportée par eau, sur un parcours de 1,000 milles, sur des navires du modèle le plus moderne et le plus perfectionné, pendant que le trafic arrivé à Montréal par le Canadien du Pacifique, le Grand Tronc, et le Canada Atlantique, après avoir franchi une longue distance, par voie ferrée. Comme je l'ai dit, il y a un instant, un baril de farine est transporté de Duluth à Buffalo—1,000 milles—pour 16 cents, tandis qu'un baril de farine, expédié d'Ontario à un port de mer, coûte 45 cents et quelquefois plus, parce qu'en dépit de nos cours d'eau incomparables, nous n'avons pas de système organisé de transport par eau, à l'intérieur.

Il n'y a pas d'exemple plus frappant des progrès présents et futurs de l'ouest et de l'importance du transport par eau, que le merveilleux développement du trafic du Sault Sainte-Marie.

Trafic du Sault Sainte-Marie.

Année.	Nombre de navires.	Tonnes de fret.
1890..	10,557	9,041,213
1895	17,956	15,062,580
1901..	20,041	28,403,065

Tout stupéfiants que soient ces chiffres, ils ne revèlent qu'une partie du trafic des grands lacs—le plus considérable du monde entier. L'an dernier, il est passé 42,000,000 de tonnes de marchandises dans la rivière Détroit. C'est presque quatre fois plus que le trafic du canal de Suez, la grande artère commerciale entre l'Europe et l'Asie. Ce trafic est supérieur au trafic réuni de Liverpool et Londres, les deux plus grands ports du monde. C'est presque le double du trafic du port de New-York, qui a été de 25,085,000 tonnes pendant les douze mois expirés le 1er juillet 1901.

Pour donner un autre exemple de l'activité commerciale des grands lacs, je dirai que l'ensemble de la flotte engagée dans ce trafic compte 3,500 navires. Réfléchissons à ces chiffres et demandons-nous ce qui arriverait si, nous Canadiens, pouvions employer sur les routes canadiennes, une flotte de 500 navires, pour ne rien dire des 3,500. Ces 3,500 navires emploient 52,000 hommes d'équipage et fournissent du travail à 150,000 hommes, comme commis, pelleteurs de grain, de charbon, de minerai, comme arrimeurs, débardeurs et autres. Pendant les huit mois de navigation de 1900, les départs et arrivages ont été comme suit :

Chicago, 17,017 navires, 13,834,000 tonnes.
Duluth, 11,526 naviers, 14,433,500 tonnes.

Les arrivages et départs à Chicago, égalent ceux des ports de New-York et Nouvelle-Orléans, réunis, et presque ceux des ports de Boston, Baltimore, Philadelphie et Nouvelle-Orléans, réunis, et ces ports sont ouverts toute l'année.

Un autre fait intéressant relatif à la valeur du trafic qui s'est fait au canal du Sault Sainte-Marie, durant la dernière saison de navigation. Il a été de 28,403,065 tonnes, soit une augmentation de 2,750,000 tonnes sur le trafic de la saison précédente. Cet énorme trafic est évalué à $288,529,500.

Sans entrer dans les détails, je dirai que 18,000,000 de tonnes de ce trafic représente du minerai de fer et de cuivre, et 10,000,000 de tonnes des denrées alimentaires et produits généraux.

Il est impossible de calculer ce que rapporterait une route navigable, à travers le centre du Canada, premièrement, comme voie d'exportation pour le grain ; deuxièmement, comme voie d'exportation pour les produits d'Ontario ; troisièmement, comme voie d'exportation et d'importation pour les marchandises en général ; quatrièmement, comme moyen de transport pour le charbon, entre la Nouvelle-Ecosse et les villes d'Ontario.

1. Les experts les plus éminents s'accordent à dire qu'une telle route serait très économique, vu ses avantages géographiques.

2. Elle serait le grand débouché pour le blé de notre vaste Nord-Ouest.

3. Cette route offrirait des avantages commerciaux à la province d'Ontario, et au nord de l'Etat de New-York, qui fourniraient un trafic renumérateur, et la route du Saint-Laurent deviendrait le canal reconnu des importations et des exportations du monde entier.

Je pourrais continuer pendant des heures à citer des chiffres, à faire des comparaisons, à donner des exemples, pour établir que le Canada devrait instituer sans délai une commission d'ingénieurs et de représentants du commerce chargée d'étudier le meilleur moyen d'améliorer et utiliser nos cours d'eau, pour nous mettre en état de lutter avec l'Australie, le Sud-africain, l'Amérique du Sud, les Etats-Unis, la République Argentine, la Russie et tous les pays qui transportent leurs produits par eau.

J'espère que malgré l'époque avancée de la session, plusieurs membres de cette Chambre, des deux partis, prendront la parole sur cette importante question et je répète que je regrette que le mauvais état de ma santé ne m'ait pas permis de provoquer ce débat plus tôt. Quoi qu'il en soit, ces quelques remarques ne seront peut-être pas inutiles. Appuyé par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), j'ai l'honneur de proposer :

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants:—"pendant les derniers vingt ans les producteurs d'articles alimentaires du Canada qui se disputent la clientèle anglaise ont donné un essor phénoménal à l'industrie agricole dû en bonne partie aux tarifs avantageux accordés par les compagnies de transport rivales, ce qui leur a permis de fixer et de déterminer en quelque sorte la valeur des produits alimentaires dans tout l'univers.

"Que l'intensité de la concurrence commerciale du jour exige impérieusement le développement de nos ressources nationales et l'abolition de tout ce qui pourrait faire obstacle au transport de nos produits agricoles sur les marchés du globe et les entraves qui pourraient gêner notre commerce ; et que les conditions actuelles doivent servir au développement du commerce, et non le commerce se plier à des conditions arbitraires ou artificielles.

"Que, vû l'économie réalisée par le transport par eau, l'intérêt général du Canada demande que l'on fasse plus largement usage de nos voies fluviales entre le lac Supérieur et le littoral maritime, donnant par là des facilités de transport meilleures et plus économiques par nos exportations des Territoires de l'Ouest et de l'Ontario et pour le développement de notre commerce interprovincial.

"Que cette Chambre est, en conséquence, d'avis qu'il est opportun et de toute nécessité que le gouvernement prenne immédiatement, en ce qui concerne nos routes fluviales et l'industrie de la construction navale, les mesures les plus propres à compléter rapidement notre système de transport tant intérieur que maritime."

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. l'Orateur, il est regrettable que ni le gouvernement ni la Chambre n'aient pu prendre connaissance, un peu à l'avance, de l'amendement que vient de proposer l'honorable député de Perth (M. McLaren). Je viens d'en entendre la lecture pour la première fois, et je n'y vois pas grand chose à répliquer ; mais, dans les circonstances, je ne vois pas qu'il soit possible pour le gouvernement d'accepter cette résolution, en amendement à une motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides ; d'autant plus que personne n'a été mis à même d'en étudier les termes. Je me vois, par conséquent, dans l'obligation de demander à la Chambre de repousser cet amendement.

Quant au discours que l'honorable député vient de prononcer, je dois dire que la statistique et les renseignements qu'il contient,

et qui seront insérés dans les "Débats", seront très utiles à la députation et au public. Quelques-uns de ces chiffres ont déjà paru dans les journaux, mais non sous cette forme condensée et précise, et je remercie l'honorable député du travail qu'il s'est imposé pour faciliter l'étude et l'intelligence de cette question.

Je sais qu'il porte un vif intérêt à tout ce qui touche à l'agriculture et surtout à l'industrie laitière, et je ne doute pas que le résultat de ses longues études de ces problèmes sera lu avec intérêt et profit par les députés et le public en général. Mon seul regret, c'est que l'assistance n'ait pas été plus nombreuse.

Il y a dans le discours de mon honorable ami un ou deux points qu'il a surtout cherché à faire ressortir et sur lesquels je m'arrêterai un instant. Le premier c'est que nos cours d'eau sont défectueux et devraient être améliorés. Je ne suis pas du tout de cet avis. Les voies navigables du Canada sont de beaucoup supérieures à celles des Etats-Unis. Dans les grands lacs de l'ouest nous avons les mêmes moyens et les mêmes avantages que nos voisins. Qu'un navire parte de Duluth ou de Fort-William, il peut se rendre à l'extrémité est du lac Erié et entrer à Port-Colborne aussi facilement qu'à Buffalo, bien que l'outillage pour le service des marchandises ne soit pas aussi complet à Port-Colborne qu'à Buffalo. Mais le gouvernement est déjà à l'œuvre pour combler cette lacune, et de grands travaux se font à cet endroit, et quand ils seront terminés je crois que Port-Colborne fera une concurrence sérieuse à Buffalo, sous le rapport des avantages qu'il offrira pour le transbordement du grain et autres produits, des navires des grands lacs aux navires qui naviguent dans les canaux.

L'honorable député a établi une comparaison entre Buffalo et Montréal, au point de vue des prix de transport ; mais la comparaison n'est pas juste, parce que Montréal est un port de mer, tandis que Buffalo est relié à l'Atlantique par plusieurs centaines de milles de chemin de fer ou de transport par eau, par un canal bien modeste.

L'honorable député prétend que les voies navigables aux Etats-Unis ont fait diminuer les tarifs de transport sur les chemins de fer américains. Je n'ai pas étudié cette question assez à fond pour suivre mon honorable ami dans tous ses calculs; mais d'après ce que je connais des tarifs de transport de chemins de fer américains, je ne crois pas que l'existence du canal Erié, de Buffalo à New-York, les ait matériellement affectés. Si ces taux sont moins élevés que sur les voies ferrées canadiennes, cela est dû à deux causes : D'abord, l'énorme quantité de trafic qui a permis à ces compagnies de mieux niveler leurs voies et d'acquérir d'autres avantages, et ensuite, la vive concurrence qui existe entre les nombreuses lignes de chemins de fer, entre Chicago et l'ouest et les ports de l'Atlantique.

M. FISHER.

Il est vrai que c'est un désavantage sérieux pour les produits agricoles d'Ontario, quand on compare à ce qu'il en coûte pour les expédier en Angleterre, avec ce qu'ont à payer les mêmes produits venant des Etats de l'ouest qui sont beaucoup plus éloignés. Voilà un des plus grands obstacles que nous avons à surmonter dans l'exportation de nos produits agricoles en Angleterre ; et toute proposition tendant à faire disparaître cette difficulté mérite d'être favorablement accueillie par le parlement et par le pays.

Je considère, que depuis quelques années, et à l'heure qu'il est, le Canada a beaucoup fait pour aplanir cet obstacle. D'abord, nos canaux ont été creusés à une profondeur de 14 pieds, et des navires d'une capacité d'environ 60,000 boisseaux de grain peuvent partir de l'extrémité ouest des grands lacs et aller jusqu'à Montréal sans transbordement. Ce fait seul met nos voies navigables bien au-dessus des voies navigables des Etats-Unis, où aucun navire de ce tonnage ne peut apporter une cargaison de l'intérieur du pays, jusqu'à un port de mer, sans transborder sa cargaison à Buffalo, sur les petits bateaux du canal Erié. Malgré cela, les tarifs au Canada, pour atteindre un port de mer, sont beaucoup plus élevés qu'aux Etats-Unis pour une égale distance. Mais la différence n'est pas autant dans les tarifs des chemins de fer sur le continent, que dans les prix des steamers océaniques.

Cette dernière question est très importante et elle occupe l'attention de nos hommes publics depuis bien des années. Le gouvernement a fait beaucoup de démarches pour arriver à une solution. L'honorable député a reconnu lui-même que les taux d'assurances exigés par les compagnies sur les navires, par voie du Saint-Laurent, sont beaucoup plus élevés que par voie de New-York, et cela seul est un facteur important quand il s'agit de comparer les prix. Depuis quelques années le gouvernement fait des efforts pour faire disparaître cette inégalité, et si on veut consulter le budget supplémentaire produit ce matin, on y verra que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries demande un crédit de $280,000 pour perfectionner notre système de phares, de bouées et autres appareils destinés à venir en aide à la navigation dans le Saint-Laurent. Nous espérons que ces sacrifices auront pour effet d'abaisser sensiblement le taux des assurances sur le Saint-Laurent. Les compagnies ont même fait savoir que les taux seraient abaissés si les réformes indiquées dans le projet du ministre de la Marine et des Pêcheries étaient mises à exécution.

L'honorable député peut voir par là que le gouvernement, loin de se désintéresesr de cette question, l'a étudiée à fond, et si le parlement lui accorde le crédit qu'il demande, il se mettra à l'œuvre dès cette année et fera les améliorations demandées par les personnes les plus en état de se prononcer sur la question.

L'honorable député a aussi parlé des tarifs différentiels accordés par certaines compagnies de chemins de fer. Je ne vois pas d'autres remèdes à cela que la création d'une commission de chemin de fer. Un bill à cet effet a été soumis à la Chambre durant la présente session et il a été discuté à fond, et j'espère qu'il le sera encore avant la prorogation, afin que le pays soit bien mis au courant de toute la question. Je n'ai aucun doute que le même projet de loi sera ramené devant le Chambre assez tôt pour être adopté et je considère qu'une commission des chemins de fer comme celle que propose ce bill, est le moyen le plus simple et le plus efficace de mettre fin aux abus dont on se plaint actuellement relativement aux tarifs différentiels accordés par certaines compagnies.

Pour le moment, je ne suis pas prêt à dire jusqu'à quel point ces abus nuisent au commerce. C'est une des questions que la commission des chemins de fer aura à régler. Tous les cas qui se présenteront seront soumis à cette commission et les témoins seront interrogés sous serment et je ne crois pas qu'il soit possible d'imaginer un meilleur tribunal qu'une semblable commission, instituée spécialement pour cela, pour établir la vraie situation et faire disparaître les abus et les griefs dont on se plaint.

L'honorable député a aussi parlé de la nécessité d'encourager l'établissement d'une ligne de navires pour le transport des produits depuis l'extrémité ouest des grands lacs jusqu'à Montréal. Je regrette beaucoup qu'une ligne semblable n'existe pas depuis longtemps, mais la cause en est au manque d'esprit d'entreprise de la part des Canadiens, et à leur peu d'empressement à profiter des avantages que leur offrent nos voies navigables. Nous possédons une magnifique voie, ininterrompue, depuis Fort-William jusqu'à Montréal. Nos lois concernant le cabotage offrent toutes sortes d'avantages pour la création d'une ligne de steamers sur les grands lacs et si on n'en a pas profité, c'est sans doute parce que nos capitalistes n'ont pas jugé à propos de placer leur argent dans cette entreprise.

Mon honorable ami n'a certainement pas eu l'intention de dire que le gouvernement devrait faire plus que d'offrir tous ces avantages. J'ai toujours été surpris de voir qu'il n'avait pas une ligne de navires engagée dans le transport de l'énorme trafic des produits de la péninsule du Niagara, surtout pour les fruits, entre Hamilton et les ports environnants et Montréal. On a laissé les chemins de fer accaparer cet immense trafic. Puisqu'il est admis que le transport par eau est moins coûteux, surtout pour les marchandises qui prennent beaucoup d'espace, je ne comprends pas qu'une si faible proportion de ce trafic se fasse par eau. Voilà une question qui devrait faire l'objet d'une enquête. Je répète qu'il est surprenant, qu'avec les énormes avantages qu'offrent nos canaux et nos lacs, on n'ait pas fait plus d'efforts pour établir des lignes de steamers, afin de transporter le trafic de l'ouest.

Je dirai, de plus, que je vois de grands avantages dans l'établissement d'une ligne de navires à compartiments froids, qui traverseraient le lac Erié, le lac Ontario et les canaux en été, et se rendraient à Montréal et transborderaient leurs cargaisons à bord des navires transatlantiques qui sont tous munis de réfrigérateurs.

Je n'ai pas à m'étendre sur les facilités et les avantages qu'offrent ces compartiments froids, sur les steamers entre Montréal et l'Europe. L'honorable député a cité un écrit qui prouve clairement que ces accommodations sont bien supérieures à tout ce qu'on trouve dans les ports américains. Dans son propre commerce, il a pu constater que si les prix sont plus bas via Portland, le fromage se détériore en route, tandis que par voie de Montréal, si les tarifs du fret sont un peu plus élevés, le fromage ne souffre pas pendant la traversée, et arrive en bonne condition de l'autre côté. Il admettra qu'il vaut mieux payer un peu plus cher à Montréal et de pouvoir livrer le fromage, en bonne condition, sur le marché anglais, que payer un peu moins cher à Portland et de voir le fromage se détériorer en route. Je n'en dirai pas davantage sur ce côté de la question, si ce n'est que je ferai remarquer à mon honorable ami que lorsqu'il nous demande de lui fournir une meilleure accommodation à Portland, il ne doit pas oublier que Portland est un port étranger et que nous n'avons aucune autorité sur les navires qui partent de ce port.

M. MACLAREN : L'honorable ministre fait erreur. Je ne demande pas d'aider au commerce dans les ports américains, mais qu'on améliore les voies canadiennes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'avais compris que l'honorable député approuvait les idées exprimés par un membre de l'Association de l'Industrie laitière qui demandait au gouvernement de donner de meilleures commodités au commerce à Portland. Je ne parlerai pas des chiffres que mon honorable ami a cités. Ils demandent à être soigneusement étudiés. Avant de reprendre mon siège, et mettant tout esprit de parti de côté, je ferai remarquer à l'honorable député qu'il aurait dû faire comme moi et ne pas introduire de politique dans cette question, en amenant cette résolution sous forme d'un amendement à la motion du ministre des Finances demandant que la Chambre se forme en comité des subsides. Une résolution, avant d'avoir été soumise préalablement au government, équivaut à une motion de non-confiance.

M. MACLAREN : J'ai donné au ministre des Travaux publics une copie de la résolution.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le ministre des Travaux publics n'était pas

ici et je ne connaissais rien de la résolution, pas plus que les autres membres du cabinet. Toute politique mise de côté, je puis dire que le Canada, tant sous le régime actuel que sous l'ancien gouvernement, a dépensé des sommes énormes pour améliorer les moyens de transport. Notre système de canaux est probablement le plus complet et le plus beau du monde entier. Le chemin de fer de l'Intercolonial, le Grand Tronc et le Pacifique Canadien, auxquels le pays a fortement contribué, sont aussi un des plus beaux réseaux de l'univers, eu égard à notre population. Le Canada paie aujourd'hui l'intérêt des sommes qui ont été dépensées pour perfectionner nos moyens de transport. Nous ne retirons pas de ces moyens tout le parti que nous pourrions en retirer. Notre système de canaux n'est pas utilisé à la centième partie de ces capacités. Si des capitalistes entreprenants voulaient fournir les navires nécessaires, rien ne pourrait empêcher de faire, au moyen de nos canaux, un trafic dont nous n'avons pas d'idée, et l'entreprise serait très profitable et pour les actionnaires et pour le pays.

Je considère que ni le gouvernement ni le peuple n'ont manqué à leur devoir sous ce rapport. Si nous ne retirons pas de ces sacrifices tous les avantages qu'ils sont susceptibles de rapporter, c'est que notre population a dirigé ses efforts d'un autre côté—nos cultivateurs et nos commerçants s'occupaient de produire et de vendre dans les meilleures conditions possibles. On s'aperçoit maintenant qu'il nous faut de meilleurs moyens de transport, non pas sous forme de canaux ou de chemins de fer, mais sous forme de matériel roulant pour nos voies ferrées et de navires pour nos canaux. Soyez certains que le Canada saura résoudre le problème en profitant des avantages qui existent déjà. Toute la population, j'en suis certain, a confiance que cela sera fait et je ne doute pas non plus que toutes les difficultés seront surmontées avant longtemps. Je répète qu'il est regrettable de ne pouvoir adopter cette résolution, vu les circonstances dans lesquelles elle a été présentée. Cela n'empêche pas que je partage les opinions de l'honorable député de Perth sur un grand nombre de points et j'ai la conviction que les Canadiens profiteront des moyens déjà à leur disposition et que nous aurons bientôt sur les lacs une flotte capable de rivaliser avec celle des Etats-Unis et que le commerce se fera par les voies canadiennes au lieu de se diriger vers les ports américains.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : La motion qui nous est maintenant soumise est probablement la plus importante pour les cultivateurs que le parlement ait eu à discuter. Puisque le ministre des Chemins de fer nous promet qu'à la prochaine session il déposera un projet de loi pour régler le trafic sur les chemins de fer en instituant une commission, il vaut peut-être mieux attendre pour voir ce que le gouvernement fera. Les cultivateurs ont tout intérêt à expédier leurs produits sur le marché dans des conditions aussi économiques que possible. Il a été clairement démontré que les compagnies de chemins de fer leur imposent des taux différentiels. Il nous reste à savoir si la commission pourra faire cesser cet abus. A l'heure qu'il est, on transporte les animaux de Chicago à Boston à plus bas prix que de Toronto à Boston, sur les mêmes lignes. J'ai ici un récépissé pour des animaux expédiés de Chicago à Boston pour 28 cents par 100 livres.

J'ai devant moi le récépissé de marchandises d'un endroit situé à 80 milles au nord de Toronto, et je constate qu'on n'a exigé que 33 cents par cent livres pour ces effets expédiés à Boston. Les taux de transport de Chicago sont réduits de $7.50, soit une diminution de 3 cents. Si cela est vrai—il ne saurait exister de doute à cet égard, car j'ai dans les mains la reconnaissance—il existe une injuste qui devrait être supprimée. Voici un autre récépissé pour des animaux expédiés de Toronto à Boston, à un tarif de 25 cents par cent livres, sans diminution aucune. Il y a donc une différence de $1.14 sur chaque animal pesant 1,400 livres qu'on embarque à bord d'un navire. Cette différence constitue une défaveur à l'égard des cultivateurs canadiens.

Des renseignements certains me portent à déclarer que, tout bien considéré, le cultivateur américain, pour chaque bœuf qu'il expédie en Angleterre, a un avantage moyen de $2 sur le cultivateur canadien. Que révèle cet état de choses? Nos cultivateurs, qui cherchent à améliorer leur état, se dirigeront vers le pays qui leur présente le plus d'avantages. Peut-on s'étonner d'avoir à constater que les terres dans Ontario et dans tout le pays, perdent de leur valeur, quand on voit les compagnies de chemin de fer établir cette différence à notre préjudice? Le ministre des Chemins de fer et Canaux ne saurait établir trop tôt la commission dont il a parlé. Je ne suis pas prêt à condamner le gouvernement pour n'avoir pas encore accompli cette réforme, car cette injustice existe depuis très longtemps. Mais si les ministres veulent porter remède au mal dont on se plaint, les cultivateurs seront contents. En attendant, je ne puis pas condamner le gouvernement avant de l'avoir vu à l'œuvre sous ce rapport.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : L'honorable ministre de l'Agriculture m'a quelque peu surpris, en déclarant que cet amendement à la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides, n'est en réalité qu'une motion de défiance dans le gouvernement. Il y a à peine quelques jours, les amis de l'honorable gentleman ont accepté un amendement à la proposition que la Chambre se forme en comité des subsides, présenté par un partisan du gouvernement ; ils n'ont pas alors trouvé que cet amendement constituait une motion de

défiance. Je veux parler de la motion de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) concernant l'embargo sur le bétail canadien. Les ministres pourraient tout aussi bien accepter la proposition qui est maintenant soumise à la Chambre, car elle ne contient rien qui soit plus outré que ce qu'on pouvait lire dans l'amendement auquel je fais allusion. L'excuse invoquée par le ministre de l'Agriculture pour empêcher l'adoption de cette motion et pour rallier à son idée ses propres partisans, est en réalité bien faible. L'honorable gentleman a dit que notre système de compartiments-glacières à bord des navires l'emportait de beaucoup sur celui des Etats-Unis. Cela est vrai. Mais comment se fait-il que les taux de transport soient si élevés, lorsqu'il s'agit d'expédier des marchandises ou du bétail d'un port canadien? De deux choses l'une, ou les compagnies de navigation ne se font pas concurrence, ou les taux d'assurance maritime sont trop élevés. Tout me porte à croire que c'est cette dernière raison qui est la cause de cette défaveur, car les taux d'assurance maritime est de beaucoup moins élevé sur le trafic venant des ports américains. Chose étrange à constater! On nous a dit à maintes reprises, depuis quelques années, que le gouvernement actuel avait fait tout en son possible pour rendre la route du Saint-Laurent aussi parfaite qu'on pouvait l'exiger ; que le gouvernement avait creusé et élargi le chenal, que ce dernier avait une profondeur de 14 pieds sur toute sa longueur et qu'il était suffisamment éclairé. Si toutes ses réformes se sont accomplies, pourquoi le ministre de l'Agriculture vient-il nous dire, aujourd'hui, que le budget supplémentaire qui vient d'être déposé sur le bureau de la Chambre, contient un item se rapportant à des améliorations à faire au système d'éclairage de la route du Saint-Laurent? Sans hésiter, je reconnais que cette amélioration est nécessaire ; cependant cette déclaration du ministre est loin de corroborer l'affirmation, souventes fois répétée, de sir Louis Davies. L'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries a prétendu, à maintes reprises, que le gouvernement avait fait tout ce qu'il fallait pour rendre cette route parfaite et pour diminuer les taux d'assurance. Le ministre de l'Agriculture s'étonne de constater le trafic de l'ouest d'Ontario se fait plutôt par chemin de fer que par eau.

Depuis plusieurs années, l'honorable monsieur chante aux cultivateurs canadiens qu'il a établi un système de compartiments-glacières à bord des wagons ; cela leur permet de transporter les produits périssables de la ferme jusqu'à la mer. Il s'étonne que les cultivateurs aient cru à sa parole et se servent de ce système de compartiments frigorifiques. Il est vrai qu'ils n'ont pas trouvé cette réforme aussi parfaite qu'il l'a prônait, mais ils ont ajouté foi à ses déclarations et ils se servent de ce système. Je reconnais que si le cultivateur du sud-ouest d'Ontario se servait de navires pour le transport de ses fruits, il en retirerait peut-être certains avantages. Pour réussir en cela, il faudrait perfectionner le système de compartiments frigorifiques à bord des navires. Pourquoi ? Parce que le transport est moins rapide et qu'il est possible que les fruits se gâtent dans les steamers tout autant que dans les wagons. Le ministre de l'Agriculture ne s'est pas occupé de perfectionner le système de transport de ces produits périssables par eau entre, par exemple, Hamilton, Grimsby et Montréal. Il ne devrait donc pas être surpris de constater que nos cultivateurs et nos producteurs expédient leurs produits par terre et non par eau, car les vaisseaux ne les accommodent pas assez. L'honorable monsieur dit que les Canadiens devraient profiter des avantages que leur offrent nos superbes routes fluviales. A-t-il déjà songé qu'il doit exister un vice quelque part pour empêcher nos producteurs de se servir de ces moyens de transport ? Seraient-ce les taux élevés, le besoin d'un transport plus rapide, les avantages au point de vue du chargement ou du déchargement de la cargaison ? Il doit y avoir quelque raison pour expliquer l'attitude de notre population, sous ce rapport. Le fait seul de cette anomalie devrait démontrer à l'honorable monsieur la nécessité d'en rechercher la cause et d'appliquer un remède radical, le plus tôt possible. Il ne suffit pas de dire que notre système est parfait. Ces routes fluviales ne sont pas telles qu'on nous les avait représentées ; en cela, j'exprime l'opinion des expéditeurs du pays. On voit souvent des Canadiens expédier leurs produits par les ports américains ; ils profitent des avantages de transport que leur offrent nos voisins, et ils laissent de côté nos routes fluviales et nos chemins de fer. A mon sens, nous ne saurions trop nous hâter à remédier à cet état de choses, afin que nos expéditeurs puissent se servir de nos routes fluviales, comme ils devraient le faire. L'honorable ministre nous a dit que le gouvernement avait amélioré la route du Saint-Laurent, en l'éclairant mieux. Cela est vrai ; mais les ministres ont prétendu depuis plusieurs années, qu'ils avaient fait tout ce qui était nécessaire aux fins de la navigation sous ce rapport ; leurs partisans ont fait chorus. A la dernière session, l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries déclarait que les navigateurs trouvaient la route du Saint-Laurent parfaite ; qu'il avait demandé à des capitaines de navire de lui indiquer ce qu'il fallait faire encore, et que ces derniers lui avaient répondu qu'ils n'avaient rien à lui suggérer. Aujourd'hui, le ministre de l'Agriculture nous dit que dans le budget supplémentaire se trouve un crédit d'au delà de $280,000, destiné aux travaux en vue de perfectionner l'éclairage du Saint-Laurent. Il doit donc y avoir un défaut quelque part. Je crois, maintenant, comme j'ai toujours cru, que le Saint-Laurent n'est pas aussi bien éclairé qu'il devrait

l'être ; s'il en était autrement, les taux d'assurance ne seraient pas si élevés. Il est évident que tout n'est pas parfait dans cette route, et le ministre reconnait ce fait en demandant un crédit qui lui permettra de perfectionner l'éclairage de cette route.

L'honorable monsieur prétend que nos voies fluviales sont supérieures à celles des Etats-Unis. Il veut par là démontrer que nous pourrions expédier aux marchés étrangers nos différents produits à meilleur marché par le Canada que par les Etats-Unis. L'honorable représentant de Perth-nord (M. McLaren) dit ce qui suit dans sa résolution :

"Que cette Chambre est, en conséquence, d'avis qu'il est opportun et de toute nécessité que le gouvernement prenne immédiatement, en ce qui concerne nos routes fluviales et l'industrie de la construction navale, les mesures les plus propres à compléter rapidement notre système de transport tant intérieur que maritime."

L'honorable ministre prétend que nos voies fluviales sont de beaucoup supérieures à celles des Etats-Unis, et il invoque cela en réponse à l'affirmation que le transport coûte moins cher par les canaux américains que par les canaux du Canada. Il ne faut pas oublier que plus un pays est grand, plus il a de produits à expédier, plus grande est la concurrence des compagnies de navigation, et moins élevés sont les taux d'assurance. On doit tenir compte de ce fait quand il s'agit de l'immense volume de produits transportés par les routes fluviales des Etats-Unis. Il est aussi une autre raison qui a bien son importance, et c'est celle-ci : nous ne nous sommes pas assez occupés de nos voies fluviales. Cela ne saurait être mis en doute, à mon sens. Je ne puis trouver de raison pour expliquer comment nos chemins de fer ne peuvent transporter nos produits, disons de Windsor à Montréal, à aussi bon marché qu'ils peuvent transporter les marchandises de Milwaukee, de Saint-Paul, de Minneapolis à Montréal. Pourquoi ne le font-ils pas ? Coûte-t-il plus cher de transporter 100 livres de marchandises à 1,500 milles qu'à 1,000 milles ? Sans doute, car plus la distance est longue, plus élevés doivent être les frais de transport. Cependant ces compagnies de chemins de fer transportent plus loin les marchandises, en exigeant un tarif moins élevé. Qu'est-ce que cela nous démontre ? Ne devons-nous pas conclure qu'il y a une surcharge dans le tarif de transport par tout le Canada ? Cela ne nous fait-il pas voir la nécessité d'établir une commission de chemins de fer, ou un tribunal quelconque, pour avoir la haute-main sur les chemins de fer, lorsqu'il s'agit de déterminer les taux de transport ? Ce n'est pas tant la concurrence qui cause cet état de choses, parce que certains chemins de fer ne peuvent suffire à transporter tout le trafic qu'on leur confie. Ces compagnies devraient donc pouvoir transporter les marchandises expédiées par des Canadiens, à aussi bon marché pour le moins, que les compagnies américaines le font réellement, en tenant compte de la distance parcourue.

Il doit y avoir une autre cause à cet état de choses. Quelle est-elle ? Pourquoi les Canadiens ne profitent-ils pas des avantages que leur offrent nos splendides voies fluviales ? Il doit y avoir trop peu de vaisseaux, et dans ce cas, cette partie de la résolution qui suggère au gouvernement d'étudier cette question, n'a-t-elle pas sa raison d'être ? Que le gouvernement prenne immédiatement, en ce qui concerne nos routes fluviales et l'industrie de la construction des navires, les mesures les plus propres à compléter rapidement notre système de transport tant intérieur qu'extérieur, voilà les termes mêmes de la résolution. N'est-ce pas là suggérer au gouvernement quelque chose de très raisonnable ? Est-il inopportun pour la Chambre de demander au gouvernement d'étudier attentivement tous ces sujets ?

Il y a quelques jours, une députation s'est rendue auprès des ministres pour leur demander d'accorder des primes à l'industrie de la construction des navires. Supposons que le gouvernement se rende à cette demande, quel sera le résultat de cette attitude ? Nous verrons s'établir d'autres chantiers d'où sortiront un plus grand nombre de navires, et cela nous permettra de perfectionner nos moyens de transport. La concurrence sera plus active, et nous aurons tous les vaisseaux qu'il faudra à notre commerce et à notre industrie, ce dont nous manquons maintenant. Le pays a besoin de certaines réformes ; c'est une vérité que nous constatons tous les jours. La résolution présentée par l'honorable député de Perth-nord a sa raison d'être ; le gouvernement devrait l'accepter, car il n'y a aucune raison au monde pour la refuser et pour ne pas déclarer que nous désirons faire ce qui est suggéré dans cette motion. Les ministres peuvent dire : Nous étudions attentivement cette question, mais si l'opposition peut nous suggérer une idée quelconque dont nous pourrons tirer profit, nous sommes prêts à accepter son aide, et à faire tout en notre possible, et sans retard, pour favoriser la construction des navires du Canada.

On a dit que le chenal depuis le lac Supérieur jusqu'à Montréal, mesure quatorze pieds de profondeur. Certains expéditeurs soutiennent le contraire. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a affirmé, à maintes reprises, que nous avions ce chenal. Qu'importe, après tout ? Nous constatons que les propriétaires de navires montrent de la répugnance à profiter autant que nous le voudrions, de nos grandes routes fluviales. Il doit y avoir une raison à cet état de choses ; je dis qu'il appartient au gouvernement de rechercher la cause de cette anomalie et d'y apporter remède le plus tôt possible.

L'auteur de cette proposition nous a cité des statistiques qui démontrent le volume du

commerce qui passe par le canal du Sault Sainte-Marie, l'augmentation et la valeur de ce trafic. L'an dernier, 2,041 navires sont passés par ce canal. Cela me fait comprendre qu'il y a concurrence suffisante, en tant que les Américains sont concernés, et que si nous avions la même chose ici, nous constaterions bientôt une diminution des prix du transport. La plus grande partie du grain qui passe par le canal du Sault s'en va à Buffalo. On nous dit qu'il prend cette route, parce que les expéditeurs paient moins cher, et qu'ils ont plus d'avantages pour faire transporter leur grain à un port de mer. Les grandes routes fluviales des Etats-Unis ne sont pas comparables aux nôtres. Le canal Erié n'est en aucune façon à comparer avec la route du Saint-Laurent. Cela ne change rien à la question, mais la raison véritable, à mon sens, c'est que nos voisins ont plus de concurrence entre les compagnies de chemin de fer de Buffalo et de New-York. Je suis convaincu que c'est là la raison de cet immense transport de grain par cette route, et qu'il ne faut pas prétendre que cette dernière, de Buffalo à New-York, l'emporte sur la route du Saint-Laurent. C'est grâce à cette concurrence que le prix du transport est moins élevé. C'est là la raison pour laquelle une très grande partie du grain prend ce chemin, au lieu de se diriger vers Montréal. On a dit souvent que si nous avions le canal de la baie Georgienne, cette anomalie disparaîtrait. Cela peut être vrai, jusqu'à un certain point. Je crois qu'en ce qui concerne le transport du grain du Nord-Ouest, la construction de ce canal nous rendrait de grands services. Mais il faut nous demander si le peuple canadien peut, actuellement, payer le coût de cet ouvrage, et si les revenus que nous retirerons de ce dernier nous excuseront d'avoir accompli cette entreprise. Quant à moi, je ne crois pas qu'on puisse répondre dans l'affirmative, du moins maintenant. A mon avis, on devrait sans retard aucun, perfectionner notre système de canaux et toutes nos autres routes fluviales.

Souventes fois, nous avons entendu dire ici même que, depuis que ce gouvernement avait pris les rênes du pouvoir, il avait terminé la route du Saint-Laurent et notre système de canaux. Nous n'avons qu'à examiner les estimations budgétaires, pour nous convaincre que cela n'est pas vrai, et que nous dépensons autant d'argent que dans le passé pour perfectionner cette route et notre système de canaux. Ce n'est pas de cela que je me plains, parce que je crois que cette dépense est absolument nécessaire. Mais, à mon avis, le gouvernement devrait se hâter, plus qu'il ne l'a fait jusqu'à présent, de terminer cette grande entreprise. Nos progrès n'ont pas été assez rapides.

Trois ou quatre ministres de la Couronne s'occupent à discuter entre eux et la Chambre comprendra combien il est difficile pour moi de continuer mon discours. Je veux qu'ils m'accordent leur attention, parce que, si je réussis à faire une certaine impression sur eux, il faut qu'ils écoutent ce que j'ai à dire. S'ils voulaient se montrer assez courtois pour m'écouter, je leur en serais très reconnaissant. J'ai constaté ce cas si souvent, que je suis obligé d'en parler.

L'honorable ministre des Travaux publics, à mon sens, a fait preuve de plus d'esprit d'entreprise et de plus d'énergie dans ses efforts pour accomplir ce travail, qu'aucun autre ministre de la Couronne, et je dis que, depuis quatre ou cinq ans, bien que nos adversaires aient dénoncé les dépenses et le travail de leurs prédécesseurs, cette entreprise n'avance pas plus rapidement que sous l'administration précédente. Voilà ce qui nous démontre la nécessité de nous hâter, parce que le temps marche et de nouvelles routes sont construites. Il serait beaucoup plus difficile d'empêcher le commerce du pays de prendre ces nouvelles routes, si nous retardons à terminer la nôtre, que d'obtenir ce commerce, si nos grandes voies fluviales étaient prêtes pour le transport de ce trafic qui nous est offert. En parcourant les chiffres qu'on nous a cités, il y a quelques jours, et qui démontrent la quantité de grain qui nous vient des ports de la baie Georgienne, je constate qu'une très grande partie de ce trafic passe par les chemins de fer, malgré les dépenses énormes que nous faisons pour améliorer les routes fluviales de ce pays. Nous avons le Canada Atlantique qui transporte des millions et des millions de boisseaux de grain de Parry-Sound à Montréal.

Il y a le Grand Tronc qui transporte tous les ans, de 11,000,000 à 12,000,000 de boisseaux de grain de Midland à Montréal et du blé en quantités énormes de Meaford, de Collingwood, de Goderich, de Sarnia à Montréal. Tous ces chemins de fer transportent du grain, et si les ports que je viens de mentionner ont des élévateurs pour transbordement du grain, ces compagnies nous aideront beaucoup sur ce point, car, plus nous transporterons de grain par ces routes, moins on en expédiera à Buffalo, si nous continuons à perfectionner notre système de navigation, comme nous le faisons en améliorant l'éclairage de ces voies fluviales, en réduisant le coût d'assurance, nous engagerons notre population à se servir, pour le transport de son grain, des routes canadiennes, au lieu des voies américaines, comme elle le fait maintenant, suivant l'honorable ministre de l'Agriculture. Nous ne pouvons retarder un seul instant à constater l'importance de la résolution soumise à la Chambre par l'honorable député de Perth. Ce dernier mérite nos félicitations et nos remerciements ainsi que ceux des expéditeurs du pays, et spécialement des cultivateurs, pour avoir soulevé ce sujet ici, et pour avoir fourni à la Chambre tant de renseignements précieux qu'il a recueillis sur cette question. Les détails qu'il a donnés à la Chambre sont vrais et tels qu'il lui a été possible de les obtenir. Ce sont des renseignements précieux, et il a présenté sa cause de telle façon que le gouvernement

devrait, le plus tôt possible, étudier cette matière plus sérieusement qu'il ne l'a fait dans le passé. Pourquoi les ministres n'accepteraient-ils point cete proposition ? Si le gouvernement n'a rien à craindre, s'il a fait tout son possible, ce serait la reconnaissance de ce qu'il a fait. Je dis donc que les ministres devraient adopter cette résolution à l'unanimité, comme ils ont fait l'autre soir pour la motion de l'honorable représentant de Labelle (M. Bourassa) concernant le commerce des bestiaux du pays.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai à tant de reprises, traité ici même cette question de transport, que j'hésite à parler de nouveau sur ce sujet. Ce dernier est toutefois si important, qu'on m'excusera si je le discute de nouveau. Mon honorable ami (M. MacLaren) a dit, avec raison, que cette matière revêt une importance telle que toutes les autres questions deviennent secondaires, pour ainsi dire. La fusion de plusieurs compagnies de paquebots transatlantiques vient d'ajouter un nouvel intérêt à ce sujet. Personne ne peut prédire ce qu'il adviendra de cette combinaison commerciale, parce que celle-ci n'existe que depuis quelques jours à peine. Certaines gens croient que M. Morgan se propose non seulement de fusionner en une seule toutes les lignes de navigation qu'il pourra accaparer, mais encore d'exploiter ces paquebots en correspondance avec un système de chemins de fer américain. Quant à moi, c'est là mon opinion. Je crois qu'avant que nous soyions très vieux, nous constaterons que M. Morgan et son syndicat qui détient les actions de chemins de fer américains, fusionneront ces voies ferrées et ces lignes de navires qui font le service non seulement sur l'océan, mais encore sur les lacs. Autrement dit, ils pourront établir un tarif uniforme de l'ouest à l'est. Sans doute, nous ne pouvons aujourd'hui, lutter contre une association aussi puissante ; mais je ne désespère pas de l'avenir de notre pays. Nous vivons dans une ère de progrès et d'activité, et nous pouvons construire des navires en très peu de temps, en réalité. Le pays n'est pas tellement pauvre que nous ne puissions voir à nos besoins sous ce rapport. Au cours de l'an dernier, nous avons fait beaucoup de progrès. Je ne dis pas cela pour me vanter, car en toute sincérité, je considère que cette question est bien au-dessus des rivalités des partis politiques. Nos prédécesseurs ont travaillé dans ce sens; ils ont contruit le Pacifique et terminé une partie de nos canaux. La construction du Pacifique a occupé notre attention pendant plusieurs années, et nous avons consacré à cette entreprise notre argent et notre crédit. Il nous faut nous occuper du problème du transport tel qu'il se présente à nous aujourd'hui. Mon honorable ami (M. MacLaren) ne doit pas perdre de vue les progrès que nous avons faits. Il vaut aussi bien rendre ce fait aussi évident que possible. Nous améliorons les ports de nos lacs.

M. SPROULE.

L'honorable gentleman a demandé pourquoi notre système de canaux ne nous avait pas attiré plus de trafic. La raison en est évidente. Il a visité Boston et il a constaté l'immense outillage qui se trouve dans ce port ; il a vu ce brise-lames de cinq milles de longueur qui protège ce hâvre. Sur la rive canadienne, à Port-Colborne, nous n'avons pas même un semblant de port. Comment un gros navire chargé de grain ou d'autres produits peut-il se rendre à Port-Colborne, quand on ne trouve à cet endroit aucun avantage pour décharger les cargaisons? Aujourd'hui, nous outillons Port-Colborne et ce n'est pas un mince travail. Notre système de canaux est à peu près terminé, et le ministre de la Marine va voir à l'éclairer par l'électricité, afin de rendre nos routes fluviales plus sûres et plus avantageuses. Nous améliorons les ports de Midland, de Collingwood, d'Owen-Sound et de Parry-Sound, qui sont de véritables réservoirs pour notre commerce.

Qu'on me permette d'appeler l'attention de la Chambre sur la nouvelle attitude du Grand Tronc. Depuis quelques années, ce chemin de fer était véritablement une ligne américaine, en été comme en hiver. Je suis heureux de pouvoir dire que M. Hays est bien décidé à se servir de la route du Saint-Laurent. Aussi le Grand Tronc va-t-il faire construire incessamment un élévateur considérable et de vastes entrepôts dans le port de Montréal, pour l'avantage de son trafic. Cela seul prouve que nous avons fait beaucoup de progrès. En effet, si la route du Saint-Laurent n'eût pas été améliorée, le Grand Tronc ne serait pas revenu à Montréal. Le chenal entre cette ville et la mer s'améliore aussi rapidement que nous avons de l'argent pour faire ce travail. Si mon honorable ami de Perth se trouvait dans ma position, il comprendrait facilement combien il est difficile de mener à bien des entreprises aussi vastes. Quand je suis entré en fonctions, pour une raison ou pour une autre, le ministère n'avait pas la moindre flottille de cure-môles. Les dragueurs ne se construisent pas en un jour. J'ai dû organiser tout un système, et je regrette que la Chambre termine ses travaux, avant d'avoir vu à l'œuvre ces dragues puissantes. J'avais l'intention d'inviter les chefs des deux côtés de la Chambre à faire l'inspection des travaux du Saint-Laurent, mais, enfin, nous attendrons à une autre session. Nous sommes à outiller le port de Montréal et ce sera bientôt le tour du port de Québec. Déjà on a dépensé beaucoup d'argent pour améliorer ce dernier port, et c'est à peine si les navires d'un fort tonnage peuvent y trouver l'espace suffisant. Les navires qui transportent le trafic de New-York, Boston et Philadelphie prennent des cargaisons énormes, à chaque voyage ; nos navires, très inférieurs relativement, n'ont pu nous permettre dans le passé de faire concurrence aux compagnies américaines.

M. SPROULE : N'est-il pas étrange que les mêmes navires qui font voile de Mont-

réal et de Portland transportent le trafic de Portland à bien meilleur marché que si ce trafic partait de Montréal?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il doit y avoir des raisons pour cela ; en voici une : la plupart des navires qui partent des ports américains, sont plus considérables que la plupart de ceux qui, dans le passé, naviguaient dans nos eaux. Nous disons en français : Paris ne s'est pas fait en un jour. En dépit de notre énergie, nous sommes une nation jeune et nous ne pouvons faire tout en un jour. J'espère qu'avant longtemps, nous aurons une ligne rapide et une marine marchande de premier ordre. Alors probablement, nous serons à la veille de résoudre ce problème si difficile et si coûteux. Il nous a fallu outiller la route du Saint-Laurent sous plusieurs rapports. Notre système de télégraphie à Belle-Isle est terminé ; les travaux de dragage se poursuivent activement ; le ministre de la Marine et des Pêcheries demande à la Chambre de lui voter un certain montant pour lui permettre d'améliorer le service des phares et des bouées. Peut-être tout cela eût-il dû être fait plus tôt. Quant au chenal entre Québec et Montréal, le ministre de la Marine aurait peut-être pu attendre un peu, afin de profiter des nouveaux travaux que nous poursuivons dans cette partie de la rivière. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'insister davantage. Mon honorable ami de Perth-nord a, d'une manière toute spéciale, appelé l'attention de la Chambre sur cette importante question. La façon dont il a présenté sa motion, nous empêche d'accepter celle-ci qui semble plutôt être une motion de défiance dans l'administration. Je ne comprends pas exactement qu'il en soit ainsi, et mon honorable ami, je le sais, n'a pas eu cette intention, mais les règlements de la Chambre nous forcent à considérer ainsi sa proposition. A mon sens, mon honorable ami, après nous avoir donné à la Chambre et au gouvernement le bénéfice de son expérience et de son habileté dans les questions commerciales, peut facilement consentir à retirer sa motion. Nous avons reçu ses explications dans un esprit bien disposé. L'honorable gentleman a signalé à la Chambre et à notre monde commercial, la nécessité de poursuivre notre tâche aussi rapidement que possible. Quant à moi, je le remercie de nous avoir fait profiter de son expérience, de ses connaissances et de son habileté commerciale dans ces questions.

M. N. BOYD (Macdonald) : M. l'Orateur, l'importance de ce sujet pour la population de l'ouest, est la seule excuse que j'invoquerai pour prendre quelques minutes du temps de la Chambre à discuter ce sujet. Le parlement n'a pas à s'occuper de questions aussi importantes que celles du transport, en tant que l'ouest du Canada se trouve concerné. Les colons se dirigent par milliers vers cette partie du pays, et ainsi que j'ai eu l'occasion de le dire, dès l'ouverture de la session, le commerce de cette contrée s'est trouvé réellement paralysé durant une grande partie de l'hiver, parce que nous ne pouvions trouver le moyen d'expédier nos produits aux marchés étrangers. L'immigration se jette vers l'ouest ; le nombre des colons est si grand que, je le crains, pas plus le gouvernement qu'une simple compagnie, ne pourra faire face aux exigences futures de la situation. Je puis rappeler ici une conversation que j'ai eue avec le surintendant du Pacifique, quand j'ai discuté avec lui la question du manque de wagons. C'est cette question brûlante qui intéresse spécialement cette partie du pays ; pour la régler, on demande à tous ceux qui ont quelque influence de l'employer aux fins désirées. J'ai dit à M. Léonard : " Supposons qu'il ne se construise plus de chemins de fer, et que nous prenions simplement l'augmentation naturelle du nombre d'acres mis en culture et celle de la production, en ne tenant compte que de la population actuelle de cette partie du pays, sans parler des immigrants qui nous arrivent, que ferez-vous des produits de l'ouest dans six ans d'ici ? Il me répondit : " M. Boyd, dix chemins de fer ne pourront transporter les produits de cette partie du pays dans deux fois l'espace de temps où vous voudriez nous voir aujourd'hui, accomplir ce travail."

Il est une question dont la Chambre peut s'occuper avec raison et c'est celle-ci : les minotiers de Minneapolis, comprenant l'importance de ce grand grenier à blé, ont conclu un arrangement avec les autorités de Washington, par lequel ils auront la permission de moudre à Minneapolis le blé envoyé en entrepôt. Si le gouvernement et notre population ne comprennent pas que la situation est critique, nous pouvons nous préparer à voir notre grain prendre la direction de Minneapolis et des autres villes américaines.

Le ministre des Travaux publics nous parle fréquemment du port de Buffalo. Il est pathétique, et sincère, je le crois, quand il déplore que notre commerce prenne la route de Buffalo à New-York. Or, des exportateurs m'ont dit que le prix peu élevé du transport du fret entre New-York et les centres européens, est la cause principale de cet état de choses. L'immense commerce maritime du port de New-York permet aux paquebots de transporter le grain à bien meilleur compte là-bas qu'à Montreal. Quelqu'un m'a dit qu'il avait fait transporter gratuitement de Buffalo à New-York, son grain qui devait servir de lest à bord de steamers pressés de lever l'ancre à une époque où il se faisait beaucoup de trafic entre New-York et Liverpool. Je crains que nos ports canadiens ne puissent soutenir une telle concurrence, si nous ne consentons pas à subventionner les vaisseaux qui se rendraient à Montréal ou dans un port d'hiver quelconque que nous choisirions. C'est une ques-

tion très importante que l'honorable représentant de Perth (M. Maclaren) a bien fait de ramener sur le tapis, car j'appréhende forts que bien des gens de l'est ne se rendent pas compte de son importance extrême. Il faudra quatre voies ferrées entre Fort-William et Winnipeg, et deux, ou peut-être trois, à l'est, afin d'accommoder tout le trafic qui s'annonce dans l'ouest et qui sera bientôt un fait accompli. Quand je me suis établi là-bas, il y a peu de temps, nous faisions venir tout ce dont nous avions besoin—pommes de terre, viandes, pain, tout enfin—tandis que aujourd'hui le sol nous nourrit et suffit à nos besoins, et nous avons aussi à exporter 100,000,000 de boisseaux de grains récoltés par un petit noyau de cultivateurs. Abstraction faite de ceux qui vivent dans les villes et les villages, sir William Van Horne, je crois, évalue la population agricole à 40 pour 100 de la population totale. Si 40 pour 100 d'une aussi faible population peut produire une récolte si énorme, que ne devrons-nous pas espérer quand, dans un avenir rapproché, il y aura dans cette contrée près d'un million d'habitants ? Que fera le gouvernement dans cette occurrence ? Si je prends aujourd'hui le temps de la Chambre, c'est parce que je reconnais l'importance de cette question pour l'ouest. Cette importance est telle que le gouvernement ne doit pas la perdre de vue, car le pays le tiendra responsable des résultats obtenus, quels qu'ils soient.

M. T. MURRAY (Pontiac) : Le député de Grey-est (M. Sproule), parlant de la nécessité d'augmenter nos moyens de transport, a fait allusion au canal projeté de la baie Georgienne. Il est trop tôt, a-t-il dit, pour examiner cette question ; le pays n'est pas prêt à accepter ce projet. Mais, après que la Chambre eût entendu le discours du député de Macdonald qui s'est personnellement rendu compte de l'immensité des produits de cette vaste région et de l'avenir brillant qui lui est réservé, chacun de nous, j'en suis sûr, a compris combien il était nécessaire d'augmenter nos moyens de transport de l'ouest au littoral.

La question du canal de la baie Georgienne intéresse au plus haut point la population de la vallée de l'Ottawa, ainsi que le public canadien en général, car ce canal deviendra la grande voie navigable du pays. Il est indiscutable que la nécessité de cette entreprise se fait sentir, et je suis surpris et désappointé de voir que le ministre des Travaux publics n'a pas inscrit au budget un crédit pour les travaux de la rivière aux Français. Je croyais qu'il en serait autrement. Je suis aussi désappointé de voir qu'il n'a pas demandé une somme d'argent pour continuer les relevés hydrographiques, afin que le pays puisse se rendre compte du coût probable de l'entreprise. En tout cas, il est bien entendu que l'exécution de ce projet entraînerait une dépense d'environ $80,000,000. Cependant, cette somme est insignifiante si on la compare aux grands avantages qui découleraient de la construction du canal. Il est reconnu que ce serait la voie la plus courte et celle qui permettrait de transporter les marchandises le plus promptement possible. Je sais que dans l'ouest un certain esprit de provincialisme porte une partie de la population à dénigrer cette entreprise, mais il me semble que nous devrions tous considérer ce projet au point de vue national. Je sais que certaines personnes voudraient qu'une compagnie se chargeât de l'entreprise et que d'autres désirent que le gouvernement la mène à bonne fin. Pour ma part, je suis en faveur de la construction du canal par l'Etat, parce que je crois qu'il sera d'un bon rapport. Il rapportera un intérêt raisonnable sur l'argent dépensé. La construction du canal aiderait aussi beaucoup à la colonisation. Le gouvernement pourrait se dispenser des services des agents d'immigration dans les pays étrangers qui nous envoient parfois des immigrants peu recommandables ; car, l'exécution de ces travaux attirerait au Canada un grand nombre d'ouvriers dont la plupart se fixeraient au pays comme cela est arrivé lors de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans des endroits censés impropres à la colonisation.

Non seulement ces travaux bénéficieraient à l'établissement du pays, mais ils contribueraient à développer les pouvoirs hydrauliques le long de la rivière Ottawa.

Je regrette qu'on n'ait pas agité cette question dans les premiers jours de la session et je ne crois pas à propos de faire aujourd'hui de longs commentaires. J'espère cependant que le ministre des Travaux publics, qui est très actif, et qui a visité lui-même une partie de la route, se mettra courageusement à l'ouvrage à la prochaine session et obtiendra de ses collègues la somme nécessaire à l'exécution des travaux de la rivière aux Français, puis poussera de l'avant l'entreprise entière.

M. CLARKE : Je me range à l'avis de l'honorable député qui vient de prendre la parole et je crois qu'il est regrettable que ce sujet n'ait pas été discuté plus tôt pendant la session, mais la question est si importante pour le consommateur canadien que mon honorable ami de Perth-nord a eu raison, selon moi, de la signaler à notre attention, même à l'heure actuelle. Nous devons lui être reconnaissant de l'étude approfondie qu'il a faite de cette question et des renseignements qu'il nous a fournis sur l'injustice des tarifs de transport adoptés par les compagnies. J'ai entendu avec plaisir le ministre de l'Agriculture déclarer que la résolution était anodine, mais je regrette que, dans les circonstances, le gouvernement n'ait pas consenti à ce qu'elle fut adoptée à l'unanimité des voix. Il est universellement reconnu que la question des moyens de transport est, de nos jours, le grand problème national au

Canada, problème qu'il ne faut pas étudier au point de vue des intérêts de parti. Les chiffres cités par mon honorable ami exigent de notre part un examen sérieux de la situation. Le ministre des Travaux publics ayant été averti, hier, de l'intention qu'entretenait mon honorable ami de présenter cette motion, ce dernier, selon moi, n'a pas été traité avec la courtoisie à laquelle il avait droit de s'attendre dans les circonstances. Il n'est guère possible de lire un journal, quelque soit l'endroit de sa publication, sans trouver dans ses colonnes une allusion à ce problème des moyens de transport. On trouve difficilement un journal qui ne cite pas des faits et des chiffres pour établir l'injustice commise envers les cultivateurs canadiens et les faveurs accordées aux agriculteurs des Etats-Unis afin de les engager à expédier leurs produits vers la mer par les routes canadiennes. Je ne saurais rien ajouter aux réflexions faites par le représentant de Perth-nord, mais c'est avec plaisir que j'appuie sa résolution, la croyant d'une importance vitale pour chaque producteur et chaque consommateur du pays.

M. KEMP : Vu que la session est bien avancée et qu'il y a beaucoup de besogne à expédier avant la prorogation, je n'entends pas m'étendre longuement sur le sujet dont la Chambre est saisie. Un seul jour ne suffirait pas à le traiter à fond. De concert avec ceux qui ont parlé avant moi, je regrette que la question n'ait pas été agitée plus tôt ; je pense néanmoins, que nous devons féliciter le député de Perth-nord de l'avoir signalée à l'attention de la Chambre et du pays, comme il leur a signalé bien d'autres sujets intéressants. Les faits et les chiffres qu'il a cités seront inscrits dans les Débats, et ils nous aideront beaucoup à l'avenir à trouver la solution du problème. Ce problème est complexe, mais il y a trois points qui semblent d'une importance majeure. Ce sont l'outillage du bas Saint-Laurent, la nécessité de vaisseaux convenables pour la navigation fluviale et la fixation des tarifs exigés pour le transport des marchandises. En ce qui concerne la route du Saint-Laurent, nous sommes tous d'opinion qu'il ne faut rien épargner pour l'améliorer, car c'est sur elle que reposent nos espérances. Il peut exister des divergences d'opinion relativement aux routes par où nos produits devraient passer pendant l'hiver ; mais, lorsque la navigation est libre, il importe à chaque province du Dominion que la route du Saint-Laurent soit convenablement entretenue et outillée, afin que les vaisseaux y trouvent les mêmes avantages qu'aux Etats-Unis.

Je voudrais dire un mot de la question des primes d'assurance maritime. Si le gouvernement pouvait exiger, disons, $5,000 de chaque steamer passant par le fleuve Saint-Laurent, je ne crains pas de dire que la marine marchande anglaise éviterait soigneusement de passer par cette route. Pourtant, cette taxe existe et, si l'impôt n'est pas prélevé par le gouvernement, il l'est par les compagnies d'assurance. La différence des primes exigées par les compagnies d'assurance des vaisseaux qui fréquentent nos ports et de ceux qui mouillent dans les ports américains s'élève à $25,000 pour un transport ordinaire. C'est $5,000 par voyage, et $7,500 environ, par saison, est une estimation raisonnnable de la différence des primes d'assurance sur la cargaison. Par conséquent, chaque steamer qui dessert la route du Saint-Laurent paie de $30,000 à $35,000, par saison, de plus qu'un steamer qui dessert les ports de Boston, New-York et Philadelphie.

Le gouvernement se propose, nous a-t-on dit, de consacrer $280,000 pour outiller davantage la route du Saint-Laurent, en y plaçant des sirènes, bouées, phares, signaux et autres appareils semblables. Je voudrais savoir si le gouvernement a jamais consulté des gens d'une expérience consommée, pour connaître ce qu'il en coûterait pour outiller le Saint-Laurent de manière à permettre aux vaisseaux de venir y faire le commerce à d'aussi bonnes conditions que dans les ports américains. Si le gouvernement a appris ce qui en est, il me ferait grand plaisir de savoir ce que cela coûterait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon collègue, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Sutherland), avant d'inscrire cette somme au budget, a consulté des gens ayant fort à cœur les progrès de Montréal et celui de la marine marchande, et j'espère que le présent crédit suffira à éclairer on ne peut mieux la route du Saint-Laurent.

M. KEMP : J'apprends cela avec plaisir. Mais voici où je veux en venir. On devrait établir, à la satisfaction des membres de la Chambre des communes, qu'il est possible d'améliorer suffisamment la navigation du Saint-Laurent pour que les vaisseaux qui y naviguent n'aient pas à payer des primes d'assurance plus élevées que n'en paient les steamers qui mouillent dans les ports américains. Pour ma part, je crois que cela est possible. Mais, si j'en juge par les débats auxquels j'ai assisté dans cette enceinte, je ne suis pas certain que les membres du gouvernement ont adopté une politique qui permettra d'obtenir ce résultat. Il me semble que cette somme de $280,000 sera insuffisante. Je voudrais être convaincu qu'il est possible de rendre la route du Saint-Laurent aussi avantageuse que d'autres routes, en ce qui a trait aux primes d'assurance, etc., pour les vaisseaux n'appartenant pas aux lignes régulières. Il y a plusieurs lignes anglo-canadiennes dont les vaisseaux fréquentent cette route et nous avons des capitaines au fait de la navigation du Saint-Laurent. Mais je crois qu'il est très difficile d'attirer chez nous des capitaines et des officiers de vaisseaux qui fréquentent d'ordinaire d'autres ports. Aussi, je crois que cette question est plus vaste que plusieurs ne le pensaient. Tant que cette différence

existera dans les primes d'assurance, nous ne pourrons pas voir s'accomplir les progrès sur lesquels nous comptions.

L'obligation d'employer un pilote sur un parcours de trois cents milles est un autre désavantage. Nous ne pouvons pas le faire disparaître ; nous pouvons cependant l'atténuer.

Il ne suffit pas d'amener du trafic à Montréal ou à Québec. Nous dirigeons vers ces ports tout ce que nous pouvons y expédier avec les moyens actuellement à notre disposition. Il faut, de plus, nous occuper du bas du fleuve et nous demander comment nous pourrions attirer les steamers. Je ne crois pas que nous ayons à subventionner les vaisseaux ; il me semble que nous pouvons assez améliorer cette route pour les attirer sans cela.

L'insuffisance de vaisseaux canadiens sur les grands lacs a été commentée. Je ne prétends pas trancher la question. Il peut être nécessaire de leur accorder dorénavant plus de protection qu'autrefois, et même de les subventionner. Puisque les Américains ont des vaisseaux sur les grands lacs, nous devrions en avoir également. Tant que nous n'en aurons pas nous ne pourrons pas profiter des avantages qui découlent de nos voies navigables. Nous n'avons pas besoin de nouveaux canaux entre la baie Georgienne et Montréal, il suffira d'utiliser ceux que nous avons déjà. J'aimerais que des personnes expérimentées fissent une estimation du trafic que nos canaux peuvent accommoder et nous disent combien de boisseaux de grain ils permettraient de transporter pendant une saison. Ces renseignements nous convaincraient que nous sommes aujourd'hui en mesure de transporter toutes les céréales qu'Ontario et le Nord-Ouest pourront produire d'ici à plusieurs années.

Permettez-moi de toucher en passant à la question des tarifs pour le transport des marchandises. Le représentant de Perth-nord l'a exposée avec tant de lucidité qu'il sera désormais facile de la bien comprendre. Quelques-uns des faits qu'il a révélés étaient parvenus à la connaissance de la députation par d'autres voies. Il est bien difficile de trouver la solution de cette difficulté. Les producteurs de cette partie du Canada paient 20, 25 ou 30 pour cent de plus que leurs voisins des Etats-Unis pour le transport de leurs produits. Dans certains cas, la différence est peut-être plus grande encore. C'est un grief dont on se plaindra longtemps. Tant que les habitants d'Ontario pourront constater que de l'autre côté de la frontière les conditions sont plus avantageuses, ils ne seront pas satisfaits. A nous d'établir un parallèle entre la situation aux Etats-Unis et l'état de choses qui règne en notre pays ; à nous de chercher à découvrir le mal et d'y apporter remède.

Je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet. Je répète ce que j'ai dit en commençant. C'est à bon escient que le représentant de Perth-nord, même à cette heure avancée de la session, a appelé l'attention de la Chambre sur cette question, et j'appuierai sa motion avec plaisir.

M. KEMP.

M. A. C. BELL (Pictou) : Il est regrettable que le député de Perth-nord n'ait pas pu présenter la résolution dont il désirait depuis longtemps saisir la Chambre, avant qu'il fut trop tard pour lui accorder toute l'attention qu'elle mérite. Je ne puis pas cependant me dispenser de faire quelques commentaires. Le Canada se remboursera-t-il des sommes d'argent que les canaux du Saint-Laurent ont coûté ? Cela dépend de la solution heureuse ou malheureuse du problème que l'honorable député a posé. Il y a deux ou trois ans, comme j'examinais cette question, je fus surpris de constater que, bien que le Canada eut poussé de l'avant la construction et l'amélioration des canaux du Saint-Laurent, la quantité de grain qui passait par cette route allait en diminuant, s'il fallait en juger par les relevés du trafic de Montréal. D'après les apparences, on aurait eu tort de faire toutes ces dépenses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Si l'honorable député me permet de l'interrompre un instant, je lui en dirai la raison. Pendant que nous négligions d'outiller Port-Colborne et d'établir des communications suffisantes par voie ferrée, nos voisins, les Américains outillaient Buffalo et mettaient leurs chemins de fer en mesure de soutenir victorieusement la concurrence, ce qu'il nous était difficile de faire. Voilà tout.

M. BELL : En scrutant plus attentivement la question, j'ai découvert qu'il fallait attribuer ce résultat à la cause que vient de mentionner en peu de mots l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte). D'abord, le port de Montréal manquait des installations nécessaires ; en second lieu, la porte d'entrée, si je puis ainsi parler, de notre système de canaux, Port-Colborne, n'était pas en état de laisser passer un volume considérable de marchandises. Si, grâce à une dépense raisonnable, nous pouvons mettre le Canada en état de retirer du système des canaux du Saint-Laurent les avantages que je crois possible d'en retirer, le public approuvera le gouvernement de faire cette dépense. Quand il fut question de donner à nos canaux une profondeur de quatorze pieds, bien des gens du commerce dans les provinces maritimes comprirent que le jour n'était pas loin où des relations commerciales considérables s'établiraient entre les provinces, où nos lourds produits, la houille et le fer surtout, seraient transportés en grandes quantités dans l'intérieur du pays, dans Québec et Ontario, d'où nous recevrions par eau, à des prix avantageux, une abondance de farineux alimentaires, d'articles ouvrés et d'importations. Une personne en mesure de parler en connaissance de cause a déclaré que, s'il était possible de faire passer par les canaux du Saint-Lau-

rent des vaisseaux tirant exactement quatorze pieds d'eau, on pourrait transporter des marchandises lourdes, telles que la houille ou le minérai de fer, du port de Pictou ou d'un autre port de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Port-Arthur, à la tête de la navigation des lacs, à raison d'un dollar par tonne au plus. Si cela se réalisait, les charbonnages des provinces d'en bas auraient accès à un immense marché qui est aujourd'hui fermé pour eux ; en effet, il est évident qu'à peu près tout l'approvisionnement de houille des provinces d'Ontario et de Québec leur vient présentement des Etats-Unis.

Il y a dans les provinces d'en bas, principalement dans la Nouvelle-Ecosse, de vastes dépôts de houille que nous ambitionnons de vendre à nos compatriotes des provinces d'en haut de qui nous achetons tout. Cette amélioration aurait aussi une signification considérable pour tous ceux qui, dans les provinces maritimes, désirent se livrer à l'industrie. Un fabricant, avec lequel j'ai été en relation d'affaires, était tellement désavantagé par les prix élevés qu'il avait à payer pour le transport de ses produits dans les provinces de l'intérieur, où sa clientèle se recrutait presque exclusivement, qu'en fin de compte, il dut cesser un commerce dans lequel il ne trouvait aucun bénéfice. Je suis convaincu qu'à la présente session la Chambre n'a pas été saisie d'une question aussi importante que celle du commerce interprovincial soulevée par le représentant de Perth-nord (M. McLaren), et je regrette que le temps de la discuter plus à fond nous manque. Je me déclare avec plaisir en faveur de tout ce qu'on pourra tenter pour favoriser ce trafic. J'espère que le jour n'est pas loin où quelques-uns des ports des provinces maritimes deviendront des centres d'exportation d'où partiront des steamers océaniques avec des chargements complets, tandis qu'une flottille nombreuse, venue des ports des provinces d'en haut avec des cargaisons de grain et d'autres produits, alimentera constamment ces centres et rapportera dans l'ouest notre houille et les articles que nous pourrons y écouler. Cette question évoque tant de réflexions qu'il serait oiseux de vouloir toutes les exprimer ; aussi n'ai-je pris la parole que pour dire jusqu'à quel point elle intéresse mes commettants et pour approuver chaleureusement l'exposé habile et minutieux que le représentant de Perth a fait de ce sujet.

M. REID (Grenville) : A cette heure tardive de la session, je n'ai pas, moi non plus, l'intention de me livrer à des commentaires étendus. Je veux cependant soumettre une ou deux observations au ministre. En premier lieu, nous nous rendons tous compte des immenses progrès accomplis par l'Ouest et nous nous réjouissons des quantités considérables de grain qui nous arrivent de cette contrée. C'est une raison d'approfondir nos canaux. Cependant il nous faut de grands bateaux, et des bateaux canadiens sur les grands lacs. Tant qu'il ne sera pas bien entendu que le ministre des Travaux publics ne permettra pas chaque année aux vaisseaux américains de faire le cabotage entre des ports canadiens, l'industrie de la construction des navires, j'en suis convaincu, ne prendra pas au Canada l'essor qu'elle devrait prendre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en ai donné l'assurance et j'ai tenu ma parole.

M. REID (Grenville) : Le pays doit-il comprendre qu'à l'avenir le gouvernement ne permettra jamais aux vaisseaux américains de transporter du grain de Port-Arthur à Midland?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le premier ministre, dans cette enceinte, a énoncé notre politique. Dans le passé, nous avons une fois dérogé à cette politique, à la demande de M. Booth, afin de lui permettre de transporter du grain d'un port canadien dans un autre.

M. REID (Grenville) : S'il est permis de compter sur cette assurance, je crois que l'industrie de la construction des navires prendra son essor et que nous aurons des vaisseaux canadiens pour transporter nos propres céréales.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il se construit présentement dix vaisseaux sur les bords des grands lacs.

M. REID (Grenville) : S'il en est ainsi, je ne crains pas que M. Morgan et son syndicat s'emparent des lignes canadiennes.

Le transport du grain est encore, selon moi, entravé d'une autre façon. Le grain rendu à Port-Colborne doit payer 15 cents par tonne pour descendre le canal Welland. De Buffalo les céréales passent gratuitement dans le canal Erié. Ces 15 cents par tonne équivalent à un demi cent environ par boisseau, ou peu s'en faut. De plus, comme je l'ai fait observer lors d'une session précédente, les vaisseaux, s'ils ont un chargement complet, doivent alléger leur cargaison et confier ce lest au chemin de fer qui longe le canal Welland. Si le gouvernement faisait disparaître cet inconvénient de façon à permettre à un vaisseau de transporter 100,000 boisseaux de grain de Duluth à Port-Colborne, puis à Montréal, cela tendrait à attirer le trafic par la voie du Saint-Laurent, car souvent le prix du transport est si élevé qu'il n'y a plus de profit pour un vaisseau qui doit se délester. J'ai entendu plusieurs capitaines de vaisseaux se plaindre de ce péage au canal Welland. Ils prétendent que les céréales paient plus cher que le minerai de fer ou autres articles similaires. On m'a prié d'appeler l'attention du gouvernement sur ce grief. En abolissant ce péage, on ferait beaucoup pour attirer les vaisseaux chargés de céréales vers ce canal.

De plus, je crois qu'à Montréal le gouvernement prélève un droit sur le grain tandis qu'à New-York, cet impôt n'existe pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les droits de toutes sortes à New-York sont plus élevés qu'à Montréal.

M. REID (Grenville) : Quand le grain arrive à New-York a-t-il un impôt à payer à l'Etat?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les droits sont plus élevés à New-York qu'à Montréal.

M. REID (Grenville) : Je croyais qu'à New-York, il n'y avait pas d'impôt prélevé par l'Etat.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y en a pas à Montréal non plus, mais il y a les droits de port.

M. REID (Grenville) : Il y a des droits de port à Montréal, mais il n'y en a pas à New-York. C'est, dit-on, un désavantage qu'offre la route du Saint-Laurent. Les 15 cents par tonne exigés au canal Welland sont un inconvénient grave. Si nous tenons compte du coût de l'assurance après que le grain est arrivé à Montréal, nous verrons que tous les désavantages sont pour nous.

J'ai élevé la voix pour porter à la connaissance du gouvernement la requête que j'ai reçue de plusieurs armateurs qui m'ont demandé de m'enquérir s'il était possible d'abolir ces péages et de les mettre sur le même pied que ceux qui passent par le canal Erié. J'appuie cordialement la résolution proposée par l'honorable député de Perth (M. MacLaren). Je crois qu'il a bien fait d'en saisir la Chambre, car je désire voir passer par la route du Saint-Laurent plus de grain qu'il n'en passe présentement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que l'honorable député de Perth retirera sa motion.

M. MACLAREN (Perth) : Je n'ai nullement l'intention de la retirer.

L'amendement de M. MacLaren est mis aux voix :

POUR :

Messieurs

Avery,	Kemp,
Bell,	Kidd,
Bennett,	Lancaster,
Birkett,	LaRivière,
Blain,	Lennox,
Borden (Halifax),	Leonard,
Boyd,	MacLaren (Perth),
Bruce,	McGowan,
Calvin,	McIntosh,
Carscallen,	Morin,
Clare,	Osler,
Clarke,	Porter,
Cochrane,	Reid (Grenville),
Culbert,	Richardson,
Earle,	Robinson (Elgin),
Gilmour,	Roche (Marquette),
Hackett,	Sproule,
Haggart,	Taylor,
Henderson,	Tolton,
Ingram,	Wilmot,
Johnston (Cardwell),	Wilson.—43.
Kaulbach,	

M. REID (Grenville).

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Legris,
Bazinet,	Lemieux,
Beith,	Lewis,
Belcourt,	Loy,
Bernier,	Macdonald,
Blair,	Mackie,
Borden (King, N.-E.),	McCarthy,
Bourassa,	McCreary,
Bourbonnais,	McGugan,
Brown,	McLennan,
Bruneau,	Madore,
Bureau,	Malouin,
Calvert,	Marcil (Bonaventure),
Campbell,	Martineau,
Carbonneau,	Matheson,
Carroll,	Meigs,
Champagne,	Morrison,
Christie,	Mulock,
Copp,	Murray,
Costigan,	Paterson,
Cowan,	Préfontaine,
Davis,	Proulx,
Demers (Lévis),	Puttee,
Douglas,	Reid (Ristigouche),
Dugas,	Riley,
Erb,	Roche (Halifax),
Ethier,	Ross (Ontario),
Farquharson,	Ross (Rimouski),
Fielding,	Ross (Victoria, N.-E.),
Fisher,	Russell,
Fitzpatrick,	Schell,
Flint,	Scott,
Fortier,	Sifton,
Fraser,	Smith (Vancouver),
Galliher,	Stephens,
Gauvreau,	Stewart,
German,	Sutherland (Oxford),
Gibson,	Talbot,
Gould,	Tarte,
Harty,	Thompson,
Hughes (King, I.P.-E.),	Tobin,
Hyman,	Tolmie,
Johnston (Cap-Breton),	Tucker,
Laurier (sir Wilfrid),	Turgeon,
Laurier (L'Assomption)	Wade,
Lavergne,	Wright.—93.
LeBlanc,	

PAIRES.

Ministériels.	Oppositionnistes.
Logan,	Lefurgey,
Cartwright (sir Rich'd),	Tupper (sir Charles Hibbert),
Johnston (Lambton),	Simmons,
McColl,	Ward,
Horsey,	Pringle,
Dyment,	McCormick,
Emmerson,	Fowler,
McEwen,	Sherritt,
Charlton,	Tisdale,
Bickerdike.	Cargill,
Parmelee,	Pope,
Sutherland (Essex),	Northrup,
Guthrie,	Hughes (Victoria),
Béland,	Monk,
Heyd,	Maclean,
Gallery,	Casgrain,
Delisle,	Roddick,
Archambault,	Ball,
Lang,	Trooman,
Holmes,	Clancy,
McCool,	Rosamond,
Demers (Saint-Jean),	Brock,
Edwards,	Barker,
MacLaren (Huntingdon),	Smith (Wentworth),

Power,	Kendrey,
Kendall,	Robinson (Northumberland),
McIsaac,	Hale,
MacKinnon,	Ganong,
Maxwell,	Seagram,
Turcot,	Alcorn,
Geoffrion,	Lavell,
Harwood,	Broder,
Lovell,	Halliday,
Marcil (Bagot),	McLeod,
Girard,	Gourley,

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. CLARKE: M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je voudrais demander à l'honorable premier ministre s'il lui serait possible de faire déposer le rapport qui a été demandé, il y a un mois ou plus, concernant le nombre de gratuités accordées sur l'Intercolonial pendant les derniers douze mois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fait tous mes efforts pour faire compléter ce rapport, depuis qu'il a été demandé, et j'espère l'avoir tout prochainement.

M. KEMP : M. l'Orateur, je voudrais rappeler à l'honorable premier ministre la promesse qu'il a faite de déposer sur le bureau des Communes copie des résolutions adoptées par les différentes chambres de commerce du pays.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne l'ai pas oubliée.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. l'Orateur, je veux faire savoir à la Chambre que je me propose de demander què l'on consacre la séance de vendredi après-midi et vendredi soir, si c'est nécessaire, à la discussion du bill pour créer une commission de chemins de fer.

EMPLACEMENTS DE VILLES DANS LE NORD-OUEST.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire appeler l'attention de la Chambre et du gouvernement sur une question, qui bien que n'étant pas aussi importante que la plupart de celles que discutent les honorables députés de l'ouest, est cependant d'une importance vitale pour les habitants de quatre villes considérables du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. En 1882, le gouvernement représenté par le ministre de l'Intérieur et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, a fait avec quatre villes de l'ouest un arrangement pour des fins de spéculation. Ces villes sont Virden, Manitoba, Qu'Appelle dans l'Assiniboïa-est, représenté par mon honorable ami (M. Douglas), Régina et Moosejaw, dans le district que j'ai l'honneur de représenter. Cet arrangement était comme une espèce d'association dans laquelle chaque partie, le gouvernement et la Compagnie du Pacifique, fourniraient pour la fondation de ces villes, une quantité de terrain égale à celle que les villes fourniraient elles-mêmes. Cet arrangement est encore en vigueur. Les terrains de ces quatre villes furent mis entre les mains de syndics qui devaient administrer leurs affaires dans les intérêts et du Pacifique Canadien et du gouvernement, lesquels devaient avoir part égale dans les profits. Je puis dire que de tous les actes politiques accomplis par l'ancien gouvernement conservateur pour coloniser le nord-ouest canadien, il n'y en a pas qui soit une meilleure preuve de l'insanité—je crois que le mot est parfaitement justifiable—dont les honorables messieurs qui siègent aujourd'hui sur les banquettes de l'opposition étaient atteints dans leurs projets pour le bien-être et le développement de ce pays. Il semblait être admis dans les commencements de la colonisation du Nord-Ouest que ce vaste pays devait être une réserve exploitée au profit des intérêts des amis du parti conservateur, et la combinaison en question en est une excellente preuve. Je ne parlerai pas longuement, mais je veux citer quelques-unes des opérations faites par les commissaires auxquels a été confiée l'administration de ces terrains. Je ferais peut-être bien de commencer par dire que les syndics étaient M. R. B. Angus, Sir Donald Smith, M. E. B. Osler et M. W. B. Scarth, qui sont encore les administrateurs des affaires de ces villes. conduisaient des affaires de différentes manières. Ils traitaient tantôt avec le gouvernement, tantôt avec la compagnie du Pacifique, et pour montrer la nature de leurs transactions, je veux en citer deux seulement qui ont été mises au jour, par une commission que le gouvernement a nommée il y a deux ans, pour faire une enquête au sujet de l'administration de ces emplacements de villes. Dans une de ces transactions les syndics ont vendu à la compagnie du Pacifique une partie du terrain de la ville. Quelque temps après 1897, les syndics ont vendu une partie de la ville de Moosejaw à la Compagnie de chemin de fer du Pacifique, 33 acres à $3 de l'acre. A l'enquête faite par la commission nommée il y a deux ans le propre agent des syndics a déclaré que ce terrain qui a été vendu à $3 l'acre valait en réalité $50. L'autre opération est au sujet d'une maison à Régina. Dans les premiers temps de leur administration les syndics construisirent à Régina une maison en bois lambrissée en brique, qui leur coûta $15,000. Ils la louèrent pendant quelques années au gouvernement qui leur a payé en tout la somme de $17,435. Plus tard les syndics la vendirent au gouvernement pour la somme de $16,000, de sorte qu'ils ont reçu en tout du gouvernement la somme de $33,435 pour un édifice dont le premier coût dans un temps où la construction coûtait beau-

coup plus cher qu'aujourd'hui, n'avait été que de $15,000.

La Chambre verra immédiatement la grande différence qu'il y a entre les opérations avec la Compagnie du Pacifique et les transactions avec le gouvernement. L'enquête a révélé une autre opération en rapport avec l'emplacement de Virden. L'arrangement fait avec le gouvernement et la compagnie était que chaque associé fournissait une part égale de terrain pour la fondation de la ville. Lorsque l'emplacement de Virden fut décidé, monsieur T. M. Daly fit une entrée pour une demi section de la terre. M. Daly, comme la Chambre le sait probablement, était un membre très en vue du parti conservateur, et il fut plus tard ministre de l'Intérieur dans le gouvernement conservateur. Un autre quart de section de terre qui plus tard fut l'emplacement de la ville avait été pris par une dame du nom de Wells. Le gouvernement annula la concession à madame Wells, et conséquemment entra en possession de ce quart de section. Le gouvernement possédait déjà le quatrième quart de section, les deux autres étant au nom de M. Daly. Ce dernier ne s'est pas conformé aux obligations de homestead et les documents du département montrent qu'il a volontairement renoncé à son titre, mais lorsque les commissaires ont fait leur enquête, il y a deux ans, ils ont trouvé qu'une somme de $6,400 avait été payée à M. Daly pour cette moitié de section pour laquelle il avait pris un titre, mais qu'il avait subséquemment abandonné, ainsi que les dossiers du ministère de l'Intérieur le montrent. De plus, bien que le gouvernement eut fourni l'autre moitié de l'emplacement de la ville, savoir le quart de section de madame Wells que le gouvernement avait rayé des registres, et le quart de section qui lui avait toujours appartenu, les syndics ne lui donnèrent crédit dans leurs livres que pour la moitié des $6,400 payés à M. Daly.

L'honorable M. HAGGART : En quelle année a été faite l'entrée de M. Daly ?

M. SCOTT : Je donnerai ce renseignement plus tard. Je ne soulève pas ce renseignement en vue de faire des récriminations personnelles ou politiques, mais pour montrer combien les habitants de ces quatre villes ont eu à souffrir depuis des années à cause de cette combinaison en vertu de laquelle les syndics sont exempts de payer les taxes sur leurs terrains. Le gouvernement avait la moitié des terrains de la ville, et la Compagnie du Pacifique n'en avait en réalité qu'un quart. Il faut ici que j'explique qu'avant que l'arrangement entre le gouvernement et la Compagnie du Pacifique, celle-ci avait fait un arrangement avec une compagnie appelée la Compagnie des Terres du Nord-Ouest, et cette dernière compagnie devint partie à l'arrangement concernant l'emplacement de la ville. Depuis la constitution de ces emplacements de ville, en 1882, le gouvernement a reçu la moitié des revenus nets de ces terrains, la Compagnie du Pacifique un quart, et la Compagnie des Terres du Nord-Ouest un autre quart. Les terrains du gouvernement sont exempts de taxe, et en vertu de son contrat passé en 1891 avec le gouvernement, la Compagnie du Pacifique a prétendu que ses terrains étaient aussi exempts de taxe. Je ne crois pas qu'il y ait eu procès, mais après beaucoup de négociations on en arriva à un arrangement—l'on fit croire aux municipalités qu'elles étaient forcées de l'accepter—en vertu duquel elles ne devaient faire payer aux syndics qu'un quart des taxes. Depuis vingt ans les municipalités n'ont pu percevoir sur une portion considérable des terrains composant la ville, qu'un quart de la taxe qui aurait dû être payée. C'est sur ce point surtout que j'ai voulu appeler l'attention de la Chambre et du gouvernement. En 1894, l'honorable chef actuel du gouvernement visita le Nord-Ouest, et son attention fut appelée sur cet arrangement au sujet des emplacements de ville, et parlant à Moosejaw, en sa qualité de chef d'un grand parti dans ce pays, il a dit :

> Qu'à son avis il ne convenait pas que le gouvernement gardât ainsi des terrains pour la spéculation au détriment des municipalités.

Depuis 1896, le présent premier ministre est à la tête du gouvernement du Canada, et les citoyens de ces villes croient qu'il est temps que l'engagement qu'il a effectivement pris à Moosejaw en 1894 devrait être exécuté. Je puis dire que depuis longtemps l'honorable ministre de l'Intérieur fait des efforts pour apporter du soulagement aux municipalités, et c'est dû à lui, dit-on, si il y a deux ans on a nommé cette commission pour faire une enquête dans l'administration des syndics. On me dit aussi que tout récemment le gouvernement et la compagnie du Pacifique ont fait un autre arrangement pour la division en parts égales des terrains dans ces emplacements de ville ; la compagnie du Pacifique en reprendrait une moitié et le gouvernement aurait la possession de toute l'autre moitié. Je suis très heureux d'apprendre que cet arrangement sera très prochainement complété, mais je veux aujourd'hui, insister fortement auprès du gouvernement pour qu'il abandonne au plus tôt possible la possession de ces terrains, afin qu'ils puissent être taxés de la manière ordinaire. Je vais plus loin, et je prétends qu'il ne serait que juste et raisonnable, au lieu de vendre ces terrains à l'enchère, ce qui a pour effet de déprécier, pendant un certain temps au moins, la valeur des terrains du gouvernement et de tous les autres terrains dans ces villes, de donner aux municipalités la moitié qui reviendra au gouvernement dans la divison. Pour appuyer cette demande, je dirai que les syndics ont retiré en tout jusqu'à présent de ces emplacements de villes, les sommes suivantes : à Régina, $254,485.92 ; à Moosejaw, $114,606.63. C'est le profit net des syndics. Le gouvernement a re-

tiré pour sa part, $141,200 de ces quatre villes, mais les syndics devaient encore au gouvernement, lorsque les commisasires ont fait leur rapport, la somme de $46,855.99. Cette somme peut avoir été payée depuis, mais je n'en sais rien. C'était $30,000 de plus que ce qui paraissait dans les livres des syndics, mais les commissaires ont trouvé que les syndics avaient une curieuse manière quelquefois de tenir les livres, et ils dirent dans leur rapport que les syndics devaient au gouvernement $30,000 de plus que ce qui paraissait aux livres. Vu que ces municipalités ont été surchargées et ont perdu beaucoup à cause de ces terrains exempts de taxe, il ne serait que juste d'accorder leur demande maintenant, et que la partie des terrains appartenant au gouvernement leur soit remise. Dans le cas de Régina, les syndics auraient eu à payer $56,-054.60 en taxes, mais ils n'ont payé que $14,013.65, ce qui fait une perte de $42,040.-95. Conséquemment, il n'est que juste et raisonnable, que le gouvernement donne à ces municipalités la possession de ces terrains plutôt que d'en faire une vente à l'enchère. Mais comme on veut en disposer de quelque façon, j'insisterai fortement pour que le gouvernement s'en dessaisisse au plus vite afin que le fardeau qui a pesé sur ces villes depuis vingt ans soit enlevé.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, personnellement cela ne me fait ni chaud ni froid que le gouvernement transporte ces terrains de ville aux municipalités ou les garde ; mais je veux répondre brièvement à quelques-unes des remarques faites par l'honorable député. Lorsque cette question a été discutée par la Chambre il y a deux ou trois ans, j'ai cru avoir répondu à l'accusation portée contre les syndics, aussi franchement et aussi honnêtement que quiconque demandant un renseignement pouvait désirer. J'ai déclaré alors et je répète aujourd'hui, que le rapport que les commissaires ont fait, était un rapport partial, conçu pour un but particulier, et que les syndics contredisaient absolument, et je suis tout surpris de voir que quelqu'un ose se lever dans cette Chambre et cherche à insinuer que lord Strathcona, M. Angus, M. Scarth et moi-même ont fait de faux rapports au gouvernement, ont faussé des comptes et se sont rendus coupables de tenue de livres douteuse.

Je ne crois pas que j'aie besoin de contredire cela soit dans cette Chambre soit ailleurs. Je ne crois pas qu'il y ait jamais eu dans notre pays un fidéi-commis administré aussi bien, aussi fidèlement et aussi honnêtement dans l'intérêt du pays que le fonds de ces emplacements de ville. On a porté contre les syndics différentes accusations, comme par exemple d'avoir mal réparti certains comptes, dépensé sans autorisation de l'argent en constructions d'édifices, et d'avoir cédé du terrain pour des fins de chemins de fer ou pour l'avantage du gouvernement. A ce sujet, et je parle simplement d'après mes souvenirs, car je n'ai pas les chiffres devant moi, le gouvernement a reçu deux fois plus que la compagnie de chemin de fer. Les syndics se sont toujours tenus dans la limite de leurs pouvoirs, et ils n'ont rien fait d'illégal. Ils avaient le droit de dépenser pour développer et faire prospérer ces villes. Depuis plusieurs années les syndics essaient de se retirer de cet arrangement, mais le gouvernement a mis toutes espèces d'obstacles pour empêcher une division de ces emplacements de villes. Lorsque les commissaires eurent fait leur rapport, rapport absolument partial, je le répète, et dans lequel on prétendait que les syndics devaient $30,000 ou $40,000 au gouvernement, à cause de certaines dépenses qu'ils avaient faites en vertu de leurs pouvoirs, ces mêmes syndics demandèrent immédiatement au gouvernement de prendre une poursuite en recouvrement contre eux devant les tribunaux. Depuis ce jour, les syndics demandent une solution, mais n'ont pu l'avoir, et un honorable député du Nord-Ouest les accuse maintenant d'avoir mal administré les fonds bien que le gouvernement refuse de prendre une poursuite contre eux, car il n'y a pas d'autre moyen pour les syndics de se disculper et de montrer que le rapport des commissaires était faux, partial et fait pour un objet particulier. Cette commission espérait découvrir des malversations, mais n'en a pu trouver ; et le gouvernement refuse de soumettre la question à un tribunal. Il est passé par les mains de ces syndics, si ma mémoire m'est fidèle, entre un million et un million et demi de dollars ; et pendant les ventes, aucun d'eux, autant que je me rappelle, n'avait d'affaires avec le gouvernement. Je n'étais pas alors membre du gouvernement ; j'était un simple individu agissant comme syndic. Depuis le commencement du syndicat jusqu'à ce jour, aucun syndic n'a reçu un seul dollar pour commission, ni pour dépenses de voyages, ni pour assistance aux assemblées ou pour aucun autre objet, à l'exception, ainsi que je l'ai expliqué à la Chambre il y a deux ans, j'ai retiré $250 ou $500 pour donner en gratifications à quelques-uns des commis dans le bureau des syndics lorsqu'ils quittèrent leur emploi ou lorsque le bureau fut déplacé de Toronto à Winnipeg. Je ne crains pas de soumettre ces questions à une cour de justice si l'on porte une accusation ou fait une réclamation, mais je m'oppose certainement à ce qu'un député vienne dans la Chambre dire des choses qui laissent l'impression, que ce soit intentionnellement ou non, que les syndics sont coupables de quelque malversation. Je dis que le gouvernement, soit avec intention soit par négligence, a refusé de soumettre la question aux cours. Ces quatre syndics ont fait tout en leur pouvoir, tant par mon entremise que par celle de leurs avocats, pour faire décider cette question. Je ne veux pas en dire plus long sur cette question, mais je m'oppose à ce que l'on parle ainsi quand l'état véritable des choses devrait être bien

connu, et je crois qu'il ne convient pas du tout à un député de porter des accusations mettant en suspicion le caractère de Lord Strathcona et de M. R. B. Angus, lorsqu'ils ne sont pas ici pour répondre eux-mêmes. Pour ma part je suis prêt à répondre à tout.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (l'honorable Clifford Sifton) : La question de savoir si les syndics se sont à tort ou à raison fait payer certaines sommes par le gouvernement, ne peut pas être réglée par de simples assertions ou dénégations dans la Chambre, mais doit l'être en la manière ordinaire devant les cours de justice, et le département a pris des mesures pour qu'elle soit ainsi décidée. Le gouvernement est venu à la décision il y a quelque temps qu'il était nécessaire de faire une enquête dans l'administration des affaires de ce syndicat, et une commission a été nommée. Elle se composait de E. F. Stephenson, inspecteur des agences des terres fédérales, et de M. Smart, sous-ministre de l'Intérieur. Ces deux commissaires ont fait un rapport ainsi que l'a dit mon honorable ami d'Assiniboïa-ouest (M. Scott). Le rapport montre que dans l'opinion des commissaires, une somme considérable, $30,000 je crois, avait été portée à tort au débit du gouvernement. Les syndics contestèrent cette prétention de la commission. Le département a donc décidé qu'en attendant le règlement de cette dispute, de faire avec la Compagnie du Pacifique et la Compagnie des terres du Nord-Ouest un arrangement en vertu duquel les terrains qui ne sont pas encore vendus seront divisés. Dans le cours de ces dernières semaines le commissaire des terres du gouvernement et un employé de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique agissant pour l'autre partie, ont fait un partage des lots et il ne reste plus qu'à régler la question du règlement final des comptes entre les syndics et le gouvernement. Le ministère de la Justice a reçu mission de soumettre la question au tribunal. Je crois que les procédures sont sur le point d'être instituées. Quant aux difficultés contre lesquelles les municipalités ont eu à se débattre, je crois comme mon honorable ami que les villes ne devraient pas avoir autant de terrains exempts de la taxe, et je lui ai donné à entendre que le gouvernement s'occupait de trouver le moyen de mettre fin à ce système. Je ne puis dire, cependant, si ce sera en vendant les terrains à l'enchère ou autrement, mais je suis d'avis que le gouvernement ne devrait pas garder dans une ville simplement pour des fins de spéculation de vastes étendues de terrain ne payant pas taxe, augmentant injustement le fardeau de la population de la ville. Mon honorable ami insiste beaucoup pour que le gouvernement donne ces terrains à la ville en pur don comme compensation pour l'exemption des taxes pendant les années précédentes. Je n'ai pu répondre affirmativement à cette proposition, et je ne puis dire non plus quelle décision le gouvernement prendra, mais nous arriverons à une conclusion en très peu de temps. Le partage des lots de ville entre le commissaire de la compagnie et le commissaire du gouvernement n'a eu lieu que tout récemment, et pendant la session il nous a été impossible de nous occuper de la question. Nous compléterons le marché.

M. SCOTT : En réponse à l'honorable député de Lanark (M. Haggart) je dirai que le paiement à M. Daly a été fait le 12 février 1884. Je veux maintenant donner deux mots d'explication en réponse à ce que l'honorable député de Toronto-ouest a dit concernant les remarques que j'ai faites en soumettant cette question à la Chambre. Toutes mes déclarations sont basées sur le rapport des commissaires, et autant que j'ai pu en juger par les paroles de mon honorable ami, il n'a pas essayé à nier une seule de mes déclarations. Il a, l'année dernière aussi, fait un long discours dans lequel il se plaignait que le rapport des commissaires avait été répandu partout dans le pays par les journaux, mais il n'a pas esayé de nier un seul fait relaté par la commission.

M. OSLER : J'ai nié les conclusions absolument. Je les nie toutes encore aujourd'hui. Ce sont des conclusions qu'aucune cour de justice ne soutiendrait, mais nous ne pouvons amener cette affaire devant une cour. Je dis que les conclusions sont fausses et il sera prouvé devant n'importe quelle cour de justice ou tribunal d'arbitrage que ce ne sont pas les syndics qui doivent au gouvernement, mais le gouvernement qui doit aux syndics. Je nie toutes les déclarations du rapport.

M. SCOTT : C'est là certainement une dénégation entière, spécifique et catégorique.

M. OSLER : Si je pouvais la faire encore plus catégorique, plus spécifique et plus entière, je le ferais.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

BILLS PRIVES—CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

Troisième lecture du bill (n° 107) concernant la Compagnie du canal Montréal, Ottawa et Baie Georgienne.—M. Belcourt.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je propose que le dit ordre soit rescindé et qu'il soit renvoyé en comité général afin de l'amender.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité sur le bill.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je propose que l'article suivant soit ajouté au bill :

La compagnie n'exercera pas les pouvoirs qui lui sont conférés par cet acte sur la partie depuis le lac Nipissing jusqu'à la baie Georgienne, autrement connue sous le nom de Rivière des Français, avant et à moins qu'un arrêté du Gouverneur général en conseil soit passé à l'effet de l'y autoriser.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le but de cet amendement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dirai que s'il ne s'agissait pas ici du renouvellement d'une charte je ne voterais pas pour le bill. Je suis d'avis que nous devrions être très prudents dans l'octroi des chartes, spécialement celles qui concernent nos rivières et routes maritimes. On ne peut pas plus appeler canal la rivière des Français et le lac Nipissing que l'on peut m'appeler le Pape ou le roi d'Angleterre. La rivière des Français est essentiellement une rivière navigable, un cours d'eau profond. Encore une fois, si le parlement n'avait pas accordé une charte aux gens qui ont fait connaître cette grande route fluviale, je ne serais pas disposé aujourd'hui à accorder cette charte, mais comme la compagnie a jusqu'à un certain point des droits acquis il n'est que juste de lui renouveler sa charte. D'un autre côté, les promoteurs eux-mêmes reconnaissent et admettent que la rivière des Français n'est pas dans les mêmes conditions que les autres parties couvertes par la charte. Les rivières Mattawa et Ottawa ont besoin d'être canalisées à certains endroits si nous voulons en faire un cours d'eau de 20 pieds jusqu'au fleuve Saint-Laurent. Je n'oserais pas dire que l'on peut obtenir cette profondeur d'eau depuis le lac Nipissing jusqu'à Montréal. Je n'ai pas les données nécessaires pour formuler une opinion exacte ; je n'ai pas dans mon département d'exploration des rivières Mattawa et Ottawa. J'ai cependant fait une exploration complète et détaillée de la rivière des Français. J'ai fait préparer les plans et si le parlement se décidait à faire faire ces travaux, il y aurait très peu de choses à compléter avant de pouvoir demander des soumissions. Je répète que la rivière des Français est essentiellement une rivière navigable, et c'est pourquoi j'ai demandé aux promoteurs du bill de consentir à l'amendement ou addition que je viens de proposer.

Je suis d'avis que le pays doit conserver la maîtrise de ce cours d'eau. Naturellement aucun département de l'Etat ne peut rien faire sans le consentement du parlement. Cet article que je propose ne nous engage à rien. Il ne nous donne que plus de liberté. Si plus tard le Gouverneur en conseil croit que la compagnie qui demande le renouvellement de sa charte offre suffisamment de garanties pour faire tout l'ouvrage, un arrêté du conseil décidera. Sinon nous viendrons peut-être plus tard demander au parlement de voter les fonds nécessaires pour améliorer la rivière des Français de façon à en faire un cours d'eau de vingt pieds de profondeur. Je ne discuterai pas les caractères généraux de cette entreprise ce soir ; nous les avons déjà discutés plus d'une fois, et ce ne serait pas le temps maintenant d'ouvrir une longue discussion sur le sujet.

Avant de m'asseoir je veux remercier ceux qui ont fait l'œuvre excellente d'appeler l'attention publique sur ce cours d'eau magnifique. J'admets que je n'en connaissais pas grand'chose avant que j'eusse lu les prospectus, brochures et articles publiés par la compagnie du canal de la baie Georgienne. Cette compagnie mérite que nous ayons des égards pour elle, de très grands égards, et c'est pourquoi j'ai consenti—je ne parle que pour moi-même—au renouvellement de sa charte. On dit que la compagnie peut trouver l'argent nécessaire pour exécuter l'entreprise qu'elle a en vue, savoir améliorer et canaliser les rivières Mattawa et Ottawa, sans demander aucun octroi au gouvernement. Je souhaite qu'il en soit ainsi, si tel était le cas et que nous n'étions pas appelés à donner aucune garantie ou subvention, je suppose que nous pourrions alors lui laisser faire les travaux.

M. SPROULE : Si l'on améliore jamais cette route maritime de façon à en faire une grande route commerciale capable de faire concurrence aux autres routes de ce côté-ci et de l'autre côté de la frontière, il ne faudra pas, si l'on veut réussir à avoir le trafic, imposer une taxe de péage. Le fait que l'on songe à faire payer les vaisseaux pour passer dans le canal est suivant moi une des plus fortes objections à faire construire par une compagnie et à lui en laisser l'administration. Il n'y a aucun doute que si ce canal devient jamais aussi utile que les promoteurs du bill disent qu'il sera, il est désirable que ce soit le gouvernement qui le construise. Il me semble très problématique qu'une compagnie réussisse à construire ce canal, sans aucune garantie, bonus, ou assistance du gouvernement. Pour ma part je crois cet amendement opportun ; il est bon que le gouvernement conserve une partie de cette route et je serais encore plus satisfait s'il la gardait toute. Le ministre des Travaux publics a parfaitement raison. Cette compagnie a, jusqu'à un certain point, des droits acquis, parce qu'il y a longtemps qu'elle travaille à ce projet, et elle a dépensé beaucoup d'argent. Cependant, je ne crois pas que cela serait suffisant pour nous justifier de donner à une compagnie particulière la maîtrise sur une de nos grandes voies maritimes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami me permettra de lui rappeler que si cette compagnie construisait le canal nous aurions toujours le droit d'en prendre possession en payant la somme qui aura été réellement dépensée ;

de sorte qu'il n'y a pas grand danger après tout.

M. SPROULE : Mais nous savons comment sont faits les comptes lorsque le gouvernement se décide à prendre possession des travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas de danger immédiat, je crois.

M. BELCOURT : Comme je suis chargé de ce bill, je désire dire que ceux qui m'ont demandé de le soumettre à la Chambre consentent à l'amendement proposé par le ministre des Travaux publics. Je ne puis m'empêcher de me féliciter un peu au sujet du progrès accompli. Lorsque je me reporte à quatre années en arrière, à l'époque où mon honorable ami, M. Poupore, qui a si bien représenté le comté de Pontiac, et moi, nous soumettions ce projet à l'attention de la Chambre. Mais ce n'est pas tant pour féliciter M. Poupore et pour me féliciter moi-même que je me lève, que pour exprimer la grande satisfaction et le plaisir que j'éprouve à voir les progrès que ce projet a faits depuis 1898. Je suis heureux de voir que ceux qui sont chargés de l'administration des affaires de ce pays ont compris l'importance extraordinaire, je pourrais dire vitale, et la nécessité de cette grande route commerciale. Le développement extraordinaire que prend le Nord-Ouest, et que l'on constate par tout le Canada, fait de cette route une absolue nécessité, et une qui, en importance, ne le cède, je crois, à aucune autre, même au chemin de fer du Pacifique.

M. CLARKE : Oh ! oh !

M. BELCOURT : Je sais que l'honorable député de Toronto-est (M. Clarke) ne partage pas mes vues, mais le temps n'est pas éloigné où mon honorable ami lui-même les acceptera. J'espère que le gouvernement va s'occuper sérieusement de la question, et que s'il n'est pas prêt à permettre à cette compagnie de commencer les travaux de construction du canal, il les entreprendra lui-même à brève échéance.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : Je regrette que je sois arrivé trop tard pour entendre la première partie de la discussion. Je comprends que l'objet du bill est de donner à une compagnie pouvoir de faire un canal depuis la rivière des Français jusqu'à Montréal. Tout en étant favorable au développement de nos canaux et à l'emploi de nos revenus à des travaux d'utilité publique, je suis opposé à ce que l'on accorde à une compagnie de particuliers la maîtrise de nos voies d'eau. Nous avons eu dans le passé de grands problèmes à résoudre, mais pas un plus grand, je crois, que celui de trouver les moyens de transporter à la mer les produits croissants de l'ouest. Nous dépensons des sommes énormes—à mon point de vue nous gaspillons des sommes énormes à des travaux inutiles—mais bien que je n'approuve pas une grande partie de ces dépenses que l'on fait, je crois que le gouvernement devrait développer jusqu'à ses extrêmes limites notre système de transports. Si l'on peut faire du canal de la baie Georgienne une route maritime, si avec une dépense raisonnable ou peut transporter par cette route jusqu'à la mer le grain du Nord-Ouest à meilleur marché que par chemin de fer ou par les canaux actuels, j'approuverai qu'on en fasse une entreprise nationale. Autant que je sache, nous n'avons pas encore de données montrant ce que la construction de ce canal coûtera.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami (M. Osler) veut me permettre, je veux lui dire que je suis en état de déclarer que l'amélioration de la rivière des Français, pour en faire une route de vingt pieds de profondeur jusqu'au lac Nipissing, ne coûtera pas plus de $5,000,000 et je m'attendrais de faire ces travaux pour moins de cela encore. J'ai des plans très précis définissant tous les travaux à faire.

M. OSLER : Et l'autre partie du canal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai aucune donnée quant à l'autre partie.

M. BELL : Cette somme serait-elle suffisante pour faire le canal jusqu'à North Bay ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : North Bay est sur le lac Nipissing. Oui cette somme suffirait pour construire le canal jusqu'à North Bay ou à un autre point sur le lac Nipissing.

M. OSLER : Ainsi que je l'ai dit, je n'étais pas présent au commencement de la discussion. Mais j'ai compris que ce bill couvrait toute la distance depuis la baie Georgienne jusqu'au Saint-Laurent à ou près de Montréal, et proposait de donner à une compagnie la maîtrise de cette voie maritime, Je suis entièrement opposé à ce qu'une compagnie soit maîtresse de cette voie ou d'une partie. Si l'intention est de développer cette voie de transport dans les intérêts du Canada, il faut que le gouvernement en soit le maître. La meilleure solution serait que le pays construirait le canal lui-même, mais nous n'avons pas devant nous aucune données officielles donnant une estimation du coût.

L'honorable M. HAGGART : Oui nous en avons.

M. OSLER : Nous avons d'anciens relevés.

L'honorable M. HAGGART : Non, de l'année dernière.

M. OSLER : Mais ce sur quoi je veux insister c'est que l'on ne devrait pas céder à des particuliers les cours d'eau du pays. Que les chemins de fer appartiennent à des

particuliers s'il le faut. Tout le monde peut construire des chemins de fer. Mais il n'en est pas ainsi des cours d'eau. C'est la nature qui les a faits. Vous pouvez faire deux chemins de fer, mais—

M. BELCOURT : Nous ferons passer le canal par Toronto et alors il n'y aura plus rien à critiquer.

M. OSLER : C'est un grand compliment à faire à mes honorables amis de Toronto et à moi-même de nous dire que nous avons toujours les intérêts de Toronto en vue dans toutes les propositions que nous faisons dans l'intérêt public. Je ne prétends pas représenter les seuls intérêts de Toronto, ou que je me laisse influencer par aucune autre considération que l'intérêt public.

Quelques DEPUTES : Oh ! oh !

Une VOIX : Chemin de fer du Pacifique.

M. OSLER : Je nie avoir jamais parlé dans cette Chambre ou voté dans les intérêts de la Compagnie du Pacifique. Je suis étonné que des membres de cette Chambre et même des ministres de la couronne, ne trouvant rien à répondre se rabattent alors sur cet argument : Oh! vous parlez ainsi parce que vous appartenez à la compagnie du Pacifique. Cela montre de leur part une bien pauvre conception de leur position et de leurs devoirs de membres de cette Chambre, s'il ne peuvent comprendre qu'un député puisse faire passer les intérêts du pays avant ses intérêts particuliers. Je nie pour ma part être capable de faire passer mes intérêts particuliers avant ceux du pays, et je défie n'importe quelle personne dans cette Chambre de montrer que j'ai prononcé un seul discours, voté une seule fois, ou fait auprès d'un député pour obtenir son vote une seule démarche en faveur d'une corporation ou partie du pays. J'ai le droit de m'opposer à ce bill ou à tout autre qui peut être soumis à cette Chambre. Si mes arguments ne sont pas convaincants, c'est de ma faute ou c'est dû à la faiblesse de ma cause. Mais j'ai le droit d'exprimer mon opinion sans que l'on m'accuse de parler en faveur d'une corporation.

Tous les membres de cette Chambre reconnaissent, je crois, que la question des transports est la question principale aujourd'hui, au Canada. On m'accuse et on accuse mes collègues qui représentent Toronto d'être égoïstes et de considérer que les intérêts de Toronto. A-t-on entendu un seul député de cette ville récriminer contre les sommes dépensées à l'amélioration des ports de Montréal et Québec ou pour le creusage du chenal du Saint-Laurent. Tous les députés de l'ouest ont approuvé des deux mains le développement d'un port de mer. J'admets que la question la plus importante soumise aujourd'hui à la Chambre et au pays est la question des transports. Dans l'ouest cette question se règlera d'elle-même, mais à mesure que nous avançons vers la mer, la question du port d'expédition s'impose au gouvernement. Que ce soit le port de Montréal ou le port de Québec, c'est le devoir du gouvernement de s'occuper du problème. Pas un député de l'ouest ne refusera de voter l'argent nécessaire pour augmenter nos moyens de transport sur le fleuve Saint-Laurent, mais au sujet de ce projet particulier, je dis que le gouvernement ne devrait laisser tomber au pouvoir d'une compagnie aucune route maritime du pays. La route en question est plus qu'une route ordinaire ; sa possession donnera aussi tout probablement la maîtrise du plus grand pouvoir électrique que nous avons sur ce contiment. La compagnie qui obtiendra possession de ce canal, sera maîtresse par sa charte de tous les pouvoirs hydrauliques le long de sa route. Or, en face des développements possibles de l'électricité comme force motrice, qui peut dire ce que ces privilèges représenteront dans dix ans. Le bon marché de la production dépend entièrement du bon marché de la force hydraulique. Si cette force tombe entre les mains d'individus, ces personnes gouverneront à leur guise le coût de la production et le problème des transports.

Je ne crois pas qu'un seul membre du gouvernement ni un seul député de ce côté-là de la Chambre prétendent que nos transports par voies d'eau soient satisfaisants. Au contraire ils ne le sont pas du tout. Nous nous plaignons du manque de navires ; nous manquons des moyens de transport nécessaires. Je puis dire à cette Chambre qu'il y a dans le pays du capital en abondance et surabondance pour construire tous les vaisseaux dont on peut avoir besoin pour le transport de nos produits. Il y a des capitalistes disposés et prêts à mettre leur argent dans l'entreprise, et tout ce qu'il faut c'est un chenal capable de donner passage à nos vaisseaux chargés de grain, dont la production augmentera certainement d'une façon énorme d'année en année. Avant longtemps notre production de blé sera telle que nous ne pouvons aujourd'hui nous en faire aucune conception. Laissez-moi vous en donner une idée. J'ai devant moi une lettre d'une personne d'Ecosse qui était dans la capitale il y a quelqus jours. Cette personne avait visité le Nord-Ouest et voyagé sur le chemin de fer Calgary et Edmonton. Elle écrit une lettre à son bureau de directeurs en Angleterre, et elle m'en envoie une copie. Ce visiteur dit dans cette lettre que sur une étendue de 30 milles de chaque côté du chemin de fer de Calgary à Edmonton il y a plus de bonnes terres agricoles qu'il y en a dans toute l'Ecosse. Or, lorsque l'on peut dire cela d'une simple lisière de notre pays que sera la production du tout dans dix ans d'ici. Ce qui me frappe dans cette Chambre, c'est que lorsque nous soumettons des bills importants comme celui-ci, règle générale, nous ne les étudions qu'au point de vue de l'intérêt du jour. Nous ne regardons pas cinq ans en avant de nous et encore moins dix ans. Nous accordons des chartes qui don-

nent à des individus possession de nos cours d'eau, et dans le cas de ce canal, des privilèges dont pas un député ne saisit aujourd'hui l'importance. Nous accordons à cette compagnie le privilège énorme d'imposer une taxe de peut-être plusieurs cents par boisseau d'ici à vingt ans sur tout le grain qui sera récolté dans le Nord-Ouest. Vingt ans, c'est très court dans la vie d'une nation, d'une nation qui ne fait que commencer à développer ses ressources. Pour ma part, M. le Président, je m'opposerai de toutes mes forces à la concession de chartes comme celle-ci donnant à des particuliers possession de ce qui pourra dans l'avenir être des franchises d'une valeur incalculable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je partage dans une grande mesure les vues que vient d'exprimer mon honorable ami. Je les ai fait connaître déjà en plusieurs occasions ici et ailleurs. J'ai dit que nous ne devions pas donner nos routes d'eau et nos rivières à aucune corporation de particuliers. Le Canada est vaste, et il y a autant de terrain qu'il en faut pour y construire des chemins de fer. Mais il n'y a pas un grand nombre de rivières Ottawa ni de rivières des Français et il faut prendre en considération les caractères particuliers du cas qui nous occupe. En 1894, le parlement a accordé une charte à la Compagnie du canal de la baie Georgienne, et cette charte a été renouvelée en 1898. Une des conditions de la charte se lisait comme suit :

Sa Majesté, ses héritiers et successeurs pourront en tout temps prendre possession des dits canaux et travaux, ainsi que de tous droits, privilèges et avantages de la compagnie, lesquels après la dite prise de possession, appartiendront à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, en donnant à la compagnie une semaine d'avis de son intention de les prendre, et en en payant la valeur à la compagnie, laquelle sera fixée par trois arbitres, ou la majorité d'entre eux, dont l'un sera choisi par le gouvernement, un autre par la compagnie, et un tiers arbitre par les deux arbitres ; et les arbitres pourront, en faisant l'évaluation, prendre en considération les dépenses de la compagnie, le trafic sur les dits canaux et autres travaux, et les affaires passées, actuelles et futures, avec intérêt à compter de son placement.

Or, si je n'avais pas trouvé cet article dans la charte je n'aurais pas du tout consenti à renouveler la charte. Mais cette condition faisant partie de la charte, la charte elle-même ayant été renouvelée deux fois, et la compagnie ayant fait de grandes dépenses pour faire connaître le projet et consenti aussi à céder ses droits sur la rivière des Français, je crois, ainsi que mon honorable ami le dit, pourra-t-elle être évincée de la baie Georgienne ?

M. CLARKE : Comment la compagnie sera-t-elle évincée de la baie Georgienne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'amendement proposé ne donne à la compagnie aucun droit sur la rivière des Français, excepté si un arrêté du conseil le permet—la rivière des Français ne fait plus partie de ce bill maintenant. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) dit que nous devons conserver le pouvoir de régir les taux, et que si la partie de la rivière Mattawa et Ottawa tombe entre les mains d'une corporation, nous ne pourrons fixer les taux. Il me permettra de lui dire que ce bill nous donne jusqu'à un certain point ce pouvoir, et je lui rappellerai aussi que le gouvernement conserve la rivière des Français qui fera partie du canal. Nous sommes les maîtres de la situation. Mon honorable ami sait peut-être mieux qu'aucun autre membre de cette Chambre que nous ne pouvons pas nous reposer seulement sur les cours d'eau pour nos transports. Pour ma part, j'ai confiance dans les chemins de fer et les cours d'eau combinés ensemble. Ainsi, Buffalo est la porte du grand réseau de chemins de fer américains conduisant aux ports océaniques des Etats-Unis. Pour nous, Midland, North-Bay, Collingwood, Owen-Sound et autres ports seront les réservoirs pour le commerce. J'ai étudié la question avec beaucoup de soin et je n'ai aucun doute que du moment que le gouvernement annoncera qu'il est décidé à faire les travaux nécessaires pour donner à la rivière des Français une profondeur de vingt pieds, on verra se construire immédiatement sur les lacs vingt-cinq à trente grands navires. Cela ne fait pas de doute. Je dirai plus. La compagnie du Grand Tronc est décidée à s'établir à Midland et à Montréal. C'est tout de suite un appoint considérable au transport par les lacs. La Compagnie du Grand Tronc va faire de grands travaux à Midland. Cela ne veut pas dire qu'elle ne fera pas de trafic ailleurs. On a aussi suggéré que la Compagnie du Pacifique et celle du Grand Tronc pourraient peut-être utiliser une partie de la route depuis Midland jusqu'à Peterborough, et ces deux grands chemins de fer combineraient ainsi leurs efforts pour descendre jusqu'au Saint-Laurent autant de trafic qu'ils le pourront.

Mon honorable ami de Toronto qui vient de reprendre son siège (M. Osler) a raison lorsqu'il dit que nous n'avons pas peut-être une conception exacte de l'immense développement qui nous attend en ce pays. L'année dernière les Territoires ont donné une récolte de 100,000,000 de boisseaux de grain, et dans l'avenir il n'y aura pas que le grain du Canada mais aussi le grain des Etats-Unis qui passera par la rivière des Français. C'est la route la plus courte ; nous n'avons qu'à en faire la meilleure pour nous assurer l'immense trafic qui cherche son débouché par la grande route du Saint-Laurent. Mon honorable ami est ennuyé, et il a raison de l'être, lorsqu'on l'accuse, non pas malicieusement, d'être un homme du Pacifique. On me fait souvent le même reproche. Chaque fois que je parle en faveur d'un projet de navigation ou de voie ferrée qui a des rapports avec le chemin de fer du Pacifique on m'appelle un agent du Pacifique. Je n'ai pas

honte de ce titre, pas du tout. J'étais journaliste dans les rangs du parti conservateur lorsque ce grand projet a été formé.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas plus honte du titre de conservateur que de celui d'agent du Pacifique. Je suis aussi prêt à défendre mon passé dans le parti conservateur que je suis prêt à défendre ma conduite présente. On m'accuse souvent d'être l'homme lige du Pacifique. Pour ma part je crois qu'il n'y a jamais eu de plus grand projet en ce pays que la construction du chemin de fer du Pacifique, et je crois que nous devons aujourd'hui, en face de l'organisation des chemins de fer américains, nous faire les meilleurs appuis de la Compagnie du Pacifique. Je l'ai dit plusieurs fois déjà, et je le dis encore aujourd'hui, si l'honorable ministre des Finances était en mesure d'acheter $20,000,000 ou $25,000,000 d'actions du Pacifique à 4 pour 100, à condition que nous pourrons emprunter à moins de 3 pour 100, ce serait un placement de première classe parce que cela assurerait au Canada la direction de cette grande entreprise nationale. J'ai dit plus que je voulais dire. Cependant je crois que nous devrions nous diriger dans la bonne voie.

M. CLARKE : L'honorable ministre des Travaux publics n'a pas touché au point principal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quel est ce point ?

M. CLARKE : L'apropos pour le parlement d'accorder à une corporation le droit d'exploiter une grande voie de navigation qui passe en plein cœur du pays. Je crois que ce serait une grande erreur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je croyais avoir touché ce point.

M. CLARKE : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois y avoir touché. Un parlement précédent en 1894 a accordé une charte qui a été renouvelée en 1898 par un autre parlement. Aujourd'hui nous détachons de la charte la partie du projet qui est la plus facile à exécuter, si je puis parler ainsi, parce qu'il ne faut pas l'oublier, nous pouvons avec moins de $5,000,000 faire un cours d'eau profond depuis la baie Georgienne jusqu'au lac Nipissing. Quant à l'autre partie si la compagnie se met à l'œuvre, et si le perlement décide que le pays doit prendre possession des travaux, l'article 43 de l'Acte donne le pouvoir nécessaire.

M. SPROULE : L'honorable ministre des Travaux publics voudra-t-il nous dire comment il pourra règler les tarifs en étant le maître de la rivière des Français, car ce canal n'irait qu'au lac Nipissing, et il n'y aurait pas de raccordement direct avec la baie Georgienne.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y aura rien de plus facile. Supposons que nous rendions navigable la rivière des Français depuis la baie Georgienne jusqu'au lac Nipissing. A cet endroit nous ferions raccordement avec le chemin de fer du Pacifique ou tout autre chemin qui pourra être construit. Il n'y a que 317 milles nautiques de Montréal au lac Nipissing. Ceux qui disent que la compagnie du Pacifique sera maîtresse des tarifs se trompent, car si la compagnie voulait profiter de sa situation rien ne serait plus facile que de construire un autre chemin de fer. On ne doit pas oublier non plus que la compagnie du Grand Tronc a aussi un embranchement qui va de Callander à la cité de Toronto, et à mon avis, aucune autre ville, à part Montréal peut-être, ne retirerait plus de bénéfices de l'amélioration de la rivière des Français.

M. SPROULE : Je crois que l'honorable ministre m'a mal compris. Je voulais parler des taxes de péage sur le canal—non pas de la taxe de transport ordinaire, mais de la taxe sur le tonnage des vaisseaux passant dans le canal.

M. CLARKE : L'honorable ministre n'a rien dit non plus de l'autre côté important de la question soulevée par mon honorable ami le député de Toronto-ouest (M. Osler). La construction de ce canal créera des pouvoirs hydrauliques considérables, et si ces pouvoirs sont la propriété de la compagnie, il sera peut-être nécessaire qu'en très peu d'années le gouvernement en fasse l'acquisition.

M. FRASER : Lorsqu'une compagnie est prête à dépenser $70,000,00 ou $80,000,000 sans demander d'aide au gouvernement, quand bien même on lui donnerait les pouvoirs hydrauliques, nous ne devrions pas trouver à redire. Si le pays n'est pas disposé à risquer l'entreprise, et je crois moi-même qu'elle est un peu problématique, nous ne devrions pas décourager les capitalistes, qui veulent y mettre leurs fonds. Les membres de l'opposition qui sont, comme nous tous, je crois, en faveur de l'ouverture de cette grande route fluviale, seraient effrayés si on leur proposait de faire dépenser $80,000,000 par le pays pour exécuter ce projet. Pour ma part je crois que le mode de transport par chemin de fer l'emportera sur tous les autres modes, et je ne voudrais pas empêcher des capitalistes de venir dépenser au pays $70,000,000 ou $80,000,000 pour développer nos cours d'eau et nos pouvoirs hydrauliques. Est-ce que le pays ou le gouvernement est plus pauvre parce que les pouvoirs hydrauliques qui n'étaient pas développés, le sont maintenant? Le Canada est-il plus pauvre depuis que les forces du Niagara sont utilisées? J'espère que l'honorable député (M. Clarke), ne s'opposera pas à une proposition qui apportera du capital étranger dans le pays.

M. CLARKE : Je ne voudrais aucunement empêcher le capital étranger d'entrer au pays, mais il s'agit ici de l'artère de communication la plus importante que nous ayons, une route naturelle qui s'étend depuis la baie Georgienne jusqu'à Montréal, et nous devons aujourd'hui décider s'il est dans l'intérêt public de donner à une compagnie de particuliers des privilèges qu'il faudra lui racheter d'ici à quelques années à grands frais. S'il y a un bénéfice pour le pays dans ces travaux, pourquoi ce gouvernement ne le ferait-il pas pour son compte dans le cours d'une année ou deux, au lieu de donner cet avantage à une compagnie particulière.

M. BELCOURT : Mon honorable ami ne sait pas que tous les pouvoirs hydrauliques dont il parle sont la propriété des gouvernements provinciaux. Ils ne sont pas du tout sous notre juridiction.

M. CLARKE : Si vous accordez une charte à cette compagnie, la construction de ce canal devient un ouvrage fédéral.

M. FRASER : Vous ne pouvez aliéner les droits de la législature provinciale.

M. CLARKE : Il n'y a pas dans cette Chambre de représentants d'aucune partie du Canada qui coopèreront plus cordialement avec le gouvernement dans tout projet de transport national que les représentants de la ville de Toronto.

Un DEPUTE : Ce n'est pas trop tôt !

M. CLARKE : Si l'honorable député avait entendu ce qu'on dit les députés de Toronto pendant les cinq ou six dernières années, il en serait convaincu depuis longtemps.

Un DEPUTE : Laissons passer le bill.

M. CLARKE : Mais avant qu'il passe, je veux dire que je suis d'avis que le pays est assez grand et assez riche pour entreprendre cette œuvre comme œuvre nationale et la compléter aussi vite qu'il en sera besoin. Il n'est pas nécessaire d'accorder de charte à une compagnie pour faire un ouvrage essentiel à la prospérité future du Canada. On peut décréter, il est vrai, que le gouvernement pourra devenir propriétaire des travaux en dix ou quinze ans d'ici, mais cela coûtera beaucoup plus cher que si le gouvernement faisait les travaux lui-même dès maintenant.

Le bill tel qu'amendé est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

COMPAGNIE DU TUNNEL DE MONTREAL.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 98) pour constituer la compagnie du Tunnel de Montréal.—M. McCarthy.

Sur l'article 8.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je veux dire quelques mots avant que cet article soit adopté. Il y a dans nos statuts une charte pour la construction d'un pont, mais le pont n'a jamais été construit. Il y a quelques mois on a publié dans les journaux plusieurs avis demandant des chartes pour trois ponts. Deux des chartes sont expirées et nous nous souvenons tous de quelle façon la dernière charte a été mise en péril. Je n'ai aucun doute que la population de la ville de Montréal et de la rive sud préfèrerait avoir un pont qu'un tunnel. J'étais un peu sceptique au sujet du tunnel, mais comme il n'y a aucune probabilité de construction d'un pont, je n'ai fait aucune opposition à l'octroi d'une charte pour ce tunnel.

C'est, naturellement, une entreprise nouvelle. Sera-t-il possible de faire passer des véhicules dans un tunnel de ce genre ? Les promoteurs du bill disent que c'est possible. En comité, hier, j'ai demandé un court délai afin de me permettre de consulter quelques-uns des financiers éminents dont les noms sont sur le bill. J'en ai rencontré un ou deux aujourd'hui, et ils m'ont dit spécialement le sénateur Mackay—qu'ils espéraient pouvoir obtenir, sans le secours du gouvernement, tout l'argent nécessaire pour l'exécution du projet. J'ai lu aujourd'hui dans les journaux de Montréal une entrevue avec M. Hogg au même effet. M. Hogg dit qu'il n'y aura aucune difficulté à obtenir l'argent. Ce sera quelque chose de neuf, parce que jusqu'à présent nous avons été accoutumés à accorder de très fortes sommes pour aider à des entreprises de ce genre. Mais du moment que nous trouvons des capitalistes ayant assez de confiance dans leurs projets et dans l'avenir du pays, surtout dans l'avenir de la cité de Montréal, pour nous déclarer qu'ils sont prêts à entreprendre des travaux de ce genre sans rien demander au gouvernement, je n'ai plus rien à dire, mais je leur souhaite succès, prospérité et bonheur dans leur entreprise.

M. SPROULE : Dois-je comprendre d'après l'explication du ministre des Travaux publics que ce tunnel sera pour le trafic ordinaire des véhicules autant que pour le trafic des chemins de fer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y aura deux tunnels—un pour les chemins de fer et l'autre pour les véhicules. Les véhicules seront transportés sur des tramways électriques.

M. SPROULE : Si ma mémoire me sert bien, je ne crois pas qu'il y ait dans le bill aucun article donnant au gouvernement le droit de réglementer les taux du trafic.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous verrons cela lorsque nous arriverons aux autres articles.

M. OSLER : Le ministre des Travaux publics a souvent fait objection à ce que nous acceptions des comptes rendus de journaux comme autorité satisfaisante. Si le compte rendu dont il parle est vrai, il est très important. Qui nous justifie de croire que l'ar-

ticle de ce journal est plus exact que d'autres ?

Sur l'article 20, paragraphe *b*.

Si la compagnie ne dépense pas dans les neuf mois après l'approbation des dits plans et devis la somme d'au moins $100,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cent mille dollars sont une très petite somme à dépenser en neuf mois dans une entreprise de ce genre.

M. OSLER : Il a été compris en comité que cette somme devait être dépensée en travaux réels.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je propose que la somme soit de $200,000, et qu'elle soit dépensée en six mois.

M. McCARTHY : Il y a beaucoup d'objections à un amendement de ce genre après que le bill a été discuté à fond en comité des chemins de fer. On avait pensé d'abord que $50,000 seraient suffisants, puis on a proposé de fixer la somme à $100,000 à être dépensée en douze mois, et ensuite après une longue discussion on a fait le compromis qu'elle devrait être dépensée en neuf mois. Le ministre des Travaux publics avait quitté le comité avant cette entente. Le gouvernement a adopté le principe que lorsqu'une question a été discutée à fond devant un comité, la recommandation du comité devrait être adoptée par la Chambre. Pourquoi suivrions-nous une ligne de conduite différente dans ce cas-ci. Le ministre dit qu'il a confiance dans la responsabilité financière de la compagnie, et lorsque ces personnes sont prêtes à déposer $50,000 de leur argent, et en dépenser cent mille en neuf mois sans demander aucune aide du gouvernement. Je prétends que l'on ne devrait pas leur demander plus que nous ne demandons à d'autres. Il me semble que demander maintenant au comité de la Chambre d'amender ce que le comité des chemins de fer a décidé n'est pas en accord avec les précédents ni avec la politique ordinairement suivie par le gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne voudrais pas être injuste. Loin de là. Il n'y a aucun doute qu'une entreprise de ce genre doit être entre les mains de capitalistes puissants. J'ai vu le sénateur MacKay cette après-midi avant de décider si je consentirais à ce bill ou non. Il m'a déclaré que la compagnie trouverait tout l'argent nécessaire sans aucun secours de la part du gouvernement. Je n'ai pas voulu alors être trop exigeant. Le trafic des chartes est devenu si habituel à Montréal que je me sens le besoin d'être prudent. Dans le comité, hier, j'ai demandé si quelques-unes de ces personnes n'avaient pas prêté leurs noms, car il est arrivé déjà que des personnes aussi importantes auraient prêté leurs noms à d'autres entreprises. Nous avons lu dans les journaux la semaine dernière, ce qui s'est passé à New-York, et nous devons nous prémunir contre des expériences de ce genre ; mais je ne veux pas comparer les personnes dont les noms apparaissent sur ce bill, avec celles dont les noms ont été mentionnés à New-York.

M. BELL : Il est statué que la compagnie doit dépenser $100,000 dans la construction du tunnel dans une certaine période de temps.

M. McCARTHY : C'est entendu, et nous accepterons tout ce que l'on pourra ajouter au bill dans ce sens.

M. OSLER : D'après la rédaction de cet article, l'argent pourrait être dépensé en honoraires, commissions et frais, et non pas en travaux de construction. Nous donnerions alors cette charte pour cinq ans à ces personnes sans les obliger à faire une journée d'ouvrage à la construction du tunnel.

M. HENDERSON : On devrait lire l'amendement au comité afin que nous puissions voir si les termes qui ont été proposés en comité des chemins de fer sont réellement insérés dans le bill. Je ne sais pas comment cela a pu se faire, mais ce n'est pas la première fois que des bills rapportés par le comité des chemins de fer ne contenaient pas tous les amendements qui avaient été ordonnés par le comité. Ceci est une question très importante. Le comité a décidé bien clairement que l'on devait dépenser $100,000 en travaux réels et non pas pour des plans, devis et autres travaux de ce genre, et nous devons voir à ce que l'article soit rédigé de façon à ne laisser aucun doute à cet égard. Je demande donc qu'on le lise avant de l'adopter.

M. WADE : Comme on paraît douter de l'honnêteté de quelques-uns des officiers du comité des chemins de fer, je veux déclarer ici que j'ai rédigé moi-même tous les amendements et que je les ai lus deux fois au comité, et que ces amendements ont été insérés dans le bill exactement tels que je les ai rédigés. Ceux qui portent des accusations de ce genre contre le comité des chemins de fer ou contre un de ses employés devraient auparavant se renseigner et savoir ce qu'ils disent ; ou se rétracter. Ces amendements, qu'ils soient satisfaisants ou non, sont exactement ceux que le comité des chemins de fer a adoptés et qui lui ont été lus deux fois. Le mot " construction " a été mis dans le premier amendement et y est encore. L'honorable député d'Ottawa a proposé d'insérer ce mot et je l'ai mis à sa demande.

M. HENDERSON : J'avais cru que l'amendement que l'on a lu ne contenait pas ce mot. S'il y est c'est la faute du président de ne pas l'avoir lu.

M. BALL : Comme il y a des doutes au sujet des termes de cet article, j'appellerai votre attention, M. le président, sur le fait que l'heure consacrée aux bills privés est expirée.

SUBSIDES—CONFERENCE COLONIALE.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je voudrais demander à l'honorable premier ministre s'il a reçu du gouvernement impérial ou du secrétaire des colonies d'autres dépêches ou documents concernant la conférence coloniale. Je désirerais aussi appeler l'attention du ministre de l'Intérieur——

Quelques DEPUTES : Oh !

M. BORDEN (Halifax) : Je veux appeler l'attention de l'honorable leader de cette Chambre sur le fait que depuis six ou sept jours, l'ordre fait défaut dans la Chambre, particulièrement lorsque les députés de ce côté-ci parlent.

Je désire autant que tout autre membre de cette Chambre coopérer avec mon très honorable ami pour empêcher que cette enceinte législative ne dégénère en une fosse aux lions, et la prochaine fois que ces interruptions se produiront, je demanderai que le comité s'ajourne, comme marque de protestation. Si ces interruptions se produisent au cours d'une séance de la Chambre, je présenterai la même motion d'ajournement, comme marque de protestation. Et je viens vous prier, M. l'Orateur, de voir à ce que cette Chambre observe à l'avenir plus de bienséance que nous n'en avons eu la semaine dernière. J'allais attirer l'attention du ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) sur un télégramme que j'ai reçu et qui se rapporte peut-être à ce département. Je n'y comprends rien, et je viens demander des renseignements à ce sujet. Ce télégramme est daté de Forty-Mile, m'est adressé à moi-même, et se lit comme suit :

Mineurs désireux de connaître décision relativement à concession de Miller-Creek. Réponse par télégramme.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela doit se rapporter, je crois, à un différend qui s'est élevé au sujet de l'enregistrement de certains claims dans un endroit appelé Miller Creek. Je sais que la chose m'a été soumise il y a quelques mois, et qu'elle est pendante depuis ce temps-là devant le département. Je crois qu'on en est arrivé à une décision il y a quelque temps, et que cette décision a été communiquée au commissaire de l'or. Je pourrais renseigner demain plus au juste mon honorable ami (M. Borden) sur tout cela, et, si cela est nécessaire, nous pourrons aussi demain envoyer une dépêche au commissaire de l'or, ce qui sans doute mettra toute l'affaire au clair.

M. BORDEN (Halifax) : Et si l'honorable ministre veut aussi mentionner que l'affaire a été soumise à cette Chambre, je n'aurai pas besoin de me mettre en communication avec ceux qui m'ont envoyé ce télégramme.

LA CONFERENCE INTERIMPERIALE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Puis-je demander à l'honorable député (M. Borden, Halifax) de répéter la question qu'il m'a posée?

M. BORDEN (Halifax) : Je désirais savoir si le gouvernement avait reçu du gouvernement impérial ou du secrétaire des colonies une autre dépêche ou communication relative à la conférence qui doit avoir lieu à Londres l'été prochain. Le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) se rappellera que l'une des communications qu'il a soumises à cette Chambre faisait allusion à une autre dépêche du secrétaire des colonies, mais, la dernière fois qu'on a parlé de cela dans cette Chambre, le très honorable ministre a déclaré qu'il n'avait reçu aucune autre dépêche.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pris aucune information, mais je crois pouvoir assurer que nous n'avons reçu aucune autre communication. J'ai reçu, il y a quelques jours, une communication de lord Strathcona, mais cela n'avait aucun rapport direct avec la conférence, et n'avait trait qu'aux droits sur le blé et la farine.

LA COMPAGNIE DOMINION SECURITIES.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a un autre sujet sur lequel je désire attirer l'attention. Dans le numéro d'hier de l' " Evening Post " de New-York, un reporter y parle de relations entre le ministre des Chemins de fer et Canaux et la compagnie Dominion Securities. L'article se lit comme suit :

Un officier de la Compagnie Dominion Securities, laquelle contrôle le chemin de fer du Cap-Breton, a exprimé aujourd'hui son étonnement que M. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, eût nié jusqu'à un certain point que l'on avait accordé un subside au chemin de fer du Cap-Breton.

Nous avons en mains, a dit cet officier, un document portant la signature de M. Blair, faisant foi que ce subside a été accordé, et nous sommes prêts à montrer cette pièce à tous ceux qui désireraient la voir, y compris M. Blair lui-même. Vous remarquerez qu'il n'a pas opposé un démenti catégorique. Tout le monde sait que, d'après les lois du Canada, toute compagnie de chemin de fer a droit à un subside de $3,200 par mille, sous réserve de s'astreindre à observer certaines conditions. La Compagnie du Cap-Breton a observé ces conditions, et elle en a reçu attestation de M. Blair avec le sceau officiel du ministère attaché à la lettre. Je puis aussi ajouter que le gouvernement provincial a accordé à la compagnie un même subside de $3,200 par mille, et que partie de ce subside a déjà été payée à la Compagnie.

Suivent plus loin quelques commentaires sur la teneur de la loi au sujet des subsides accordés au Canada, dont il me serait oiseux pour le présent d'entretenir la Chambre. Je désirerais savoir si le très honorable chef du gouvernement est en mesure de dire si l'exposé que je viens de lire, relativement à la déclaration faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) au sujet du subside, est oui ou non

exact. Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas présent en ce moment, mais peut-être le premier ministre peut-il nous donner ce renseignement dès maintenant, et je désirerais lui demander s'il est en mesure de le faire.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne saisis pas bien la question.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je crois que l'exposé qui a été lu a représenté le ministre des Chemins de fer et Canaux comme déclarant qu'il n'y avait aucun arrangement ou contrat entre ce gouvernement et le prolongement du chemin de fer du Cap-Breton. Mais l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'a jamais dit une chose semblable. Au contraire, il a déclaré—et c'est aussi ce que j'ai dit, car j'avais connaissance des faits—que nous avions accordé un subside pour trente-cinq milles de ce chemin depuis le détroit de Canso jusqu'au village de Saint-Pierre.

Le PREMIER MINISTRE : Par statut.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et je présume qu'un contrat a été signé, parce que nous y étions autorisés. Ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit était pour désavouer qu'il eût jamais promis à ces personnes des subsides pour des projets plus considérables. Il n'a pas dit qu'il n'y avait pas de contrat. Je n'ai pas vu le contrat relatif au subside pour les trente-cinq milles, mais je crois pouvoir assurer qu'un contrat de ce genre a été signé avec la compagnie du prolongement du chemin de fer du Cap-Breton, et je suppose que ce contrat a été transféré à la Compagnie Dominion Securities. Il n'y a aucune contradiction entre ce qu'on vient de lire et la déclaration de mon honorable collègue le ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne faisais aucune assertion à ce sujet; je ne demandais que des renseignements. Voici la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux :

Je n'hésite pas dire que les assertions que l'on y fait sont absolument inexactes au fond, et je m'appuie pour cela sur le fait que le gouvernement de la Puissance leur a accordé un certain subside et leur a promis d'autres subsides.

Voilà la déclaration du ministre qui ne m'a pas paru concorder exactement avec ce qui a été communiqué au reporter par cet officier de la Compagnie Dominion Securities.

Le PREMIER MINISTRE : Il ne peut pas y avoir d'autre document que le statut.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le document auquel on fait allusion doit être, je suppose, le contrat pour les trente-cinq milles au sujet desquels il n'y a aucune contestation.

M. BORDEN (Halifax) : Cela a-t-il été mentionné dans la discussion par le ministre des Chemins de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je sais que je l'ai mentionné. Je savais que le subside avait été autorisé pour les trente-cinq milles, et que, jusque-là, le projet avait été approuvé. Et je suppose que le contrat a dû être signé, bien que je ne l'aie jamais vu.

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

Recensement, $450,000.

M. TAYLOR : Le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) peut-il nous dire combien l'on a dépensé pour le recensement à venir jusqu'à ce jour ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas les chiffres jusqu'à ce jour. J'ai déjà préparé un état de ces dépenses à venir jusqu'à une certaine date——

M. TAYLOR : Jusqu'au 1er mars.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous dépensons environ $10,000 par mois dans ce bureau du recensement, de sorte que je suppose que nous devrons encore ajouter un peu plus de $10,000 aux chiffres déjà fournis.

M. TAYLOR : Il restait encore impayés, dans le temps, des comptes pour des montants considérables. Ces comptes ont-ils été réglés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons dû payer quelques comptes pour les recenseurs, aussi bien que pour les employés qui sont ici, mais je n'ai pas sous la main un état de ce qui a été ainsi payé dernièrement. L'on m'informe que nous avons dépensé environ $15,000 depuis cette date, y compris les sommes payées pour les comptes de recenseurs qui ont été présentés depuis que j'ai fourni les chiffres à la Chambre l'autre jour. Nos rôles de paie représentent un peu plus de $10,000 par mois, et environ $15,000 en tout ont été payés depuis cette date, laissant environ $5,000 payés pour comptes de recenseurs dans les districts éloignés.

M. SPROULE : Le ministre voudra-t-il nous dire combien il y a de sommes encore réclamées par les recenseurs, et combien il y a de comptes encore en souffrance ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les chiffres relatifs aux pêcheries ne sont pas encore arrivés au complet. Il n'y en a même que quelques-uns d'arrivés. Je ne puis pas dire exactement ce que tout cela représentera. L'on m'informe qu'il y a, de ce chef, des comptes s'élevant jusqu'à environ $9,000. Ces comptes, cependant, devront être examinés et vérifiés, et, d'après l'expérience que j'en ai, il n'est pas probable qu'on les paie en leur entier. Il y a encore

plusieurs comptes de recenseurs en souffrance. Des réclamations ont été faites, et nous avons indiqué aux recenseurs sur quoi nous nous appuyions pour contester leurs demandes. De leur côté, ils ont émis des assertions, pour prouver la légitimité de leurs réclamations. Nous ne pouvons pas dire que ces comptes soient absolument réglés, bien que, dans la plupart des cas, je ne crois pas que les recenseurs aient beaucoup de chances d'obtenir plus que ce que nous avons offert.

M. CLARKE : Depuis que l'on a commencé à discuter tout cela, le ministre a-t-il pris des informations auprès de M. George Johnson, au sujet d'allégations que les rapports du recensement de 1891 étaient inexacts ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Je ne l'ai pas fait.

M. CLARKE : L'honorable ministre a-t-il l'intention de lui demander sur quoi il se fonde pour faire ces allégations ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela peut se faire, aussitôt que j'aurai soir de temps à moi.

M. TAYLOR : Le ministre a-t-il encore les rapports qui ont été déposés l'autre soir devant cette Chambre, donnant les listes de paye mensuelle et tous les noms du personnel du recensement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout ce qui a été alors déposé est encore devant cette Chambre, même les livres de chèques et les souches que l'honorable député a demandés l'autre soir.

M. TAYLOR : J'ai demandé des renseignements au sujet d'un M. Drouin, de Montréal, qui était employé dans le département à raison de $2.25 par jour. J'ai dit que l'on m'avait informé qu'il avait passé treize jours à Montréal durant la campagne électorale, et qu'il avait touché tous ses appointements durant son absence. Le ministre m'a dit qu'il croyait qu'il ne s'était absenté qu'une journée. Je crois que si l'honorable ministre veut bien se reporter à un livre de présence il s'apercevra qu'il s'est absenté durant treize jours consécutifs durant l'élection de Montréal, et qu'il a été payé pour ces treize jours. Si le ministre constate que cela est bien le cas, fera-t-il la déduction de ces treize jours ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tous les employés ont le droit de prendre un certain nombre de jours pour leurs vacances durant l'année, et cela à différentes périodes. Je ne puis pas dire si M. Drouin a pris ses vacances ou non. Il a le droit de s'absenter durant un certain temps, et s'il dépasse ce nombre de jours, cela est déduit de ses appointements.

M. TAYLOR : Alors, pourquoi le ministre a-t-il dit qu'il ne s'était absenté qu'une journée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'a informé qu'il n'avait été absent qu'une seule journée à l'époque en question.

M. TAYLOR : Alors, si le ministre constate que cette absence s'est prolongée durant treize jours, il admettra qu'il a induit la Chambre en erreur?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'admettrai tout simplement que j'ai été mal informé.

M. TAYLOR : Peut-être le ministre pourra-t-il obtenir ce renseignement dès maintenant en le demandant à l'assistant-commissaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'on m'informe que M. Drouin s'est absenté à Noël pour ses vacances. L'on m'informe aussi que, lors de l'élection fédérale, il ne s'est absenté qu'une seule journée. Je ne puis pas dire à quelle date.

M. TAYLOR : L'honorable ministre peut-il maintenant nous dire si, depuis décembre, ces balances de comptes réclamées dans Lisgar ont été payées ou non?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le livre de chèques est sur le bureau de la Chambre, et il n'a pas été émis de chèques depuis que cette discussion a eu lieu l'autre jour.

M. TAYLOR : Personne ne peut consulter ce livre de chèques, pour savoir ce qu'il en est, car on n'a indiqué aucune date depuis janvier à venir jusqu'aujourd'hui. Si un homme d'affaires quelconque s'apercevait que son comptable commet de ses sortes d'omissions sur les souches de son livre de chèques, il ne le garderait pas longtemps, pour la bonne raison qu'il est nécessaire, dans toute maison bien organisée, que les souches de chèques portent les dates des chèques qui en ont été détachés. Il n'y a pas ici, autant que je puis dire, une seule souche portant une date. L'on n'y voit pas, non plus, de détails, sur ce que pouvait représenter tel ou tel chèque, ou autre chose de ce genre. Voici un livre de chèques commençant le 28 février, et je ne crois pas que, depuis ce 28 février, l'on y trouve une seule souche avec une date.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dois avouer que je n'ai pas examiné moi-même les livres de chèques. Je n'ai aucun doute que l'information que m'en donne l'honorable député soit parfaitement exacte. J'ai fourni à l'honorable député une liste des dates des paiements dans Lisgar, et cette liste est exacte.

M. TAYLOR : Je ne puis pas la trouver maintenant.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Eh bien, elle a été déposée sur le bureau de la Chambre et remise à l'honorable député. Je crois même que c'est lui qui l'a eue le dernier. Voici un livre de chèques

daté du 28 février ; j'ignore s'il y a une autre date. L'on m'informe que les dates au commencement du mois sont inscrites, et qu'ensuite les chèques sont payés durant ce même mois. Le livre-journal du département indique les dates de ces paiements, mais ces dates, ainsi que le remarque l'honorable député, n'apparaissent pas sur les souches du livre de chèques. La liste que j'ai remise l'autre soir, et qui contient un état des paiements faits aux agents recenseurs dans Lisgar, est une liste exacte donnant les dates exactes, telle que dressée d'après les chèques dans le département, et, je le répète, il n'y a rien à trouver à redire à cette liste. L'honorable député a insisté pour se faire montrer le livre de chèques avec les souches, et je me suis empressé d'accéder à cette demande. Je crois que je l'ai prévenu alors que l'autre liste lui serait bien plus facile à consulter et lui en apprendrait bien plus que les livres de chèques. Il n'a pas voulu me croire, et il a insisté pour que je produisisse les livres de chèques.

M. TAYLOR : C'était parce que mon honorable ami de Macdonald dit que des personnes en qui il a confiance l'ont informé que les chèques avaient été envoyés dans Lisgar, durant la campagne électorale, afin de payer les balances qui restaient dues aux recenseurs. Le rapport que l'honorable ministre a déposé sur le bureau de la Chambre indiquait qu'il y avait beaucoup de personnes qui réclamaient de ces balances de compte. Maintenant, ce que je voudrais savoir de l'honorable ministre, c'est si quelques-unes de ces balances ont été payées.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'on m'informe que pas une des balances de comptes, apparaissant à cette liste, n'a été payée. Pour ce qui est de ce rapport, je n'ai pas en main les renseignements suffisants pour pouvoir annoncer dès maintenant si les paiements déjà faits ont été acceptés par les recenseurs en solde de tout compte, ou bien si ces recenseurs élèvent encore des protestations. L'on m'informe que quelques-uns de ces recenseurs en sont encore à réclamer de ces balances de comptes, mais aucune n'a été payée.

M. TAYLOR : Les renseignements que j'ai pu obtenir sont que les recenseurs, dont les noms apparaissent sur cette liste en regard des réclamations de balance de comptes, étaient entrés dans une jolie fureur à l'époque de l'élection dans Lisgar. L'on décida alors qu'il fallait régler avec ces gens et c'est ce qui fut fait, et mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) affirme que quelqu'un lui a dit avoir vu les chèques.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela ne se pouvait pas, pour la bonne raison que ce département n'a payé aucun chèque depuis la date qui est donnée là. Je crois que s'était en décembre. Je ne puis pas empêcher qu'il puisse circuler à ce sujet toutes sortes de racontars. J'affirme tout simplement que le département n'a payé aucun chèque depuis la date qui est là inscrite. C'est mon comptable qui me donne ce renseignement, et je crois que ce renseignement est exact. Je ne signe pas moi-même ces chèques, et par conséquent je n'ai aucune connaissance personnelle de tout cela. Mais j'assume toute la responsabilité et je répète qu'aucun chèque n'a été émis depuis la date apparaissant à la liste qui est là sur le bureau de la Chambre.

M. INGRAM : Quand on en était à discuter le recensement, j'ai demandé à l'honorable ministre quels étaient les services supplémentaires que rendait le commissaire du recensement dans Elgin-est. Il m'a dit qu'il me reparlerait de cela.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quels services supplémentaires ?

M. INGRAM : Je veux parler de ceux qu'il a pu rendre après avoir soumis son rapport.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'informe qu'il n'y a pas eu de services supplémentaires, autres que ceux qui étaient nécessaires pour compléter son travail. Si les listes qui nous arrivent ne sont pas dressées telles qu'elles doivent être, il nous faut les renvoyer, pour être revues, revisées et vérifiées. C'est là le travail auquel a dû se livrer le commissaire d'Elgin-est, et il n'y a pas eu autre chose.

M. INGRAM : Je puis dire que j'ai eu moi-même une conversation à ce sujet avec le commissaire, et il a paru très surpris de recevoir ce travail supplémentaire, auquel il ne croyait pas qu'il était astreint, et il prétendait qu'il avait le droit d'envoyer un supplément pour ce surcroît de besogne. J'aimerais à savoir si un supplément quelconque de salaire a été consenti à ce commissaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Un bon nombre de commissaires ont supposé que, parce qu'on leur demandait de compléter leur travail, ils recevraient pour cela une supplément de salaire, mais nous n'avons jamais fait un seul de ces paiements supplémentaires.

M. INGRAM : Et l'on ne se propose pas d'en faire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, nous ne nous proposons rien de la sorte. La loi du recensement décrète que les commissaires devront terminer leur travail, et nous avons par conséquent arrêté qu'ils devront terminer leur travail sans s'attendre à aucune rémunération supplémentaire.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire ce qu'a coûté le recensement dans South-Leeds, en 1901 et en 1891 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le coût total du recensement de Leeds-sud, en 1891, a été $3,393.53 ; et en 1891, $1,652.65.

M. TAYLOR : Quelle était la population en 1891 et en 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député veut attendre un instant, je vais consulter le bulletin.

M. WILSON : Quelle était la proportion de Lennox en 1891 et en 1901, et combien le recensement a-t-il coûté pour chacune de ces années ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Population de Lennox, 1901, 13,421 ; en 1891, 14,900. Coût du recensement en 1891, $1,065.89 ; en 1901, $2,002.21.

M. ROSAMOND : Quels sont les chiffres pour Lanark-nord ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Population, 1901, 18,173 ; en 1891, 19,260. Coût du recensement, 1891, $1,320.27 ; en 1901, $2,938.24.

M. TAYLOR Et dans Leeds-sud ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Population en 1901, 24,185, et en 1891, 22,449.

M. BLAIN : Quels sont les chiffres pour le comté de Peel ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Population de Peel : en 1901, 13,687 ; en 1891, 15,460.

M. BLAIN : Combien a coûté le recensement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai donné ces chiffres l'autre jour.

M. BLAIN : Parfaitement, mais je désire que cela soit consigné de les Débats.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Coût du recensement pour Peel : 1891, $1,102.03 ; 1901, $1,967,31.

M. REID (Grenville) : Combien a coûté le recensement dans Grenville-sud ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En 1891, $834.25, et en 1901, $1,785.46.

M. EARLE : Combien a coûté le recensement dans les différents districts de la Colombie Anglaise ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour ce qui est de cette demande, je ne puis donner en quelque sorte que des renseignements partiels. Dans certains districts de la Colombie Anglaise, le coût du recensement n'a pu encore être exactement déterminé. Coût total pour Burrard, en 1901, $18,658.15 ; New Westminster, $7,275.67 ; Victoria, $3,375.25 ; Yale et Cariboo, $18,256.37. Vancouver n'est pas encore terminé.

M. EARLE : Quel a été le coût en 1891 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les districts n'étaient pas les mêmes dans ce temps-là.

M. FISHER.

M. EARLE : Donnez-nous les chiffres tels qu'ils sont. Ces chiffres se rapportent, dans tous les cas, à toute la Colombie Anglaise.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le coût, en 1891, a été pour Caribou, $5,557.94 ; New-Westminster, $12,804 ; Vancouver, $4,153 ; Victoria, $1,621 ; Yale, $6,667. Plusieurs régions ont été comprises, en 1901, qui n'existaient pas en 1891.

M. MORIN : Quelle est la population du comté de Dorchester, et combien a coûté le recensement de ce comté en 1891 et en 1901 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Population de Dorchester, en 1891, 19,017, et en 1901, 21,007. Coût du recensement en 1891, $1,502.95 ; en 1901, $3,200.46.

M. BENNETT : Etant donné la diminution considérable constatée pour la plupart des comtés d'Ontario, a-t-on pensé, au département de l'Agriculture, à établir certains calculs nous permettant de prédire quel sera l'exode probable durant les prochains dix ans ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, nous n'avons pas poussé nos recherches aussi loin.

M. BENNETT : Est-ce que l'honorable ministre ne croit pas que ce soit là une question vitale qui demande toute son attention ? Ces diminutions de population ont été absolument anormales depuis dix ans.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, c'est bien le cas pour certaines régions.

M. BENNETT : L'honorable ministre peut-il promettre que l'on fera les recherches dont je viens de parler ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis promettre cela ce soir.

M. WILSON : Les chiffres donnés pour Lennox comprennent-ils le plein montant des comptes ? Il y a eu beaucoup de mécontentement parmi les agents du recensement à Lennox. Ils étaient d'avis qu'ils avaient fait beaucoup plus de besogne que celle qui leur était payée. Ils s'attendaient à recevoir une somme fixe pour chaque jour de travail, et ils n'ont été payés qu'au pro rata de chaque mois. J'aimerais à savoir si l'honorable ministre a eu quelques frais supplémentaires à payer aux recenseurs dans Lennox ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je présume qu'il n'y a plus de réclamations contre nous, venant de Lennox. Tous les comptes ont été réglés.

M. WILSON : S'est-il produit quelques réclamations, après l'envoi des premiers comptes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il a dû probablement y avoir de ces réclamations, après la présentation des premiers

comptes, mais cela s'est passé il y a déjà assez longtemps.

M. INGRAM : J'aimerais à demander au ministre s'il a terminé toutes ces enquêtes d'ordre confidentiel, se rapportant au recensement de 1891 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pris aucune disposition pour en commencer de nouvelles.

M. INGRAM : L'honorable ministre ne m'a pas dit s'il avait terminé ces enquêtes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En autant que les documents déposés sur le bureau de la Chambre puissent en témoigner, ces enquêtes sont terminées.

M. INGRAM : Tout cela ne me donne pas encore une réponse à ma question. L'honorable ministre a-t-il terminé toutes les enquêtes qu'il avait commencées?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. ROSAMOND : Je constate que la population de Lanark-nord, en m'en rapportant aux chiffres fournis par l'honorable ministre, a diminué de 1,187, ce qui n'empêche qu'il en a coûté plus de deux fois plus qu'en 1891 pour faire le recensement. J'aimerais à savoir comment cette majoration énorme de plus de 100 pour cent s'est produite.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La raison est celle que j'ai exposée l'autre soir, quand cette question s'est présentée. En 1901, tout était plus cher qu'en 1891. Puis, les recenseurs ont eu beaucoup plus de travail à faire qu'en 1891, car l'on a posé en moyenne trois fois plus de questions qu'en 1891. Il s'en est donc suivi qué tout cela a pris plus de temps et a demandé plus de travail, ce qui a considérablement grossi les chiffres de notre cahier des charges.

M. ROSAMOND : Je crains que tout cela ne soit pas appuyé par les faits, en autant, du moins, que j'en puisse juger par ce qui est venu à ma connaissance. Selon moi, les recenseurs ont dressé leurs tableaux de recensement en très peu de temps, plus rapidement même qu'en 1891.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela ne fait aucun doute, car nous avions sur pied beaucoup plus de recenseurs.

M. ROSAMOND : Eh bien, ils ont eu peu de besogne à faire, car la population était moins considérable. Je sais que cela leur a pris à peine deux minutes pour s'acquitter de ce qu'il y avait à faire chez moi. Il m'est donc difficile d'accepter l'explication que nous donne l'honorable ministre pour légitimer la majoration en question.

M. TAYLOR : Je désire attirer l'attention du ministre sur le fait que le recensement de Leeds-sud a coûté, en 1891, $1,652, et que celui de 1901 a coûté $3,393, bien que la population relevée en 1901, soit 22,449, accusât une diminution de 1,736 sur les chiffres du recensement de 1891. Je sais pertinemment que ces chiffres ne sont pas exacts, et que la population n'a pas diminué. Nous avons fait dresser dans le même temps un recensement de la ville de Gananoque par les cotiseurs municipaux, et ce travail nous a donné 170 noms de plus que celui des officiers du recensement. Selon les chiffres fournis par les recenseurs des différentes municipalités du comté, la population, bien loin de diminuer, a augmenté. Par conséquent, je crois que ce cas devrait être suffisant pour engager l'honorable ministre à envoyer sur les lieux un officier qui serait spécialement chargé de dresser le recensement de ce comté en manière de contre-épreuve pour le recensement de toute la province. Je sais que notre comté, loin de décroître depuis dix ans, a encore progressé. Le coût du recensement du comté, en 1901, a été plus du double de celui de 1891, cette augmentation ayant été de $1,741, pour une population qui en apparence était diminuée. Le ministre nous dit que cette augmentation était due à la majoration du cahier des charges. L'ancien tarif était 3 cents par nom, et l'honorable ministre a accordé 5 cents, soit une différence de 2 cents. Sur une population de 22,449, cette différence représenterait $448. Déduisez cela de $1,741, représentant la majoration de 1891, et il reste encore une somme de $1,300. Comment l'honorable ministre peut-il expliquer cela?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a déclaré en premier lieu que le recensement municipal de Leeds-sud était plus considérable en 1901 qu'il ne l'avait été en 1891, mais si l'honorable député veut bien se reporter aux chiffres officiels, il verra que cela n'est pas le cas. Pour le recensement municipal, la population du district de Leeds-sud était, en 1891, de 20,191, tandis qu'en 1901 il n'y avait plus que 19,193, soit une diminution d'environ 1,000 individus. Selon le recensement du Dominion, la population, en 1891, était de 22,449, et, en 1901, de 21,185, soit une diminution d'environ 1,300, ce qui démontre que le recensement municipal ne s'écartait pas, après tout, autant comme on le croit, du recensement du Dominion. Il n'est pas exact de dire, comme l'a affirmé l'honorable député, que l'un de ces recensements accusait une diminution et l'autre une augmentation. Pour ce qui est de la majoration du coût du recensement, l'honorable député ne doit pas oublier que le cahier des charges comprenait non seulement 5 cents par nom, mais aussi le relevé des décès, l'énumération de tous les établissements agricoles, 30 cents au lieu de 20 cents pour les établissements industriels, outre l'allocation de $1.50 par jour aux recenseurs pour frais de voiture, ce qui n'existait pas en 1891.

M. TAYLOR : Où l'honorable ministre s'est-il procuré les chiffres des statistiques municipales qu'il vient de donner?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Au bureau des statistiques.

M. TAYLOR : Les chiffres que j'ai donnés sont ceux que chaque évaluateur municipal avait obtenus par écrit, et ils figurent au rôle d'évaluation pour 1901.

M. INGRAM : J'aimerais à savoir comment l'honorable ministre peut expliquer que le recensement d'Elgin-ouest a coûté, en 1901, $2,137.08 de plus qu'en 1891, bien que la population, selon le dernier recensement, eût diminué de 730.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La même explication s'applique à ce comté que celle que j'ai donnée pour les autres comtés.

M. INGRAM : Je n'ai pas saisi cette explication. Qu'était-elle ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis la répéter, si l'on veut ; mais je ne crois pas nécessaire d'entrer dans ces mêmes détails d'ordre général pour chaque comté du Dominion. Cette explication est simplement que le cahier des charges était plus élevé en 1901 qu'en 1891, et que les recenseurs étaient payés d'après ce cahier des charges.

CONSEIL MEDICAL DU CANADA.

La Chambre se forme en comité pour prendre en considération la projet de loi (n° 11) tendant à autoriser l'établissement d'un conseil médical au Canada.—M. Roddick.

M. RODDICK : Je désire proposer l'amendement suivant au paragraphe 3, de l'article 6 :

Aucune province ne sera représentée au Conseil, soit par des membres nommés ou élus, avant que la législature de la province n'ait statué que l'inscription par le Conseil sera acceptée comme l'équivalent d'une inscription au même effet en vertu des lois de la province ; pourvu que lorsque toutes les provinces du Canada auront légiféré à l'effet susdit, il leur soit loisible de nommer et élire, de la manière susdite, des membres du conseil représentant ces provinces ainsi que les universités, collèges et écoles constitués en corporations ; et ces membres constitueront, sauf les dispositions du présent acte, le Conseil.

M. LEMIEUX : L'honorable député (M. Roddick) voudra-t-il nous expliquer son amendement ?

M. RODDICK : L'ancienne clause stipulait que quand cinq provinces ou plus avaient légiféré, la loi prenait immédiatement effet ; l'amendement stipule que toutes les provinces devront légiférer avant que le conseil puisse être formé.

M. MARCIL (Bonaventure) : Nous sommes fort désireux de savoir si ce conseil pourra être considéré comme constitué si l'une des provinces refuse de s'y joindre.

M. RODDICK : Toutes les provinces devront être représentées dans ce conseil, avant qu'il puisse fonctionner.

M. LEMIEUX : Alors l'honorable député admet par là que ce parlement n'a pas les pouvoirs nécessaires pour rendre une loi de ce genre, mais qu'il lui faut avoir l'autorisation d'une législature provinciale. Alors, pourquoi rendriez-vous ce bill exécutoire ? Pourquoi ne pas laisser cela aux législatures provinciales ? C'est la première fois que je vois un semblable projet de loi soumis à cette Chambre. C'est là un empiètement sur les droits des provinces, et le promoteur admet cela pour ainsi dire virtuellement par son amendement.

M. SPROULE : Je ne crois pas que ce soit là envisager ce sujet comme il devrait l'être. Le fait de reconnaître aux provinces le droit de décider comme elles l'entendront ne veut pas dire que ce parlement n'est pas investi des pouvoirs nécessaires pour légiférer en ces matières. Nous ne faisons qu'user de courtoisie envers les provinces en leur disant que nous ne leur demandons pas de se joindre à ce conseil et que rien ne les y oblige, mais qu'elles peuvent plutôt décider à leur entière discrétion ce qu'il y aura lieu de faire.

M. RODDICK : Mon amendement est, pour ainsi dire, comme un instrument dont toutes les provinces peuvent se servir pour organiser un conseil. Les provinces ne peuvent pas faire cela elles-mêmes. Ce parlement est tout simplement ici l'intermédiaire dont les bons offices sont mis au service des provinces, pour leur faciliter la tâche d'organiser un conseil qui émettra des brevets et autorisera tout licencié à exercer sa profession dans n'importe quelle partie du Dominion. Alors nous serons en mesure de pouvoir obtenir la réciproque à l'étranger, ce qui est d'une grande importance.

M. LEMIEUX : Selon moi, cette législation est du ressort du gouvernement impérial et non du nôtre. Ce que vous voulez faire équivaut, pour ainsi dire, à amender l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Nous saisirons tout cela bien mieux, en référant à un point qui a été expliqué ici par mon honorable ami de Hants (M. Russell). Il est statué dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord que les différentes provinces du Dominion peuvent avoir l'union législative, à l'exception de la province de Québec, mais, avant que cette union législative prenne naissance, il faut que les différentes législatures soient toutes consentantes. Cela a été décrété en 1867 par le parlement impérial. Mais rien de cela ne se rapporte à l'exercice de la profession médicale. Au contraire, c'est là un droit civil qui est du ressort des différentes provinces. Je serais très heureux d'appuyer ce projet de loi, parce que je crois que mon honorable ami n'est inspiré que par de bons motifs, mais je ne le puis pas parce que cela est un em-

piètement sur les droits des provinces. Par les statuts refondus de la province de Québec, clause 3975, l'exercice de la profession médicale est entré dans le domaine des lois de cette province. Il n'y a absolument rien dans la constitution qui puisse permettre à ce parlement de légiférer en ces matières. Je dois élever mes humbles protestations contre ce projet de loi. Je le répète, cela est hors de la portée de ce parlement, et si nous adoptons une semblable loi, nous allons ouvrir la porte à une foule d'autres lois du même genre.

M. BORDEN (Halifax) : Si je croyais que ce projet de loi fût un empiètement sur les droits des provinces, j'y serais aussi énergiquement opposé que tout autre honorable député de cette Chambre. En fait, pour tout dire, j'ai déjà, à diverses occasions, au cours de cette session, élevé la voix au sujet de certaines mesures soumises à cette Chambre, en faisant remarquer que ces mesures devaient être laissées aux législatures provinciales, et l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) n'a pas jugé alors à propos de me donner son appui. Le projet en question ne me paraît pas être, en aucune façon, un empiètement sur les droits des provinces. Il n'y a pas une seule législature provinciale au Canada qui pourrait décréter une loi de ce genre—mon honorable ami (M. Lemieux) ne prétendra certes pas que cela soit possible. L'objet de ce bill, autant que j'ai pu comprendre, est de tomber d'accord sur un plan qui permettrait—les provinces y étant toutes consentantes et en autant que ces provinces aient juridiction exclusive—aux médecins du Canada d'être considérés, au Canada comme à l'étranger, comme prenant rang dans tout le pays et non pas seulement dans une seule province.

M. LEMIEUX : N'est-ce pas un fait que, par cet amendement, l'auteur de ce bill admet que les provinces ont seules le droit d'établir des lois en ces matières.

M. BORDEN (Halifax) : Si mon honorable ami veut me dire ce qu'il entend par ces mots "en ces matières", je pourrai lui répondre plus explicitement. Mais, en autant que cela se rapporte à ce projet de loi, ma réponse à la question qui vient de m'être posée est une négation catégorique. Les droits des provinces, pour tout ce qui touche à la propriété et aux droits civils, ne sont pas mis en danger par l'amendement que mon honorable ami (M. Roddick) a présenté. La création d'un conseil qui, avec le consentement des législatures, aura le droit de s'occuper de l'exercice de la profession médicale des diverses provinces, est proposée par ce bill, et il n'y a que ce parlement qui puisse établir une loi à ce sujet. C'est là l'un de ces projets qui ne peuvent être abordés que par un bill comme celui qu'on vient de nous présenter, et qui ne peut être mené à bonne fin qu'avec le consentement des législatures. De toutes manières, aussi, les droits des provinces sont pleinement sauvegardés par cet amendement, qui stipule expressément que l'on ne pourra toucher aux pérogatives de la profession médicale dans les provinces qu'en autant que toutes les provinces y seront consentantes. Bien plus, ce conseil même ne pourra être créé que si toutes les provinces y consentent. Voilà l'idée qui préside à l'amendement, autant que j'ai pu comprendre à la lecture. Je ne crois pas, maintenant, que dans ces circonstances, l'on puisse s'opposer à ce bill en invoquant les droits des provinces. Si je croyais que de semblables objections fussent fondées, je serais le premier à me lever et à prendre le parti de mon honorable ami, parce que je suis aussi désireux de voir maintenir l'intégrité des droits des provinces et du pacte fédéral que tout autre membre de cette Chambre.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Pour ce qui est de l'amendement que le comité vient d'adopter, ne serait-il pas convenable d'inclure dans le bill quelques dispositions quelconques pour déterminer si les lois provinciales qui sont à l'étude ont ou n'ont pas été décrétées.

M. SPROULE : Cela est sous-entendu par le mot "législation".

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les mots ne sont pas ici aussi clairs qu'on pourrait le désirer. L'on dit bien que la loi aura un certain objet en vue, mais on peut cependant mettre en doute que ce soit là l'objet voulu. Vous pourriez avoir déjà établi des écoles et émis des brevets, et cependant, en mettant la loi à l'épreuve, il pourrait se faire qu'on découvrît que l'une des lois provinciales ne se trouverait pas être absolument d'accord avec les conditions de ce bill.

M. RODDICK : Le Gouverneur en conseil décidera si toutes les conditions de la loi ont été observées.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Où voit-on, dans ce bill, qu'il soit déclaré que cette loi n'entrera pas en vigueur tant que toutes les provinces n'auront pas donné leur consentement ?

M. RODDICK : Cela est stipulé dans l'amendement qui vient d'être adopté.

M. LEMIEUX : Alors, devons-nous comprendre par là qu'il est nécessaire que toutes les provinces donnent leur consentement ?

M. RODDICK : Oui. J'ai amendé le bill de telle sorte qu'il est impossible à cinq provinces de se mettre à l'œuvre. Il faut qu'elles soient toutes consentantes. Si l'une des provinces s'abstient, ce conseil ne peut pas être formé.

Le bill est rapporté.

M. RODDICK fait motion pour que le bill soit lu en troisième lecture.

M. BOURASSA : Avant que le bill soit adopté, je dois dire que j'étais absent quand on en a fait la deuxième lecture, et c'est là le seule occasion qui m'est offerte de présenter quelques observations contre le principe du bill. Dans tous les cas, je ne regrette pas d'avoir été alors absent, parce que l'amendement qui vient d'être adopté par le comité donne, selon moi, à ce bill, un caractère spécial qui devient un argument contre le bill même. En m'opposant au principe de ce bill, je ne me place pas à un point de vue professionnel. Je ne suis pas médecin, et, d'un autre côté, ce bill serait tout à l'avantage des médecins du comté que je représente parce qu'ils habitent une région voisine de la province d'Ontario. Je base mes objections sur le principe même du bill, ainsi que l'a fait ressortir il y a un moment l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux). Maintenant, je ne suis pas plus avocat que je ne suis médecin ; mais je crois que nous devons admettre que le bon sens nous force de convenir que ce qui appartient aux provinces ne saurait relever de l'autorité fédérale, et que ce qui appartient à cette dernière ne saurait être du ressort des autorités provinciales.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela peut être du sens commun, mais ce n'est pas la loi.

M. BOURASSA : Et ceux qui n'appartiennent pas à la noble profession du barreau admettront qu'il arrive quelquefois que les avocats cherchent à justifier des choses qui n'ont pas de sens commun.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Cela dépend du sens commun.

M. BOURASSA : Mais c'est l'habitude de ces messieurs de se faire un jeu du sens commun, quand cela fait leur affaire. C'est un principe admis en justice, principe qui, j'ai tout lieu de le croire, ne sera pas contredit par la très haute autorité de mon honorable ami le ministre de la Justice, que tous les pouvoirs appartenant aux provinces leur ont été départis de par l'autorité même du gouvernement impérial. Ce parlement ne peut pas donner aux provinces un seul iota d'autorité, et ce parlement ne peut pas les autoriser à établir des lois sur aucun sujet. Tout pouvoir de faire des lois, dont peuvent être investies les provinces, leur est donné par le parlement impérial, de même que les propres pouvoirs de ce parlement sont aussi départis par le parlement impérial. Nous sommes des impérialistes, en ce sens que nous avons le respect de l'autorité dont nous a investi le parlement impérial. Pour ce qui est de cela, je suis un impérialiste à toute épreuve. Mais si nous voulons conservé la paix dans ce pays, il nous faut maintenir nettement définie la ligne de démarcation entre les provinces et l'autorité fédérale. On se rappellera que j'ai déjà eu l'occasion, dans cette Chambre, d'élever la voix contre certaines mesures du gouvernement qui ne me paraissaient pas être conformes aux pleins pouvoirs appartenant à l'autorité fédérale, et qui attribuaient aux provinces des pouvoirs qui ne leur appartenaient pas.

M. COCHRANE : Vous avez très bien voté.

M. BOURASSA : Non, j'ai voté contre les projets de loi en question, mais l'honorable député (M. Cochrane) a voté dans le temps avec le gouvernement, parce que son chef lui avait dit de voter avec le gouvernement. Je veux parler de la loi relative au chemin de fer du Manitoba.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député (M. Bourassa) me permettra-t-il de l'interrompre ? Mais fait-il en ce moment allusion à moi ?

M. BOURASSA: Je ne puis pas absolument préciser quand l'autorité de l'honorable député a commencé à se manifester.

M. BORDEN (Halifax) : Je voulais simplement dire que si l'honorable député (M. Bourassa) a voulu faire allusion à moi comme ayant engagé qui que ce soit à voter pour le bill du Manitoba, ou comme ayant dit un mot à ce sujet, il dit là une chose qu'il sait ne pas pouvoir être vrai, et qui est absolument et entièrement fausse et inexacte.

M. BOURASSA : Je n'ai pas voulu insinuer que mon honorable interlocuteur ait donné des ordres à l'honorable député (M. Cochrane). Je sais que la docilité de ce dernier est telle qu'il s'empresse même de voter avant que l'ordre ne lui vienne de son chef. L'attitude que j'ai prise en tout ceci est que ce même amendement, qui a été proposé par le promoteur du bill et qui a été adopté par le comité, reconnaît virtuellement que les provinces ont le droit de légiférer sur ces matières. Maintenant, l'honorable chef de l'opposition affirme que ce bill n'est pas un empiètement sur les droits des provinces. Eh bien, voici ce que je lis dans l'article 4 de ce bill :

Le but du Conseil est—
(a) d'établir un degré d'aptitudes et de connaissances en médecine qui permettra à ceux qui l'atteindront d'être admis et autorisés à pratiquer dans toutes les provinces du Canada.

Alors qu'il est avéré que le parlement fédéral n'a aucun droit d'exercer un contrôle quelconque sur la pratique des professions libérales dans ce pays. Ces honorables messieurs prétendent-ils vouloir assimiler les professions libérales au commerce ? Nous avons droit de contrôle sur le commerce, mais ce droit nous est refusé pour les professions libérales. Bien plus, le paragraphe de cette clause se lit comme suit :

(b) D'établir un registre des praticiens et étudiants en médecine canadiens, et faire la compilation, la revision et la publication de ce registre.

Ce qui est, en fait, le droit de contrôle sur la qualité légale ou les règles disciplinaires

appliquées aux élèves. Ceci est matière d'éducation. Voici la subdivision (c) :

(c) D'établir et fixer les qualités et connaissances exigées pour l'inscription, y compris les cours d'études à suivre, les examens à subir, et en général le conditions requises pour l'inscription.

(d) De créer et maintenir un bureau d'examinateurs pour l'examen des aspirants et l'octroi de certificats de capacité.

Voici trois paragraphes statuant sur des matières qui relèvent immédiatement de l'éducation. Peut-être a-t-il été déclaré, à diverses reprises, au cours de la discussion de ce bill, et peut-être sera-t-il déclaré de nouveau que nous ne faisons ici que donner certains pouvoirs à une corporation, pour que ces pouvoirs soient exercés suivant l'autorité des provinces. Mais nous instituons en corporation une association qui n'existe pas encore aujourd'hui, pour contrôler l'exercice de la pratique de la médecine, pour déterminer quelles études devront être suivies par les élèves, ainsi que les qualifications qu'ils devront avoir et les examens qu'il leur faudra subir., avant qu'on leur accorde le droit d'exercer leur profession.

Par conséquent nous constituons en corporation une association qui exercera des pouvoirs considérés comme ayant jusqu'ici appartenu exclusivement aux provinces. Ceci n'est que le commencement—je ne devais pourtant pas dire seulement le commencement, parce que je puis citer plusieurs cas où le parlement fédéral a déjà essayé de rendre des lois qui étaient un empiètement sur les droits des provinces. Je suis d'avis que ce parlement ou ce gouvernement devraient se garder de cette tendance à empiéter ainsi sur les droits des provinces. Je me rappelle le temps où le parti libéral s'était levé comme un seul homme, en toute légitimité, pour défendre les droits des provinces en matière d'éducation, et il reçut alors l'appui de la province de Québec, en dépit de la sympathie naturelle que portait cette province vers la minorité d'une autre province dont les droits avaient été violés par la législature provinciale. Et pourquoi cela ? Parce que nous admettâmes alors que les droits des provinces, en matière d'éducation, étaient des droits plus précieux pour nous que pouvait l'être un empiètement quelconque sur ces mêmes droits. Eh bien, nous venons maintenant constituer en corporation une association qui aura pour objet de contrôler l'un des domaines de l'éducation des provinces de ce Dominion. On nous dit que cela est fait dans le but de donner à nos médecins le droit d'exercer leur profession à l'étranger, ou plutôt de leur permettre de faire des arrangements avec des pays étrangers pour échanger leurs droits relativement à la pratique de la médecine. Je suppose que l'honorable député (M. Roddick) a voulu dire, par pays étrangers, les autres parties de l'empire.

M. RODDICK : Je crois dire à mon honorable ami que, à part les autres parties de l'empire, des arrangements peuvent être conclus avec d'autres pays. Par exemple, la réciprocité avec la France est fort possible.

M. BOURASSA : Pour ce qui est de cette partie du programme de l'honorable député, j'y suis aussi énergiquement opposé. Que la réciprocité soit avec l'Angleterre ou avec la France. Je dis que nous devrions pas ouvrir ainsi toutes grandes nos portes à des échanges de ce genre. Dans l'intérêt des Canadiens, nous ne devrions rien faire qui pût engager nos médecins à s'en aller vivre et pratiquer leur art à l'étranger, et donner ici leurs places à des étrangers. Nous savons tous qu'en Angleterre, comme en France, la carrière médicale est encombrée de jeunes médecins qui seraient on ne peut plus heureux de profiter de l'occasion que nous leur donnerions ainsi d'envahir ce pays, tout cela à notre grand détriment. Après tout, le grand argument que vont invoquer ces messieurs sera que nous ne sommes pas satisfaits des cours d'études donnés dans nos universités, que nous trouvons à redire aux études qui s'y poursuivent, et que nous voulons obtenir la réciprocité afin de pouvoir inviter les étrangers à venir ici prendre la place des nôtres. Je puis dire que ce sont là les vues que m'ont exprimées à ce sujet deux médecins de la ville de Toronto. Malheureusement, je ne croyais pas, dans le temps, que j'aurais occasion de prendre part à une discussion de ce genre, et je n'ai pas obtenu l'autorisation de donner leurs noms, mais ces médecins ont vécu en Angleterre aussi bien qu'au Canada et ils m'ont dit qu'ils étaient opposés à ce bill, précisément sur le point même invoqué par l'honorable député (M. Roddick), c'est-à-dire que ce bill nous accorderait la réciprocité ; et cela pour la bonne raison qu'ils étaient convaincus que ce bill serait bien plus au détriment de la profession médicale du Canada qu'il ne pourrait lui être favorable. Mais, à part cette objection, j'affirme que nous ne pouvons pas accepter le principe de ce bill sans nous déjuger nous-mêmes ou sans empiéter sur les droits des provinces. Même sans l'amendement proposé par l'honorable député, nous empiétons sur les droits des provinces en édictant des lois pour des matières qui ont déjà été reconnues comme étant exclusivement du ressort des provinces.

En adoptant l'amendement proposé par l'honorable député, nous nous mettons donc en contradiction avec nous-mêmes. De deux choses l'une : ou cette loi est bonne ou elle ne l'est pas ; ou bien elle est dans la limite de nos attributions, ou elle ne l'est pas. Si cette loi est bonne, ayons donc le courage de l'adopter. Si nous avons le droit de l'adopter, ne craignons pas d'en assumer la responsabilité, sans nous retrancher derrière cette misérable excuse qu'il ne s'agit que d'un simulacre de loi, qui ne deviendra en vigueur que lorsque les provinces l'auront adoptée. Le député de Grey-est (M. Sproule) prétend que c'est tout simplement affaire

de courtoisie ; mais je serais curieux de savoir depuis quand le parlement établit des lois par courtoisie. Que le parlement s'aventure une fois à affirmer son droit de porter une loi règlementant la profession médicale, et, l'année prochaine, ce sera le tour du barreau ; puis, une fois entrés dans cette voie, il est difficile de dire où nous nous arrêterons dans ces empiètements sur les droits provinciaux.

M. SPROULE : Il y a dans la loi de l'Amérique Britannique du Nord une disposition nous attribuant le droit de légiférer relativement aux provinces et à leurs lois. Je tiendrais à savoir de l'honorable député si cet article ne s'applique pas à la loi en discussion.

M. BOURASSA : Je suis bien aise que l'honorable député ait soulevé cet argument. L'article 94 de la loi de l'Amérique Britannique du Nord dit :

Nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, le parlement du Canada pourra adopter des mesures tendant à l'uniformité de toutes les lois ou de parties des lois relatives à la propriété et aux droits civils dans Ontario, la Nouvelle-Ecosse, et le Nouveau-Brunswick, ainsi que de la procédure devant tous les tribunaux ou aucun des tribunaux de ces trois provinces ; et à dater de l'adoption d'une loi quelconque à cet effet, le pouvoir du parlement du Canada de porter des lois relatives aux sujets énoncés dans tel acte, sera illimité, nonobstant toute disposition contraire dans le présent acte ; mais toute loi du parlement du Canada stipulant cette uniformité n'aura d'effet dans une province qu'après avoir été adoptée et établie par la législature de cette province.

Cet article attribue au parlement fédéral le droit de légiférer sur les questions intéressant les trois provinces de langue anglaise, pourvu que ces lois soient plus tard ratifiées par les législatures de ces provinces. Or, dans l'amendement accepté par l'honorable député (M. Roddick), l'esprit de cette disposition législative, qui ne s'applique pas à la province de Québec, est rendu applicable à une loi qui empiète virtuellement sur les droits de cette province, une de celles qui ont servi de fondement à la Confédération. On abuse donc ici de cette dispositon législative de la loi de l'Amérique Britannique du Nord, loi qui vise surtout à la protection de la province de Québec, et j'ajouterai que la majorité des médecins de cette province repoussent ce projet de loi. Mais, s'écrie-t-on, est-ce que la province de Québec, par l'entremise du parlement provincial, n'a pas le droit de repousser cette loi? A cela je réponds qu'il faut se garder de mettre nos législatures provinciales en pareille posture. En suggérant cet amendement, le gouvernement, je suppose, vise à concilier les divergences d'opinion et à prévenir toute irritation qui pourrait se produire à ce sujet dans les provinces. Eh bien, de deux choses l'une: ou la population de la province de Québec est favorable à ce projet de loi, ou elle lui est hostile. Si elle lui est favorable, pourquoi ne pas adopter la loi dans sa teneur primitive? Si la province de Québec est hostile à la loi, et que cet amendement ne vise qu'à calmer l'exaspération des esprits, qu'en résultera-t-il? Très probablement, les autres provinces ratifieront la loi et, alors, vous aurez mis la province de Québec dans cette fâcheuse situation, qu'elle sera forcée de repousser une loi adoptée tout d'abord par le parlement fédéral et plus tard par les autres provinces. L'irritation qui se produira dans les autres provinces sera, pour le coup, bien plus vive que si le gouvernement avait eu le courage de déclarer qu'il lui est impossible d'adopter cette loi, parce qu'elle ne saurait se concilier avec l'esprit de la constitution. Voilà franchement mon avis sur la question, et voilà pourquoi je repousse l'adoption du bill en troisième délibération. Que le parlement se donne bien garde de s'écarter de la voie légitime et de porter atteinte à l'autonomie des provinces. Si nos législatures provinciales s'avisaient d'empiéter sur les pouvoirs du parlement fédéral, je serais le premier à m'écrier : " Prêtons main forte au pouvoir fédéral et sachons nous opposer aux empiètements des provinces, quelle que soit l'impopularité qui en résulte pour nous. Mais sachons aussi lutter pour les provinces, quand elles se tiennent dans les limites de leurs attributions et gardons-nous d'empiéter sur leurs pouvoirs. Adopter semblable législation, c'est ouvrir la porte à toutes sortes de froissements entre les autorités provinciales et le gouvernement fédéral, sans compter que nous manquons à notre devoir envers le peuple. Quel que puisse être l'avantage pratique résultant de cette loi, sachons faire des sacrifices pour rester fidèle à l'esprit de la constitution. Ce bill est contraire à l'esprit de la constitution et voilà pourquoi je le repousse.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député (M. Bourassa), nous a déjà dit qu'il fait peu de cas de la logique, et ce soir, il vient de nous donner la plus forte preuve possible de la vérité de cette assertion. Les parlements provinciaux, nous dit-il, n'ont pas mission de conférer des droits à un corps constitué par le parlement fédéral ; et il faut, ajoute-t-il, maintenir dans toute son intégrité la ligne de démarcation entre le parlement fédéral et les parlements provinciaux. Si l'argument formulé par l'honorable député est légitime, la réciproque doit être vraie ; et cependant, il a donné l'appui de sa voix à une mesure ministérielle confiant aux fonctionnaires provinciaux la mission de réglementer les listes d'électeurs devant servir à l'élection des député au parlement fédéral. L'honorable député le voit donc, si cette loi est légitime, la législature provinciale peut tout aussi bien conférer à un corps constitué par le parlement fédéral le pouvoir de faire des réglementations sur des questions qui sont de son ressort. L'honorable député admet-il la chose ?

M. BOURASSA : S'agit-il de la loi du cens électoral ?

M. BORDEN (Halifax) : Oui.

M. BOURASSA : Les deux choses diffèrent du tout au tout ; car la loi du cens électorale n'accorde pas à la province le droit de légiférer sur notre droit de suffrage. De notre propre gré, nous avons voulu faire choix des listes des provinces, et si demain, nous voulions adopter un cens électoral pour les élections fédérales, libre à nous de le faire. Supposons qu'une province décrète—chose absurde d'ailleurs—que certaine liste devrait servir aux élections fédérales, je m'y opposerais de toutes mes forces.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne comprends pas la distinction établie par l'honorable député. De l'assentiment de l'honorable député, le parlement a conféré à certains fonctionnaires provinciaux, nommés en vertu de lois provinciales, le pouvoir de choisir les personnes qui doivent élire les députés au parlement fédéral ; droit qui rentre absolument dans les attributions du parlement en premier ressort. Le parlement a délégué ce pouvoir aux fonctionnaires provinciaux, et cela de telle façon que la loi provinciale réglementant le cens électoral s'applique absolument aux électeurs chargés d'élire les députés à la Chambre des communes. L'honorable député ne s'est pas scandalisé de cette délégation de pouvoirs ; et il ne se scandalise pas, lorsque chaque jour nous déléguons des pouvoirs à l'exécutif ; il ne se scandalise pas lorsque la législature provinciale délègue des pouvoirs à des conseils municipaux. Mais il soulève toute une tempête parce que ce bill tend à autoriser les législatures provinciales à conférer à un conseil constitué par le parlement, le pouvoir de faire des règlements relativement à la profession médicale dans les différentes provinces. Voilà un échantillon de la logique de mon honorable ami. Est-il d'avis que le parlement a le pouvoir de déléguer certains pouvoirs à l'exécutif ?

M. LEMIEUX : Ici, il s'agit d'un conseil donné à la législature.

M. BORDEN (Halifax) : Dans quel sens donnons-nous un conseil à la législature ? Même en pareils circonstances, il n'y a rien dans la loi de l'Amérique Britannique du Nord qui nous défende de le faire. Nous donnons tout autant des conseils à la législature, lorsque nous accordons des pouvoirs très importants à l'exécutif. L'honorable député ignore-t-il que la législature provinciale confère tous les jours à l'exécutif provincial et aux conseils municipaux le pouvoir de faire certains règlements qui ont force de loi ? Voici ce à quoi se résume le projet de loi en discussion : de l'agrément des législatures provinciales, il sera législativement constitué un conseil qui aura le pouvoir de faire certains règlements relativement à l'exercice de la profession médicale dans les provinces. Où est, dans tout ceci, l'empiètement sur les droits provinciaux ? Si l'on veut un exemple frappant et fort singulier de cette délégation de pouvoirs, il n'y a qu'à citer la loi de tempérance du Canada ; car ici le parlement rend une loi et stipule qu'elle n'entrera en vigueur que lorsque la population de telle ou telle localité en particulier l'aura approuvée de son vote. Il se présente si souvent des exemples de ce genre de lois que si l'honorable député s'était donné la peine de réfléchir cinq minutes avant de prononcer son discours——

M. BOURASSA : Pardon. L'honorable député parle de délégation de pouvoirs que nous avons le droit de révoquer. Or ici, il s'agit d'un pouvoir que nous enlevons aux provinces. L'honorable député vient de dire que les provinces ne sauraient légiférer sur des questions qui sont du ressort de la législature fédérale. Supposons que ce projet de loi soit adopté par le parlement et ratifié plus tard par les législatures provinciales ; prétend-il que ces législatures pourraient plus tard lui faire subir quelques modifications ou abroger une partie des pouvoirs conférés par cette loi ?

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député, il me semble, a assez étudié le droit constitutionnel pour savoir que toute législature qui a le droit d'édicter une loi a le pouvoir de l'abroger.

M. BOURASSA : Précisément. Nous avons le pouvoir de révoquer cette loi, pouvoir que les provinces n'ont pas.

M. BORDEN (Halifax) : Les provinces ont le droit d'abroger toute loi qu'elles ont rendue et le parlement ne saurait enlever législativement ce pouvoir à une législature provinciale. L'honorable député est trop versé dans le droit constitutionnel pour ignorer la chose. Quand bien même nous voudrions mettre au rancart le droit que possède toute législature provinciale de révoquer une loi qu'elle a établie, nous serions impuissants à le faire. Un instant de réflexion eût suffi pour convaincre l'honorable député que c'est là une principe élémentaire de droit constitutionnel. En pareilles circonstances, comment peut-on prétendre que ce projet de loi constitue un empiètement sur les droits de la législature provinciale ?

Si j'étais de cet avis, je serais le premier à repousser ce projet de loi. Bref, d'après ce projet de loi, le parlement étant le seul corps législatif revêtu de ce pouvoir, il créera un conseil tendant à règlementer la profession médicale au Canada. Au sens de l'amendement proposé ce soir par l'auteur du bill, ce conseil ne peut être constitué que de l'agrément de chaque province. Chaque province conserve donc l'autorité la plus absolue et la plus complète sur ce conseil ; puisqu'elle peut empêcher son institution et faire toutes les règlementations et établir les degrés d'aptitude à son gré. Ce pouvoir,

chaque province le possède dans toute son intégrité, aussi bien après l'adoption de ce projet de loi qu'avant son établissement. Au dire de l'honorable député, l'auteur de ce bill machine quelque noir complot contre les droits provinciaux et ce projet de loi cache quelque tentative d'empiètements futurs sur l'autonomie provinciale. Et pourtant, me semble-t-il, ce projet de loi aurait dû rallier les sympathies et l'appui de l'honorable député, qui se distingue tant par son esprit d'indépendance et par sa largeur de vues. Il se dit lui-même très indépendant sur toutes ces questions, et force nous est bien d'ajouter foi à sa parole. De fait, il nous donne parfois à entendre d'une façon vague qu'il a le monopole de l'indépendance dans cette Chambre, à une ou deux exceptions près ; que ses collègues sont plus ou moins enchaînés par des liens inavouables ou qu'ils subissent des influences mystérieuses qui les empêchent d'obéir aux impulsions de leurs consciences ; mais l'honorable député se proclame libre de toutes ces influences. En pareille circonstance, il aurait dû, ce me semble, envisager la question à un point de vue plus élevé : il aurait dû se dire que les médecins canadiens, y compris ceux de la grande province de Québec dont il est un des représentants, ont droit d'aspirer à quelque chose de plus que le simple rang provincial ; qu'ils ont droit de figurer aux yeux du monde entier comme porteurs de diplômes les autorisant à pratiquer dans toute l'étendue du Canada, et qu'il importe de leur conférer des droits qui soient reconnus dans le monde entier ; droits que, dans quelques circonstances au moins, ils ne possèdent pas encore. S'il envisage la question à ce point de vue, l'honorable député qui est franc et si loyal sur toutes ces questions, se convaincra que dans l'intérêt des médecins de sa province, comme de ceux des autres provinces, il importe que ce but soit atteint, et qu'à l'avenir, les médecins, tout en conservant dans leur propre province les droits en question, doivent s'élever au rang de médecins canadiens, au lieu de demeurer au simple rang de médecins provinciaux, ne jouissant d'aucuns droits en dehors de leur province. Que l'honorable député, avec sa loyauté habituelle, se dépouille donc de tout préjugé et mette au rancart tous ces craintes chimériques au sujet de prétendus complots contre les droits des provinces et il admettra que ce bill est digne de tout son appui. Réflexion faite, j'espère qu'il se ralliera à notre sentiment de façon à ce que cette mesure soit adoptée, sans qu'il soit besoin d'aller aux avis.

M. LOUIS PHILIPPE DEMERS (Saint Jean et Iberville) : M. l'Orateur, quand la seconde lecture de ce bill a eu lieu, il y a quelque temps, j'ai fait certaines objections, que je crois de mon devoir de répéter ce soir.

Les provinces, d'après notre constitution, n'ont pas des pouvoirs très étendus. Tous ceux qui ont fait une étude quelque peu approfondie de notre constitution s'accordent à dire qu'elles n'ont pas les pouvoirs qu'elles devraient avoir. Aussi, est-ce une raison pour ceux, surtout, qui appartiennent à la minorité dans ce pays, ceux pour qui, après tout, cette constitution a été faite, de repousser tout empiétement de ce parlement sur les droits des provinces. On dira—et cela a été dit—que ce parlement a le droit de constituer des compagnies pour le Canada tout entier. Ceci, je l'admets ; mais ce que je n'admets pas, c'est que ce parlement ait le droit de contrôler les études de la profession médicale. Si, cependant, ce bill avait pour objet de constituer tous les médecins du Canada en corporation dans le but de s'entr'aider, ou pour l'avancement exclusif de la science médicale, je dirais : fort bien! Mais quel est l'objet que l'on recherche par le présent bill ? L'article 4 va nous le dire.

4. Le Conseil a pour but—

(a) d'établir un degré d'aptitudes et de connaissances en médecine qui permettra à ceux qui l'atteindront d'être admis et autorisés à pratiquer dans toutes les provinces du Canada ;

(b) d'établir un registre des praticiens et étudiants en médecine canadiens, et de faire la compilation, la revision et la publication de ce registre ;

(c) d'établir et le fixer les qualités et connaissances exigées pour l'inscription, y compris les cours d'études à suivre, les examens à subir, et en général les conditions requises pour l'inscription ;

(d) de créer et maintenir un bureau d'examinateurs pour l'examen des aspirants et l'octroi de certificats de capacité ;

(e) de travailler à élever la profession médicale en Canada à un niveau tel qu'elle puisse être reconnue dans le Royaume-Uni, et que les praticiens canadiens puissent acquérir le droit de s'y faire inscrire en vertu des actes du parlement impérial désignés sous le titre de " Medical Acts " ;

Ce dernier objet me paraît assez raisonnable.

Si l'on examine l'article 10, on voit que ce conseil aura le droit de s'enquérir :

(i) des qualités requises de tous ceux qui désireront se faire inscrire, soit comme praticiens, soit comme étudiants, en vertu du présent acte, y compris l'établissement, le maintien et la tenue d'examens pour s'assurer si ces personnes possèdent ces qualités ; le nombre, la nature, les époques et le mode de ces examens ;

Quel sera le résultat pratique si nous adoptons cette loi ? Une fois cette loi votée ici et acceptée ensuite par les législatures provinciales, la profession médicale tombera sous le contrôle du parlement du Canada. Une fois que les provinces auront adopté cette loi, elles se seront dépossédées de l'exercice d'un droit qu'elles ont actuellement. Comme je l'ai dit il y a un instant, la matière qui fait l'objet de ce bill n'est pas de notre ressort. Nous n'avons pas le droit de légiférer en matière d'éducation ou de droit civil.

Le droit de pratiquer la médecine est incontestablement un droit civil et non

pas un droit politique. Or, c'est là un sujet qui n'est pas du ressort du parlement fédéral. Quand les représentants de la province de Québec ont la chance de s'opposer à une pareille mesure, ils manqueraient à leur devoir s'ils ne le faisaient pas, et s'ils ne protégeaient pas l'autonomie de leur province.

On dit que ce projet de loi ne sera pas applicable tant que toutes les provinces ne l'auront pas accepté. On sait fort bien qu'une pression sera exercée sur celle des provinces qui le repoussera, et si c'est Québec, on fera valoir l'argument que toutes les autres provinces du Canada l'ont accepté. On sait que la province de Québec est généreuse, qu'elle n'aime pas à tirer en arrière, et qui peut dire qu'on ne réussira pas un beau jour à le lui faire accepter à son tour. On a bien vu des parlements qui ont veudu leur pays, pourquoi ne verrait-on pas une législature abandonner l'un de ses droits ?

Quand on m'aura démontré que la matière de ce projet de loi est du ressort du parlement fédéral je serai prêt à consentir à son adoption, mais pas avant.

On dit aussi que cette législation est à l'avantage des médecins. J'admets qu'il serait plus avantageux pour les médecins de pouvoir exercer leur profession indistinctement dans toutes les provinces. Mais à l'état de choses actuel il y a un remède autre que celui suggéré. On ne nous a pas démontré, par exemple, que le remède que je vais signaler ne pourrait pas s'appliquer à la profession médicale. Ainsi, ce qu'on a fait pour la profession légale pourrait fort bien s'appliquer aux médecins. Il existe entre les provinces d'Ontario et de Québec une entente par laquelle un avocat de l'une ou de l'autre province est admis à y exercer sa profession sans aucun examen, pourvu qu'il paie l'honoraire prescrit. Cette réciprocité a été établie sans l'intervention du parlement fédéral. Cependant la situation était bien différente. Mais les avocats de Québec et d'Ontario se sont entendus, après avoir constaté qu'il leur serait beaucoup plus avantageux de pouvoir pratiquer dans l'une ou l'autre province. C'est ainsi que nous avons vu le procureur de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique admis à pratiquer sa profession dans la province de Québec dès qu'il se fût conformé aux conditions prévues par l'entente. Les avocats ne sont pas venus devant le parlement fédéral pour lui demander de rendre une loi comme celle que nous discutons maintenant.

Si la profession médicale des provinces de Québec et d'Ontario arrivait à une semblable entente, je n'ai pas de doute qu'elle réussirait sans notre intervention.

Pour ces raisons je demande le renvoi de ce projet de loi à six mois.

M. FLINT : L'auteur du bill doit éprouver un certain sentiment de plaisir à constater que les arguments soulevés jusqu'ici contre l'adoption de cette mesure ne sont pas d'une nature pratique, mais qu'on les a empruntés à la théorie du droit constitutionnel. On n'a pas prouvé que ce projet de loi pût tourner au détriment de la profession médicale. Quelques députés semblent craindre que la profession ne souffre de l'application de cette loi. Ces objections de nature technique ont influencé leurs esprits au point de leur faire craindre que cette mesure ne soit pas susceptible d'application. Ils ont discuté la question des droits provinciaux avec un peu trop de chaleur, si l'on tient compte de l'amendement proposé, auquel la Chambre semble avoir fait un accueil favorable. Tout le monde convient de l'importance des droits provinciaux et qu'il faut bien se garder d'empiéter législativement sur ces droits, au point de provoquer l'intervention des tribunaux ; mais il me semble qu'on fait de ces droits l'objet d'un culte exagéré. L'amendement fait disparaître l'ombre même d'un grief à ce sujet. Personne ne saurait s'opposer à ce que les provinces cèdent de leur plein gré quelques-uns de leurs droits, au bénéfice commun du pays en général. C'est ce que la loi de l'Amérique Britannique du Nord reconnait à certains égards, bien que la chose ne soit pas stipulée aussi clairement qu'il le faudrait. En tout état de cause, la légitimité de cette attitude y est reconnue. La profession médicale est, de plus d'une façon, la plus libérale de toutes les professions. C'est une profession dont l'exercice ne saurait être circonscrit aux frontières provinciales. La pratique de la médecine embrasse toute la science de la vie dans ses plus infimes ramifications ; elle ne saurait donc revêtir un caractère simplement provincial ou même fédéral, mais elle est plutôt de nature internationale ; et si le parlement peut législativement contribuer à élever la profession médicale au delà des frontières provinciales et à donner à l'enseignement et à la pratique de la médecine un caractère international, ce sera un grand pas fait dans le sens du progrès moderne. On prétend qu'il faut protéger et sauvegarder les droits de la profesison médicale dans chaque province ; mais c'est là une opinion qui ne saurait soutenir un examen sérieux. Si la Chambre adopte ce bill, il n'entrera pleinement en vigueur qu'après un assez long délai ; car il faudra qu'il soit délibéré et adopté par les différentes législatures provinciales, et il faudra, par conséquent, que les auteurs du bill et les différentes associations médicales des provinces entament des négociations, avant que l'initiative provinciale puisse aboutir. Si le parlement adopte ce projet de loi, l'heure viendra où la profession médicale atteindra un niveau très élevé. Le gouvernement fédéral ne sera sans doute pas obligé de consacrer de deniers publics à l'enseignement médical ; mais lorsque ce conseil aura été établi et que les différentes provinces auront renoncé à leurs privilèges de nature provinciale en fait d'enseignement et de pratique médicale, il est fort possible

que quelques grands savants et philantropes, dans un avenir plus ou moins rapproché, consacrent une partie de leur fortune à l'avancement de l'enseignement médical et scientifique ; et le conseil établi par ce bill sera en mesure de recevoir des dons de ces diverses sources et de les utiliser pour l'avancement de l'enseignement scientifique supérieur.

On sait ce qui se passe dans la république voisine, grâce à la munificence de M. Carnegie, qui a consacré $10,000,000 à l'avancement des sciences et a établi, avec l'aide du Congrès, un conseil de fidéi-commissaires chargés de contrôler les dépenses de ce fonds. Il s'est sans doute rencontré au sein du Congrès des âmes timorées craignant que le Congrès, en constituant en corporation un conseil de fidéi-commissaires chargés d'administrer ce fonds n'empiétât sur les droits des Etats ; mais ces champions des droits des états comprennent sans doute, à l'heure qu'il est, toute l'inanité de leurs appréhensions. Il est possible que cette mesure, dans un avenir plus ou moins rapproché, provoque au Canada quelques résultats semblables. A tout événement, cet amendement approuvé, sinon présenté par l'auteur du bill, fait disparaître toutes les objections de cette nature ; et cette mesure aura sans doute pour résultat d'asseoir la profession médicale au Canada sur des bases beaucoup plus larges, et de relever le niveau de l'enseignement médical. Pour les médecins d'élite des différentes provinces qui se sont distingués dans leur profession, il doit être pénible de se voir dans l'impossibilité d'exercer au besoin leur art en dehors de leur province ; et à mon avis, ce projet de loi sera un puissant levier au moyen duquel la profession médicale, à titre d'institution fédérale, atteindra un niveau égal à celui qu'elle occupe comme institution provinciale. Je ne crois pas me tromper en disant que les médecins tiennent une place très élevée dans les différentes provinces. Ils sont dévoués à leur profession et n'ont qu'une seule ambition : l'avancement de la science médicale ; et lorsque les médecins les plus distingués feront partie de ce conseil, les jeunes médecins d'avenir iront sans doute poursuivre leurs études en Europe où ils pourront puiser aux sources mêmes de la science dans les meilleures universités du monde. Ainsi, la profession médicale, au Canada, atteindra un niveau qui la mettra sur un pied d'égalité avec celle des grands pays comme l'Allemagne, l'Angleterre et la France. Ajoutons que par la persévérance et les efforts qu'il a déployés, l'auteur du bill mérite bien de la Faculté à laquelle il appartient et dont il est un des ornements les plus distingués.

Le PREMIER MINISTRE : A la suite des observations faites, il y a un instant, par le député de Labelle (M. Bourassa), je crois devoir dire à la Chambre qu'il se trompe s'il pense que le gouvernement a adopté ce bill. Il n'en est rien ; ce projet de loi est une mesure d'intérêt public présentée par un simple député et le gouvernement n'a pas de politique à cet égard. Or, après avoir étudié ce bill avec beaucoup de soin, j'en suis venu à la conclusion qu'il fallait l'adopter. Lorsqu'on en a proposé la seconde lecture, le député d'Iberville a objecté que ce bill constituait un empiètement sur les droits des provinces et que, par suite, il était inconstitutionnel. J'ai pesé cette objection et il me semble que, pour l'écarter, il suffit de lire l'article trois où il est dit :

> Les personnes qui seront de temps à autre nommées ou élues, ou qui deviendront d'autre manière membres du conseil médical du Canada, en vertu des dispositions de la présente loi, sont constituées en corporation sous le nom de "Conseil médical du Canada" ci-après appelé "le Conseil".

Il n'est pas besoin d'autres preuves pour établir que nous avons juridiction dans l'espèce et qu'il nous est permis d'adopter ce bill. Donc, l'objection technique soulevée par plusieurs des honorables députés qui m'entourent et qui prétendent que l'adoption de cette mesure est du ressort, non pas de ce parlement, mais des provinces seulement, ne saurait tenir debout. Mais la véritable objection, celle qu'on aurait dû soulever et qu'on n'a pas formulée, bien que certains députés l'aient pour ainsi dire tenté, c'est que ce bill embrasse une catégorie de sujets qui sont du domaine exclusif des législatures des provinces. Il ne s'agit donc, en fin de compte, que de savoir s'il est opportun ou non d'adopter ce bill, ce que nous avons strictement le droit de faire. D'après mon honorable ami, il s'agit de savoir non pas si nous avons ce droit strict, mais s'il est opportun que nous adoptions un bill de ce genre, quand même nous le pourrions, attendu qu'il embrasse une catégorie de sujets qui, à proprement parler, sont du ressort exclusif des législatures provinciales. Le député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers), a formulé un argument très fort. "Nous enlevons," dit-il, "aux provinces la direction des études médicales pour la confier à un corps créé par le parlement." La question ainsi posée soulève un débat intéressant ; mais enfin, il s'agit tout simplement de savoir ici si nous faisons acte de sagesse en adoptant cette mesure. Le député de Saint-Jean aurait pu, à bon droit, formuler cette objection contre le projet de loi dans sa teneur primitive ; et si ce projet de loi n'avait pas subi de modification, je me serais rangé à l'avis de l'honorable député, déclarant qu'il ne faut pas porter atteinte aux droits des provinces ni à la situation de la profession médicale. Mais il n'y a pas lieu de formuler cette objection contre le projet de loi dans sa teneur actuelle, maintenant surtout qu'il a subi un amendement stipulant expressément qu'il ne deviendra en vigueur que lorsqu'il aura été ratifié par les provinces. Je suis aussi chaud partisan des droits provinciaux que l'est le député de Labelle. L'autonomie des provinces ne courrait aucun danger, si tous les

projets de loi adoptés par le parlement contenaient une disposition provisoire stipulant qu'ils sont sujets à la ratification des provinces. " Mais," s'écrie le député de Labelle, " vous vous mettez en contradiction avec vous-mêmes, en adoptant une semblable mesure et en déclarant qu'elle ne sera applicable que lorsque les provinces l'auront ratifiée." Evidemment, l'honorable député en conviendra, nous ne sommes nullement en contradiction avec nous-mêmes. Nous avons bien le pouvoir d'établir une loi que nous croyons utile, mais nous déclarons que nous ne ferons usage de ce pouvoir que d'une façon conditionnelle, laissant aux provinces le soin de décider si elles l'adopteront ou le rejeteront. Le député de Labelle est allé encore plus loin. Evidemment, il a une arrière-pensée, et pour moi qui connaît sa trempe d'esprit, je n'en suis pas surpris. " Il s'agit ici," dit-il, " d'un premier empiètement plus ou moins déguisé sur les droits provinciaux. Rien n'empêche que l'année prochaine on ne nous propose une loi constituant en corporation tout le barreau du pays." Je le déclare sans hésitation, je serais le premier à repousser une semblable loi.

Je me suis demandé il y a un instant si nous faisions acte de sagesse en adoptant le bill à l'étude, mais à mon avis, il ne serait pas sage d'établir une loi relative au barreau des différentes provinces. En effet, les lois des différentes provinces manquent d'uniformité et il ne résulterait rien de bon de l'union en un seul corps de tous les avocats du pays. Quant aux lois régissant la profession médicale, elles sont uniformes par tout le pays. L'enseignement et la partique de la médecine sont les mêmes partout. Par conséquent, l'intérêt de l'humanité et celui de cette noble profession elle-même, demandent la plus grande uniformité possible dans les lois qui régissent les sociétés médicales, lois qui se combattent mutuellement aujourd'hui. Abstraction faite de la question théorique, l'honorable député le sait, dans la ville même d'Ottawa, il existe une rivalité entre les médecins de Hull et ceux de la capitale. Le médecin porteur d'un diplôme d'Ontario n'osera pas offrir les services de son art à un habitant de la province de Québec, et un médecin de Québec n'osera pas aller soigner un pauvre malade d'Ontario. Ce n'est pas de l'hypothèse que je fais, car il s'agit d'un fait qui se présente tous les jours et il n'y a pas de plus puissant argument à l'appui de la mesure en discussion. Ce projet de loi me semble répondre à des besoins urgents; mais, je le déclare, je le repousserais, s'il ne contenait l'amendement stipulant qu'il ne deviendra en vigueur que lorsqu'il aura été ratifié par les provinces. Qu'une seule province refuse son consentement, et comme le dit l'auteur du bill, la loi restera sans application. En pareilles circonstances, les dangers que redoutent certains députés semblent donc fort problématiques. Il me reste un dernier argument à présenter à l'appui de cette mesure. Abstraction faite de toute autre considération, me plaçant au point de vue de la province de Québec, j'affirme qu'elle bénéficiera de cette loi dans une bien plus large mesure que les autres provinces et voici pourquoi. La province de Québec est une pépinière d'hommes de profession. Il y a des groupes français dans toutes les provinces du Canada, et les jeunes gens qui ont puisé leur instruction dans la province de Québec pourraient exercer leur profession parmi ces différents groupes. Je ne me soucie guère des régimes de réciprocité avec les autres pays et en cela j'abonde dans le sens du député de Labelle, mais je tiens beaucoup à la réciprocité entre les provinces. A défaut d'autre argument, celui-là seul suffirait pour autoriser les députés et surtout ceux de la province de Québec à faire bon accueil à ce bill.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a rien à ajouter à ce que vient de dire l'honorable premier ministre et je tiens tout simplement à répondre à une observation du député de Labelle. " Ce qu'il nous faut dans ce pays ", s'est-il écrié, " c'est la paix, c'est le respect mutuel de nos droits." A cela j'ajoute : Si nous voulons la paix au pays, apprenons à nous mieux connaître les uns les autres. Il ne peut guère que résulter du bien de ces réunions de médecins canadiens dans un but scientifique. Le bill à l'étude n'enlève rien aux provinces ; il leur donne simplement les moyens de former un conseil médical. Si les provinces ne sont pas d'accord, ce conseil ne sera pas formé. Si je ne me trompe, la province de Québec acceptera volontiers ce bill. Les médecins les plus distingués de Montréal, au moins, parmi les Canadiens-français, approuvent cette mesure. Je suis partisan des droits des provinces, mais je veux aussi le maintien des droits du gouvernement fédéral. Rien n'empêche que les Canadiens ne travaillent de concert, sans empiéter sur leurs droits mutuels ; or, ici, il n'y a pas d'empiètement sur ces droits, et il n'y a pas lieu d'en redouter. Il ne faut pas exagérer les droits des provinces. Le député de Labelle qui est versé dans l'histoire, sait que la guerre civile aux Etats-Unis a été le résultat de l'exagération des droits des Etats. Après tout, il nous faut vivre ensemble dans ce pays ; ne craignons donc pas de nous rencontrer, surtout sur le terrain de la science. Nos médecins canadiens-français sont de taille à lutter avec ceux des autres races. J'augure beaucoup de bien de l'adoption de ce projet de loi. Comme le premier ministre l'a fait observer, on verra alors des médicins canadiens-français exercer leur profession dans les autres provinces plus librement qu'ils ne le font aujourd'hui.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Quelques députés de la droite s'opposent à l'adop-

tion de ce bill, parce qu'à leurs yeux il constitue un empiètement sur les droits provinciaux. Je ne suis pas de ceux qui voient partout des complots contre l'autonomie provinciale. Il faut sans doute repousser toute tentative d'empiètement sur ces droits ; mais aussi, ne faut-il pas crier "gare au loup" quand le loup est absent. Cette observation s'applique au cas actuel. Ce bill ne vise nullement à empiéter sur les droits provinciaux ; et si au lieu de lire chaque article du bill séparément, on avait étudié ce projet de loi dans son ensemble, on se serait convaincu qu'il ne s'agit ici que d'une invitation faite par le gouvernement fédéral aux gouvernements provinciaux, dans le but de coopérer à une œuvre commune qu'il serait impossible d'accomplir par des efforts isolés. On nous parle des droits propres des législatures provinciales. Les législatures provinciales et le parlement fédéral jouissent de droits en propre, mais il y a aussi un terrain commun sur lequel ils peuvent se rencontrer. Ceux qui sont versés dans le droit constitutionnel savent qu'une législature provinciale peut légiférer dans un certain sens, jusqu'à ce que le parlement fédéral intervienne et se substitue à la législature provinciale. Ainsi en est-il de la loi sur la banqueroute. Le Conseil privé impérial a décidé que la législature d'Ontario avait droit de légiférer sur la banqueroute ; mais il a ajouté qu'elle ne jouit de ce droit que jusqu'à ce que le parlement fédéral s'empare de la question. Ainsi, la législature provinciale et le parlement peuvent donc se rencontrer sur un terrain commun. On a parlé du droit de légiférer par voie de délégation de pouvoirs. Or, à l'époque où l'affaire de la Reine vs Hodges fut décidée, il existait sans doute quelque divergence d'opinion parmi les juges canadiens touchant la question de savoir si une assemblée délibérante a le droit de légiférer par voie de délégation. Mais quant à savoir si une asesmblée délibérante peut légiférer par voie d'emprunt, la chose n'a jamais fait doute. Ainsi pour ne citer qu'un exemple, il se trouve dans le code criminel un article qui stipule que le système provincial de jury sera applicable aux causes criminelles. S'il est un droit indubitable, c'est bien celui que possède le parlement fédéral de légiférer sur la procédure criminelle. Or, nous empruntons à la législature provinciale le système du jury, et nous nous l'approprions. C'est ce qu'on appelle légiférer par voie d'emprunt, et non pas par voie de délégation. Le chef de l'opposition nous a parlé il y a un instant, de législation par voie de délégation relativement aux municipalités. Je ne tiens pas à m'étendre longuement sur cette question, car il est toujours facile de faire montre de science en pareille matière.

Au début, le ministère de la Justice a mûrement étudié cette mesure, afin de constater s'il y avait quelque tentative d'empiètement sur les droits provinciaux ou si elle excédait les pouvoirs du parlement. Comme la question a son importance, et qu'on cherchera peut-être à créer l'impression que nous voulons empiéter sur les droits des provinces, je vais faire connaître à la Chambre l'opinion que je me suis formée à cette époque. En étudiant attentivement ce bill, on reste convaincu qu'il ne vise qu'à constituer en corporation un conseil médical composé des différents représentants des diverses provinces et universités, avec pouvoir d'émettre des diplômes d'aptitudes médicales. Voilà à quoi le bill vise dans son ensemble. En créant ce conseil, on ne vise qu'à faire reconnaître par les provinces ces degrés d'aptitude, de façon à établir plus tard l'uniformité dans les degrés d'aptitude et à établir la profession médicale sur un pied d'égalité. Voilà qui est clairement exprimé dans l'article 4, et j'appelle l'attention sur cet article, car c'est l'un des plus importants de tout le bill :

(f) L'obtention, avec la coopération et à la demande des différents conseils médicaux des diverses provinces du Canada, des mesures législatives nécessaires pour la mise à exécution des dispositions de la présente loi, et pour atteindre les objets ci-dessus énoncés.

On le voit donc, le bill ne s'appliquera que lorsque le conseil médical que vous avez indubitablement le droit de créer, obtiendra les pouvoirs que les législatures provinciales devront lui conférer. Il ne faut pas oublier que le conseil médical continue à exister dans chaque province et à délivrer des diplômes comme il le fait aujourd'hui, et ceux-là seuls qui recherchent un idéal plus élevé devront s'adresser à ce conseil médical et en obtenir le diplôme voulu.

M. BORDEN (Halifax) : Permettez-moi de rappeler un fait que j'ai oublié de mentionner il y a un instant : c'est que dans ma province, au moins, la législature confère au conseil médical provincial le droit de légiférer par emprunt, comme le fait le bill en discussion.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Vient ensuite l'amendement en question qui déclare virtuellement que ce bill ne deviendra en vigueur et ne sera applicable que lorsque toutes les provinces auront donné leur acquiescement, c'est-à-dire lorsque, par la voix de leurs législatures, elles auront adopté la loi en discussion. Or, si nous subordonnons cette loi à l'initiative des législatures provinciales, où est l'empiètement sur les droits des provinces?

On a tenté d'établir la comparaison entre la loi à l'étude et la disposition de la loi de l'Amérique Britannique du Nord relativement à l'uniformité des lois ; et l'honorable député a embrouillé les choses en disant que la loi de l'Amérique Britannique du Nord statue sur l'unification du barreau. Il n'est nullement question du barreau dans la loi organique. Mais l'article 94 statue sur une nouvelle orientation ; car d'après cette loi, les législatures ont le droit absolu de porter des lois touchant la propriété et les droits civils dans les provinces. Or, l'ar-

ticle 94 s'écarte de cette disposition, en stipulant que, relativement à quelques provinces, il pourrait y avoir uniformité de loi. Ce n'est pas toutefois ce que nous entendons faire ci. En terminant, je vais citer l'avis que j'ai formulé, à l'époque où ce bill nous a été soumis au ministère de la Justice :

Le bill est un projet mûrement élaboré, ne constituant autre chose qu'une invitation faite aux provinces dans le but d'établir une loi tendant à adopter les degrés d'aptitudes qui seront établis par le conseil fédéral. Les provinces sont parfaitement libres d'accepter ou de rejeter cette invitation ; et tant qu'une province n'établira pas la législation voulue pour donner plein effet aux dispositions de ce bill, cette mesure ne saurait nullement l'atteindre. Il est certain que, pour que cette mesure soit applicable à une province, il faudra que la législature provinciale et le parlement légifèrent collectivement. Ce bill est une tentative parfaitement conforme au droit constitutionnel, visant à rendre applicable un projet qui, en raison des défauts du système fédéral, ne saurait être applicable que par l'initiative collective des deux pouvoirs.

M. BELCOURT : La Chambre me pardonnera, j'espère, si, à cette heure tardive, j'entreprends de discuter un aspect du bill sur lequel on n'a guère appuyé jusqu'ici. Je suis prêt à donner mon appui à cette mesure et je me rallie à l'avis si bien exprimé par le premier ministre et par d'autres orateurs ; je conviens que les arguments qu'ils ont formulés sont parfaitement probants ; que ce projet de loi est absolument conforme au droit constitutionnel et que la Chambre a le pouvoir de l'adopter ; mais je tiens à faire observer à quelques députés de la province de Québec qu'en discutant cette question, ils se sont placés trop exclusivement au point de vue des intérêts de leurs commettants canadiens-français de cette province. C'est au point de vue des Canadiens-français d'Ontario que je veux me placer ; car je crois avoir mission de parler en leur nom, puisque je suis l'un des deux représentants du groupe franco-canadien de cette province. Je crois être l'interprète des 250,000 Canadiens-français de la province d'Ontario, en affirmant qu'ils tiennent à avoir des médecins de leur nationalité pour les soigner dans leurs maladies, et qu'ils bénéficieront grandement de cette mesure. Par le passé, on a éprouvé force embarras, dans la ville d'Ottawa, à se procurer les secours de médecins de langue française. Dans toutes les localités situées sur le parcours de la rivière Ottawa, ainsi que sur la ligne frontière entre la province de Québec, et celle d'Ontario, les mêmes ennuis se sont produits. Les populations demeurant de l'un ou l'autre côté de la ligne-frontière ont été impuissants à se procurer les services de médecins établis dans l'une ou l'autre province. Par le passé, bon nombre de médecins de la province de Québec sont venus s'établir à Ottawa dans l'intention d'y exercer leur art. Comme ils connaissaient imparfaitement la langue anglaise, ils éprouvèrent beaucoup de difficulté à subir les examens de rigueur pour l'admission à la pratique de leur profession dans cette province, et après une ou deux tentatives infructueuses, ils retournèrent dans la province de Québec.

M. LEMIEUX : Cela ne fait pas leur éloge. Tous les médecins de la province de Québec parlent les deux langues.

M. BELCOURT : Je diffère d'avis avec l'honorable député. Nombre de médecins qui parlent les deux langues seraient fort embarrassés de subir un examen technique en anglais. Et en cela, je ne dis rien de dérogatoire aux médecins de la province de Québec ni à leurs connaissances scientifiques ou littéraires. Le nombre des médecins canadiens-français de la province d'Ontario ne répond nullement aux besoins de leurs nationaux qui vivent dans cette province. J'espère donc que ce bill sera adopté.

M. MARCIL (Bonaventure) : M. l'Orateur, je suis forcé de voter en faveur de l'amendement et je tiens à dire pourquoi. Je regretterais infiniment que le vote que je me sens forcé de donner à ce sujet fût considéré comme une preuve d'antipathie à l'égard de tout mouvement de bon aloi qui pourrait se faire en ce pays, en vue de donner plus d'ampleur à nos sentiments de patriotisme. Il m'a fait grand plaisir d'entendre les observations du premier ministre et de ses collègues et les arguments formulés par le député de la division Saint-Antoine (Montréal) à l'appui de son bill. Le député d'Ottawa (M. Belcourt) a parlé au nom des habitants d'une des extrémités de la province de Québec et de la partie de la province d'Ontario qui y est adjacente. A ce propos je dois dire que je représente un comté situé à l'autre bout de la province de Québec qui est, par rapport à la province du Nouveau-Brunswick, dans la même position que cette extrémité-ci de la province de Québec par rapport à Ontario. J'ai pensé que, dans les circonstances, l'opinion de la profession médicale de la province de Québec ne s'était exprimée ni dans cette Chambre, ni au comité spécialement chargé de l'étude de ce bill. Je tiens à la main un mémoire adressé au parlement par la Société Médicale de Québec qui formule des objections graves contre ce bill et déclare que, par suite d'un malentendu, elle n'a pu faire valoir ses objections devant le comité. Elle demande à bon droit que ce bill soit renvoyé à la prochaine session pour plus ample délibération. Si le bill tend à unir tous les médecins des différentes provinces, je suis d'avis qu'on ne devrait rien faire qui fût de nature à provoquer des froissements entre ces provinces. Je comprends sans peine que les provinces de langue anglaise sont disposées à accepter immédiatement ce bill, mais la province de Québec est dans une situation bien différente des autres ; elle a un système d'instruction publique qui lui est propre ; ses universités président aux études classiques. Si ce bill devenait loi, s'il était

ratifié par la législature provinciale, comme cela se peut, ce conseil médical aurait le pouvoir de réglementer le cours d'études des différentes maisons d'éducation de la province de Québec.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Pas du tout.

M. MARCIL (Bonaventure) : Cependant, le paragraphe (c) de l'article 4 stipule que le but du conseil, entr'autres est :

D'établir et fixer les qualités et connaissances exigées pour l'inscription, y compris les cours d'études à suivre, les examens à subir, et en général les conditions requises pour l'inscription.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : L'inscription?

M. MARCIL (Bonaventure) : Oui, sous l'autorité de ce conseil médical.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Précisément.

M. MARCIL (Bonaventure) : Mais voici quel sera l'état de cette question durant les douze mois qui vont suivre, si ce bill, qui fait l'affaire des provinces de langue anglaise, est adopté ce soir sans opposition : la province de Québec va-t-elle être mise au ban de l'opinion publique au Canada pour n'avoir pas voulu de cette loi parce qu'elle tient à protéger son système d'instruction publique? Je ne dis pas qu'elle va l'être, mais je l'affirme, il est injuste de mettre la population française du pays en semblable posture. Je tiens autant que tout autre député à voir faire à la science des progrès plus rapides et même plus merveilleux que ceux dont nous avons eu la preuve tout récemment, mais ce que je ne veux pas, c'est que cela se fasse au préjudice de la bonne entente et de l'harmonie qui doivent régner entre toutes les provinces du Canada. Nos voisins des Etats-Unis nous donnent un bel exemple. Or, jamais le pouvoir fédéral n'a tenté d'y légiférer sur la question des diplômes de médecine ; ce pouvoir est attribué exclusivement à la législature de chaque Etat, et c'est un de ceux que possèdent maintenant les provinces.

M. RODDICK : Aux Etats-Unis, on élabore, à l'heure qu'il est, un projet semblable au nôtre, tendant à la création d'un conseil national.

M. MARCIL (Bonaventure) : Eh bien! le peuple américain est décidément un peuple de progrès. S'il en est arrivé à pouvoir conclure un arrangement de ce genre, je ne dis pas que nous ne ferons pas de même, mais je suis convaincu que l'immense majorité des médecins de la province de Québec sont en ce moment hostiles à ce bill et ils le seront tant qu'on ne leur aura pas prouvé qu'ils se trompent, et cela parce que les auteurs du bill s'y sont mal pris. Il cherche à donner à l'autorité fédérale la haute-main sur la question de l'instruction publique, l'un des droits les plus sacrés des provinces, et voilà pourquoi je crois devoir voter en faveur de l'amendement.

L'amendement est mis aux voix.

POUR :

Messieurs

Angers,	Gauvreau,
Bazinet,	Lavergne,
Bernier,	Lemieux,
Bourassa,	Malouin,
Bourbonnais,	Marcil (Bonaventure),
Bureau,	Prefontaine,
Demers (Lévis),	Ross (Rimouski),
Demers (Saint-Jean),	Tobin.—16.

CONTRE :

Messieurs

Alcorn,	Loy,
Belcourt,	Mackie,
Bell,	MacLaren (Perth),
Blain,	McEwen,
Borden (Halifax),	McGowan,
Boyd,	McGugan,
Bruce,	McIntosh,
Calvert,	McLennan,
Calvin,	Martineau,
Campbell,	Meigs,
Carroll,	Morin,
Champagne,	Mulock,
Christie,	Oliver,
Clarke,	Parmelee,
Cochrane,	Paterson,
Cowan,	Puttee,
Davis,	Reid (Ristigouche),
Earle,	Richardson,
Erb,	Roche (Marquette),
Farquharson,	Roddick,
Fielding,	Rosamond,
Fitzpatrick,	Ross (Ontario),
Flint,	Ross (Victoria, N.-E.),
Fraser,	Scott,
Galliher,	Sifton,
Gibson,	Sproule,
Gilmour,	Stewart,
Gourley,	Sutherland (Essex),
Henderson,	Sutherland (Oxford),
Hughes (King, I.P.-E.),	Talbot,
Hyman,	Tarte,
Ingram,	Taylor,
Johnston (Cap-Breton),	Thompson,
Kaulbach,	Tolmie,
Lancaster,	Tolton,
Lang,	Turgeon,
Laurier (sir Wilfrid),	Wade,
Logan,	Wilson.—76.

L'amendement est repoussé.

La motion principale est adoptée, le bill subit sa troisième lecture et est adopté.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 166) constituant en corporation la banque des garanties du Canada.

Le PREMIER MINISTRE: Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 9 mai 1902.

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

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. FLINT (Yarmouth) propose :

Que la règle n° 60 exigeant un délai de vingt-quatre heures avant la mise en délibération devant la Chambre des communes des bills d'intérêt particulier votés par le Sénat, soit suspendue durant le reste de la session.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la raison particulière de cette motion ?

M. FLINT : Un grand nombre de bills nous sont soumis par le Sénat à une période avancée de la session, et si une motion comme celle-ci n'est pas adoptée, la Chambre ne peut en prendre connaissance.

M. BORDEN (Halifax) : La seule objection que j'y vois, c'est que les personnes qui aimeraient à être entendues relativement à ces bills, n'auront pas l'occasion de faire connaître leur opinion à ce sujet devant le comité. Un cas de cette nature m'a été signalé ce matin même. Il y a en ce moment sur l'ordre du jour un bill qui sera soumis en deuxième délibération ce soir, et si cette motion est adoptée, il viendra devant le comité demain matin, et il sera impossible aux personnes intéressées d'être présentes à ce moment-là. Quel que soit le désir de proroger la session à un jour déterminé, ce désir ne doit pas aller jusqu'au point d'empêcher les parties intéressées dans ces questions d'être entendues. Je désire autant que qui que ce soit que les travaux de la session se terminent aussi vite que possible, mais, d'un autre côté, nous n'avons pas le droit, pour en arriver à ce résultat, de priver ces personnes du privilège dont elles jouissent de faire connaître leur manière de voir sur ces différents bills. Je ne consentirai donc à l'adoption de la motion, qu'avec l'entente que l'on prendra tout le temps nécessaire pour permettre aux parties intéressées d'exposer leurs raisons devant le comité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas que l'adoption de cette motion puisse avoir pour effet de léser les droits de qui que ce soit. Si quelqu'un faisait remarquer que les personnes intéressées dans un bill tiennent à être entendues, aucun comité ne voudrait songer à presser l'adoption de ce projet de loi grâce à ce règlement, s'il était convaincu qu'une injustice pourrait en résulter.

Nous oublions quelquefois, dans l'expédition d'affaires ayant un caractère public, que ces bills demandant des chartes et autres projets de loi d'intérêt privé sont de la plus haute importante pour les intéressés, et que l'on devrait faire tous les efforts possibles pour leur permettre d'être adoptés avant la prorogation. Il s'agit ici d'une motion ordinaire qui est toujours proposée vers la fin de chaque session.

M. BORDEN (Halifax) : Je suis d'avis que l'on ne doit mettre les règles ordinaires de la Chambre de côté que pour des raisons de nécessité absolue. Cette motion semble avoir existé dans le passé, et je ne m'opposerai pas à son adoption pour le moment, pourvu qu'il soit bien compris qu'elle ne s'appliquera qu'aux bills ne rencontrant pas d'opposition, et que les bills qui souffrent des objections seront laissés en suspens suffisamment longtemps pour permettre à ceux qui les désirent d'exposer les raisons qu'ils peuvent avoir à faire valoir à l'encontre de l'adoption de ces projets de loi.

M. FLINT : Il ne peut y avoir aucune objection à cette entente.

La motion est adoptée.

LOCATION DE LA CRIQUE MILLER.

M. BORDEN (Halifax) : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire avertir le gouvernement et plus particulièrement le ministre de l'Intérieur, que j'ai reçu d'autres nouvelles des mineurs dont j'ai lu un télégramme l'autre jour à la Chambre, demandant une réponse au télégramme qu'ils ont envoyé à cette date, concernant la location de la coulée Miller. L'honorable ministre voudrait-il dire si on a répondu à ce télégramme, et où en est rendu cette affaire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député n'ignore pas que c'était fête hier, et comme tous les fonctionnaires du ministre étaient absents, je n'ai pu me procurer les dossiers. Je vais faire faire des recherches aujourd'hui même, et je serai probablement en position cette après-midi, de dire à mon honorable ami ce qui en est au sujet de cette affaire.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire faire remarquer à l'honorable premier ministre que j'ai reçu une lettre du député de Wentworth-sud (M. Smith) me demandant des nouvelles de deux rapports qui n'étaient pas encore produits, paraît-il, lorsqu'il a quitté la Chambre, il y a quelques jours passés. Un de ces rapports ordonnait le dépôt sur le bureau de copies de toutes les soumissions reçues pour le transport des malles entre Hamilton et Guelph. Il ajoute, qu'au commencement de la session il a demandé la production de copies des contrats passés avec les compagnies de steamers recevant des subventions du gouvernement, et que ces documents n'avaient pas encore été déposés sur le bureau de la Chambre lors de son départ. Il semble tenir beaucoup à ce qu'ils soient produits aussitôt que possible.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je dépose sur le bureau de la Chambre le rapport demandé par l'honorable député.

REPRESENTATION DU YUKON.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 134) concernant la représentation du territoire du Yukon à la Chambre des communes.—(Le ministre de l'Intérieur.)

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je désire proposer quelques légères modifications dans le bill. Il y en a deux dans l'article 8, pour améliorer la rédaction de cet article et le rendre plus clair.

J'ai reçu une copie de l'amendement proposé par mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster). Je n'ai aucune objection à la plupart de ces amendements, cependant, il y en a un qui implique un changement complet dans le principe de la nomination, et il faudra le discuter. Je crois que nous ferions bien de commencer par adopter les amendements que je propose, après avoir soigneusement examiné et revisé chaque article du bill. Cela fait, nous passerons à l'étude des amendements proposés par mon honorable ami et les discuterons l'un après l'autre.

M. BORDEN (Halifax) : J'accepte cette proposition du moment qu'il sera convenu que nous conserverons exactement les mêmes droits que nous aurions si nous n'avions pas parcouru le bill en entier.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose que l'article 18 soit modifié en insérant après le mot " Canada," dans la 45me ligne, les mots " ou un chèque pour ce montant accepté pour telle banque." Ce changement a pour but de rendre les dispositions du bill conformes à l'amendment fait à la loi en vertu duquel un chèque accepté peut être reçu comme dépôt?

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les articles 40, 41 et 42 prévoient le cas où le nom d'un électeur pourra être ajouté à la liste des électeurs le jour de la votation, après avoir prêté serment. Ce principe ne se trouvait pas dans l'acte concernant la représentation dans les Territoires du Nord-Ouest, tel que rédigé en premier lieu, mais il y a été ajouté plus tard en vertu d'un amendement. Je ne crois pas que la chose puisse se faire avec avantage dans les Territoires. Les honorables députés reconnaîtront avec moi que dans un district comme le Yukon, où il y a une population flottante considérable, il est à désirer que la liste soit finale, afin que le jour de la votation on ne puisse modifier le résultat d'une élection au moyen d'un nombre considérable de personnes qui pourraient se présenter au bureau de votation et obtenir le droit de voter en se contentant de prêter le serment. L'acte concernant la représentation dans les Territoires du Nord-Ouest ne contenait aucune disposition de cette nature, mais disait simplement que la liste devait être finale. En 1899, à la demande de je ne sais qui, on a adopté un amendement autorisant n'importe quelle personne à voter le jour de l'élection en prêtant le serment requis. Je sais qu'aux dernières élections générales l'application de ce principe n'a pas donné satisfaction. Des personnes ignoraient si elles avaient le droit de voter ou non et où elles pouvaient exercer ce droit, et, règle générale, il existait beaucoup d'incertitude à cet égard, ce qui se présente toujours lorsque la liste n'est pas finale. Le parlement a décidé plus d'une fois, que malgré tous les désavantages qu'offraient les listes électorales, elles avaient néanmoins le grand avantage, qu'une fois révisées honnêtement, elles étaient finales.

M. INGRAM : Combien de temps avant le jour de la votation la liste des électeurs sera-t-elle considérée comme finale ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La liste est préparée durant l'élection, une fois que la proclamation est émise ; et, quand la liste des électeurs est terminée, tel que pourvu dans l'acte, elle est finale.

M. INGRAM : Combien de jours avant celui de l'élection la révision de la liste aura-t-elle lieu ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Aucun changement n'y pourra être fait plus tard que deux jours avant l'élection, d'après les dispositions du bill tel que rédigé. Il est conforme, sous ce rapport, aux dispositions de l'ancienne loi des Territoires du Nord-Ouest. Mais je ne suis pas irrémédiablement lié à la chose. S'il convient de prolonger ce délai, je suis prêt à le faire. Mais je suis convaincu qu'il n'est pas désirable qu'une fois la liste complétée, et le jour même de la votation, des personnes aient le droit de voter simplement en prêtant serment. Dans ce cas, il serait aussi bien de ne pas avoir de liste des électeurs. C'est pour cette raison que je demande au comité de modifier ces articles. J'ai déjà remis à l'honorable député (M. Borden) une copie de l'amendement que j'entends apporter à l'article 41, mais comme la rédaction m'en paraît défectueuse, je l'ai quelque peu modifié. Il se lit comme suit :

Dans le cas ou une personne dont le nom est inscrit sur la liste refuse de prêter l'un ou l'autre de ces serments, son nom sera biffé de la liste des électeurs et les mots " refusé de prêter le serment " seront écrits à la suite de ce nom, et toute personne dont le nom sera ainsi biffé ne pourra plus voter.

M. BORDEN (Halifax) : Il serait préférable de dire : " ne pourra plus voter à la dite élection ", afin de bien faire comprendre que cela ne s'appliquera pas à toute élection subséquente.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est très bien.

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose que l'article 42 soit amendé de manière à se lire comme suit :

Tout électeur dont le nom sera inscrit sur le liste des électeurs et n'aura pas été biffé conformément aux dispositions précédentes du présent acte, aura droit de voter à l'élection.

L'honorable M. ROSS (Victoria, C.-A.) : Le territoire auquel les dispositions de ce bill s'appliquent est très étendu. Comment le président de l'élection pourra-t-il se procurer des listes complètes si les corrections finales sur ces listes peuvent être faites deux jours seulement avant le jour de la votation ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce mode de préparation des listes a été mis en vigueur au Nord-Ouest, et il est bon de remarquer qu'il y a un recenseur pour chaque arrondissement de votation. Il n'est pas nécessaire que la liste soit retournée au président de l'élection pour que ce dernier la renvoie à son tour à chaque président du scrutin. Elle est préparée par le recenseur nommé pour chaque arrondissement de votation.

L'amendement est adopté.

M. LANCASTER : Je propose que l'article 15 soit modifié en y ajoutant le paragraphe suivant :

Au moins 50 exemplaires du dit avis seront aussi publiés par proclamation au moins deux semaines avant le jour de la présentation des candidats et affichés dans des endroits bien en vue dans le territoire, à des distances suffisantes les unes des autres pour que le contenu du dit avis soit porté à la connaissance du public dans toutes les parties du dit district électoral.

J'ignore si l'honorable ministre est disposé à accepter cet amendement. Si c'est son intention, je ne ferai pas perdre le temps de la Chambre à le discuter, mais, dans le cas contraire, je serai forcé de donner quelques explications.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai aucune objection au principe. Je dirai simplement que ce bill a été soigneusement étudié par M. Ross, le commissaire, lors de sa dernière visite à Ottawa, et qu'une foule de changements y ont été apportés de manière à répondre aux besoins locaux. Après une étude attentive de la question, M. Ross s'est déclaré parfaitement satisfait du bill. Il a aussi considéré que la publication de l'avis était suffisante. L'honorable député remarquera que l'on s'est éloigné quelque peu de la règle ordinaire en déclarant que l'avis devra être publié dans les journaux, et je suppose que M. Ross a trouvé que cela était suffisant. Si l'honorable député croit qu'il est plus sûr de faire afficher cinquante exemplaires de cet avis, je n'ai pas la moindre objection à accepter sa proposition.

M. LANCASTER : Je crois que cet amendement est nécessaire, autrement il n'y aura que ceux qui liront les journaux quotidiens publiés à Dawson ou à White-Horse qui auront la chance d'apprendre qu'une élection doit avoir lieu, les autres seront privés de cet avantage. Vu ces faits et comme l'honorable ministre n'a pas d'objection à accepter l'amendement, je crois qu'il devrait être adopté.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'il convienne de dire dans toutes les parties, parce que le district électoral comprend tout le district du Yukon. Il serait absolument impossible de faire afficher ces avis dans toutes les parties du territoire, car il y en a qui sont inaccessibles, mais l'honorable député pourrait s'exprimer d'une manière un peu plus générale et se servir des mots suivants : " afin d'en assurer la publication généralement dans toute l'étendue du dit district électoral."

M. ROSS (Ontario) : Cela est préférable, car il serait assez difficile de faire afficher ces avis dans toutes les parties de ce district.

M. LANCASTER : L'honorable député a raison, mais il serait aussi bien malheureux que les électeurs de ce district ne prendraient pas connaissance de l'avis. Ce sont eux qui élisent les représentants. Naturellement, on ne serait pas obligé d'afficher ces avis là où il n'y a pas d'habitants.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Supposons que vous disiez : " afin d'en assurer la publication généralement dans tout le dit district électoral ? "

M. ROSS (Ontario) : Ne serait-il pas suffisant de dire que ces avis seront affichés aux bureaux de poste ? Il doit y avoir un bureau de poste là où il se trouve un certain nombre de personnes en droit de voter. Ne pourrait-on pas expédier ces avis aux directeurs des différents bureaux de poste en leur donnant l'ordre de les afficher dans leur bureau ?

M. LANCASTER : La seule objection que j'y vois, c'est que les directeurs des bureaux de poste négligeraient d'afficher les avis. On propose là une division de responsabilité qui ne me parait pas offrir beaucoup de garantie. L'honorable ministre reconnaîtra avec moi que nous avons raison de limiter cette responsabilité à un nombre de personnes aussi minime que possible, car du moment que nous répartissons cette responsabilité parmi un plus grand nombre nous perdons les bénéfices de la disposition. Il pourrait arriver que les directeurs de la poste n'afficheraient pas ces avis du tout ou ne les afficheraient pas dans le délai requis par la loi. Si l'honorable ministre croit que les termes de mon amendement sont trop forts, nous pourrions peut-être dire : afin d'assurer la publication du dit avis dans toutes les parties du dit district électoral où il y a des électeurs. Partout où il y a des électeurs, ces derniers auraient de cette manière une chance d'apprendre qu'une élection est sur le point d'avoir lieu.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'accepte cette modification ; mais je veux m'assurer que nous n'introduisons pas là une disposition qu'il sera impossible d'appliquer. Supposons que dix ou vingt électeurs soient partis pour faire une excursion à 500 milles plus loin dans un endroit inaccessible, dans ce cas, vous vous exposeriez à faire annuler l'élection si la question était soumise à une cour de justice. Nous devons employer des expressions auxquelles les cours de justice donneront la même interprétation que nous voulons leur donner. Si par hasard les cours de justice étaient appelées à se prononcer sur ce point, nous voulons qu'il soit bien compris que cet avis devra avoir été affiché de bonne foi, afin de lui donner ce que nous considérons comme étant une publication convenable. Il ne faut pas employer d'expressions qui pourraient obliger les juges à maintenir quelque chose qui serait contraire au bon sens. Supposons que nous disions : à une distance suffisante l'un de l'autre pour assurer une publication générale et suffisante de cet avis dans tout le dit district électoral.

M. BORDEN (Halifax) : Cela devrait être suffisant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Avec cette addition, je suis prêt à accepter l'amendement. Il serait peut-être préférable de discuter tous les amendements avant de modifier le bill.

M. LANCASTER : Je ferais peut-être mieux d'insérer les mots suggérés par l'honorable ministre, " pour assurer une publication générale et suffisante de cet avis dans tout le dit district électoral."

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois qu'avant de modifier le bill il vaudrait mieux discuter les différents amendements ; cela fait, nous modifierons les articles que nous avons décidé d'amender.

M. LANCASTER : Je propose aussi de modifier l'article 16, en y ajoutant les mots suivants : " et il devra donner le même avis le jour fixé pour la présentation ultérieure des candidats dans les journaux et par proclamation, tel qu'xigé par l'article 15 de cet acte."

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai aucune objection à accepter cet amendement, mais j'entretiens certains doutes au sujet du suivant.

M. LANCASTER : Je propose que l'article 17 soit modifié en retranchant le mot " quatre " dans la troisième ligne du dit article, et en le remplaçant par le mot " vingt-cinq."

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'il soit à propos de faire le changement proposé. Vingt-cinq est le chiffre stipulé dans la loi générale. L'honorable député n'a jamais vécu dans un district dont la population est clairsemée. Il est à ma connaissance qu'au Manitoba, par exemple, un candidat a failli ne pouvoir se faire mettre en nomination, étant incapable de trouver un nombre suffisant d'électeurs pour signer son bulletin de présentation le dernier jour. La chose m'est même arrivée une fois. J'avais attendu jusqu'au deux ou trois derniers jours. J'étais absent ainsi que mon agent, et nous éprouvâmes beaucoup de difficulté. C'était dans un comté rural, dans lequel il n'y avait pas de villes, et on fut obligé d'envoyer quelqu'un faire le tour des maisons des cultivateurs pour obtenir leurs signatures. Il fallut deux jours pour exécuter ce travail, et nous eûmes juste le temps de faire signer le bulletin de présentation. Dans un district où la population est clairsemé, le nombre de signatures exigé ne doit pas être trop élevé. Je crois qu'il devrait être fixé à 15.

M. LANCASTER : Il est préférable de dire 15. Quatre signatures est un nombre si restreint que cela constitue à peine un bulletin de présentation.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans ce cas disons 15.

L'amendement est adopté.

M. LANCASTER : Je propose de modifier l'article 25 en y ajoutant le paragraphe suivant :

Chaque arrondissement de votation devra contenir pas moins de 100 et pas plus de 200 électeurs ayant droit de voter.

Le bill n'indique pas le nombre d'électeurs que devra contenir chaque arrondissement de votation, et tout en ne voulant pas prétendre que le nombre indiqué dans l'amendement est le plus convenable, je suis cependant d'avis que l'on devrait dire quel en sera le chiffre maximum et minimum.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette suggestion est très juste, mais je crois que la limite maximum proposée par l'honorable député est trop élevée. Il peut y avoir des groupes de mineurs dans un endroit éloigné où il serait nécessaire d'avoir un bureau de votation et, en fixant à 25 le chiffre minimum des électeurs, on remédierait probablement à cet inconvénient. A vrai dire, dans la ville de Dawson, le chiffre maximum peut être fixé à 200, ou même 300.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le chiffre minimum d'après l'acte des élections générales ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : 200 ; cependant, 400 ou 500 électeurs pourraient facilement déposer leurs bulletins en un jour dans un même bureau de votation.

M. LANCASTER : Il est probable que le ministre n'a pas été aussi souvent que moi l'agent d'un candidat ; je sais qu'il faut du temps pour dépouiller 200 bulletins. S'il se produit quelque retard pour discuter la qualité d'un électeur ou pour l'assermenter, il

est même difficile de recevoir 200 bulletins dans un même bureau de votation.

M. INGRAM : En principe, je suis de l'avis de ceux qui veulent choisir 400 ou 500 comme maximum, au lieu de 200, parce que c'est une économie et que, sous l'empire de la loi actuelle, il y a trop de bureaux de votation dans tout le pays. Dans la ville de Dawson, le maximum pourrait être de 300, mais dans d'autres districts de cette contrée, il peut n'y avoir que 15 électeurs qui puissent voter dans le même bureau et je ne serais certainement pas d'avis de leur enlever leur droit de suffrage. On pourrait peut-être décréter que là où la population est disséminée, le minimum sera de tant et que, dans les endroits où la population est dense, il sera de tant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il ne serait pas à propos d'avoir un bureau de votation dans les endroits où il n'y a pas 25 électeurs. Je n'ai peut-être pas été l'agent d'un candidat aussi souvent que mon honorable ami (M. Lancaster), mais depuis l'âge de 15 ans j'ai fréquenté les bureaux de votation et je n'ai jamais remarqué qu'un électeur se soit présenté sans pouvoir déposer son bulletin.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il ne faut pas perdre de vue que, lorsqu'il y a 300 noms sur la liste, il n'y a guère plus de 220 électeurs qui expriment leur suffrage.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous allons choisir 25 comme minimum et 200 comme maximum.

L'amendement est adopté.

M. LANCASTER : Je propose d'ajouter le paragraphe suivant à l'article 26 :

La proclamation annonçant qu'il y aura votation sera publiée au moins deux semaines avant le jour du scrutin, dans les journaux, et sera affichée comme il est dit à l'article 15 du présent acte.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Parfait.

L'amendement est adopté.

M. LANCASTER : Je propose de modifier l'article 27 :

En insérant après le mot " élection " dans la troisième ligne, les mots " et dans douze autres des endroits les plus en évidence dans chaque arrondissement ".

L'affichage devrait se faire ailleurs qu'aux bureaux de votation.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dites quatre au lieu de douze.

M. LANCASTER : Je le veux bien.

L'amendement est adopté.

M. LANCASTER : Les amendements que j'ai maintenant à présenter devront être adoptés ou repoussés d'un bloc. Le projet de loi, s'il n'est pas modifié comme je l'entends, laisse au président de l'élection le soin de nommer le recenseur qui dressera la liste des électeurs. Je prétends que nous devrions nous efforcer d'imiter davantage les dispositions de la loi qui donne tant de satisfaction partout ailleurs et confier la préparation des listes électorales à une personne plus responsable. Le président de l'élection dans les autres parties du Canada préside au scrutin. Ses fonctions commencent et se terminent avec l'élection et il déclare qu'un tel a été élu. Dans le cas présent, ses attributions sont beaucoup plus étendues ; il remplit des fonctions qui, ailleurs, appartiennent à un juge ; c'est-à-dire qu'il déclare quels sont ceux qui auront droit de suffrage lors d'une élection. Je prétends que nous devrions faire au Yukon ce qui donne tant de satisfaction ailleurs au Canada : confier à un juge, ayant la responsabilité, l'habileté et les connaissances voulues, la confection des listes électorales. Par conséquent, je propose de biffer l'article 28 qui dispose que l'exécutif pourra nommer des recenseurs pour dresser les listes des électeurs, et d'adopter les dispositions suivantes :

Le juge en chef du dit territoire nommera sous sa signature, avant le premier jour d'août de chaque année, une ou des personnes compétentes et dignes de confiance comme recenseur, ou recenseurs, pour chacun des arrondissements de votation de ce district et le dit juge en chef veillera à ce qu'il ne soit omis aucun arrondissement de votation dans ces nominations.

Je suppose que le juge en chef choisirait comme recenseurs des fonctionnaires municipaux, des personnes qu'il connaîtrait comme compétentes et dignes de confiance. Je ne crois pas que l'exécutif seul puisse faire un choix judicieux des recenseurs. Au contraire, je pense que le juge en chef résidant serait la personne qui, de l'aveu de tous les intéressés, serait la plus en mesure de faire ce choix. Dans Ontario, et je le suppose, dans Québec et les autres provinces, nous avons les greffiers municipaux pour remplir ces fonctions attachées à leur charge. Comme ces greffiers n'existent pas au Yukon, il ne peut être question d'eux, mais je crois que le juge en chef du territoire serait, pour les raisons que j'ai indiquées, la personne la mieux en état de faire le choix des recenseurs et de surveiller la confection des listes des électeurs. Les autres amendements, je le répète, deviendront inutiles si celui-ci est repoussé, et par conséquent, je ne crois pas devoir en parler tant que le sort de celui-ci n'aura pas été scellé, à moins que le ministre croie préférable d'en agir différemment.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le gouvernement n'est pas opposé en principe à ce que le juge en chef ou le plus ancien juge du territoire nomme les recenseurs. Nous ne tenons pas à exercer nous-mêmes ce privilège. Aussi, nous admettons volontiers le principe de cet amendement. Je crois, cependant, que mon honorable ami a

tort de dire que ses autres amendements dépendent de celui-ci. Selon moi, le contraire est vrai. L'honorable député désire apporter cette modification au bill afin d'enlever au gouvernement et de confier à un tribunal indépendant la préparation des listes des électeurs. Puisqu'il en est ainsi, il n'a pas besoin d'entourer cette préparation des mêmes mesures de précaution. Dans l'ancienne loi des Territoires du Nord-Ouest, qui, l'honorable député s'en souvient, a été adoptée par ses amis et qui pendant de nombreuses années nous mit sur un pied d'infériorité, l'exécutif nommait le recenseur pour dresser les listes, sans en exiger d'affidavit ni de preuve et la décision de ce dernier était finale et sans appel.

M. LANCASTER : C'est ce que veut le présent bill sans l'amendement que je propose.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce fut la loi la plus étrange qui fut jamais adoptée au Canada.

M. INGRAM : C'est la même chose dans Ontario.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non ; il y a un reviseur et vous pouvez en appeler.

M. INGRAM : Pas pour une liste semblable. Le ministre parle de la confection des anciennes listes municipales ; mais il y a aussi dans les villes et les villages, un mode d'inscription assez semblable à celui-ci.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Sous l'ancienne loi des Territoires du Nord-Ouest sur laquelle le présent bill est plus ou moins calqué, l'exécutif nommait les recenseurs et il n'y avait pas de revision des listes. J'avoue que cette conduite n'est pas digne d'un parti politique, et pour cette raison, je crois que l'honorable député demande à bon escient de confier au juge en chef, ou au plus ancien juge du territoire, le choix des recenseurs. Je veux cependant lui faire observer que, d'après l'article tel qu'il l'a rédigé, les listes devraient être préparées chaque année, tandis que le projet de loi dispose qu'elles ne le seront qu'à la veille d'une élection et je n'entends pas qu'il en soit autrement. Je veux bien suivre le conseil de l'honorable député, mais je ne crois pas qu'en rédigeant à la hâte ces amendements nous puissions les rendre acceptables.

M. INGRAM : Que le ministre me permette de lui faire une recommandation. Dans la loi d'Ontario concernant l'inscription des électeurs, il est décrété que sept jours après la dissolution du parlement, les registraires seront chargés de préparer une liste des personnes ayant droit d'être inscrites sur les listes. Dans le bill qui nous occupe, nous pourrions stipuler que l'inscription des électeurs aura lieu dans les sept jours qui suivront l'émission du bref d'élection ou à une autre date déterminée.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est précisément ce que comporte aujourd'hui le projet de loi. Cet article stipule que les listes seront préparées immédiatement après l'émission du bref.

Je consens à ce que le juge en chef ou le plus ancien juge désigne les recenseurs, comme le demande mon honorable ami ; mais je crois devoir conserver les autres dispositions du bill et stipuler que le juge en chef choisira les recenseurs dans un délai déterminé et qu'il sera averti de ce faire en même temps que le bref sera transmis au président de l'élection.

M. INGRAM : J'accepte ce que le ministre suggère. D'après lui, le juge en chef, ou le plus ancien juge, choisira les recenseurs, au lieu de l'exécutif.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si nous tombons d'accord là-dessus, j'espère que mon honorable ami n'insistera pas pour faire adopter l'amendement suivant, exigeant une déclaration assermentée de l'électeur qui veut se faire inscrire sur la liste des électeurs.

M. LANCASTER : Je crois devoir insister parce qu'il faut que le juge en chef puisse se guider sur quelque chose. C'est à nous de dire quelle preuve sera admise. Dans les autres provinces on exige une déclaration ou la présence de l'électeur et son serment. Il faut quelque chose qui puisse guider le juge en chef et les recenseurs. Il est un point que je ne comprends pas. Comment le ministre fixera-t-il le jour où devra avoir lieu l'inscription des électeurs? Si vous attendez que le bref soit émis, vous n'aurez pas assez de temps pour préparer convenablement les listes. Voici la différence entre ce que je propose, et ce que le ministre suggère. Il compte son délai à partir d'une date inconnue. Il part du jour de l'élection et remonte en arrière, tandis que je désire fixer une date antérieure à l'élection ; s'il reste du temps entre la préparation des listes et le jour du scrutin, il n'y aura pas de mal à cela. Mais si vous commencez cette préparation un certain nombre de jours avant l'élection et si vous ne pouvez terminer le travail avant le jour du scrutin, il en résultera des difficultés sans nombre. Il me fait plaisir d'apprendre que le ministre consent à laisser au juge en chef le choix des recenseurs, comme je le lui avais demandé ; mais je voudrais savoir quand le juge en chef commencera à s'acquitter de ce devoir. Ne serait-il pas opportun de déclarer que ce sera le premier août de cette année?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela serait impraticable.

M. LANCASTER : Il faut que le juge en chef sache quand il devra nommer ces recenseurs, et comment le saura-t-il si nous ne fixons pas une date?

M. GOURLEY : Ne pourrait-on pas transmettre au plus ancien juge, aussitôt que les

brefs seraient envoyés au président de l'élection, un avis lui ordonnant de faire commencer sans délai la préparation des listes et de la faire terminer dans les trois mois suivant la réception de cet avis. De cette manière les listes devraient être terminées à une date fixe. Le bref porterait que la présentation des candidats aura lieu quinze jours ou un mois après que les listes auront été complétées. Cela donnerait tout le temps voulu pour préparer les listes convenablement. Il serait stipulé que le juge en chef fera compléter la préparation des listes trois mois, par exemple, après la réception de cet avis et le bref porterait que la présentation des candidats aura lieu un mois après.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il faut de deux choses l'une. Qu'il y ait une liste annuelle ou une liste préparée pour l'élection. Il n'y a pas de moyen terme. Le comité conviendra, je crois, qu'il serait inutile de faire préparer une liste des électeurs chaque année. L'expérience a appris à l'honorable député que, sous l'empire de la loi du cens électoral fédéral, les gens ne se faisaient pas inscrire quand ils croyaient qu'il n'y aurait pas d'élection et, parfois, une élection avait lieu lorsque les listes étaient incomplètes. Il est préférable de faire préparer les listes à la veille d'une élection. Il s'agit de décider quand le juge nommera les recenseurs qui prépareront les listes des électeurs.

M. INGRAM : Le gouvernement se propose-t-il de fixer la date des élections au Yukon au même jour que les élections générales dans tout le Canada?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Sans doute.

M. INGRAM : Si telle n'avait pas été l'intention du gouvernement, j'aurais fait une recommandation. Si les élections générales au Yukon devaient avoir lieu à une époque déterminée après les élections générales au Canada, les listes pourraient alors être préparées, parce que chacun saurait que le scrutin aura lieu trois mois, ou six mois, après les élections générales au Canada. De cette manière nous éviterions les frais qu'entraîne la préparation des listes, chaque année, et nous laisserions tout le temps nécessaire aux recenseurs pour s'acquitter de leur travail. Aucun parti n'aurait un avantage sur l'autre, si ce n'est celui qu'a nécessairement le parti au pouvoir, surtout dans un district comme le Yukon.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Malheureusment, cela n'aplanirait pas les difficultés. La loi électorale doit prévoir tous les cas qui peuvent se présenter. Il s'agit de déterminer comment aura lieu la première élection et, si le député élu mourait, nous voulons que la loi soit telle qu'une nouvelle élection puisse avoir lieu. Il faut déterminer quelle sera la première procédure et, selon moi, ce devrait être l'émission du bref. L'exécutif devra fixer la date de l'émission du bref ; puis la méthode à suivre pourrait être très simple, si nous stipulions qu'en même temps un avis sera transmis au juge en chef qui ordonnera de préparer les listes des électeurs.

M. LANCASTER : Si le ministre déclare que le bref sera émis assez tôt pour permettre la préparation des listes, ce serait un excellent moyen de fixer la date. Cependant, il faudra émettre le bref longtemps avant l'élection.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je soumettrai à mon honorable ami l'article tel qu'il sera rédigé. Il est impossible d'adopter l'amendement ce matin, parce que je devrai faire examiner cet article par le rédacteur des lois pour qu'il fasse concorder les dates.

M. LANCASTER : Dans l'article suivant, article 29, je propose de biffer le mot " immédiatement ", et de le remplacer par les mots " dans les trente jours ". Le mot " immédiatement " me semble trop vague ; les juges et autres personnes l'interprètent de toutes sortes de manières. Le recenseur, pour s'acquitter convenablement de son devoir, devra le faire dans un temps déterminé. Il pourra le faire le jour suivant, s'il le désire, mais l'article fixe un délai de trente jours. Il pourrait croire qu'au Yukon " immédiatement " veut dire deux ou trois mois.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne vois rien qui s'oppose à ce que l'amendement soit adopté.

M. LANCASTER : Je propose d'ajouter le paragraphe suivant à l'article 29 :

Dans la compilation de cette liste, le recenseur pourra n'inscrire que les noms des personnes apparaissant sur la dernière liste revisée ou des personnes qui, d'après une déclaration statutaire à lui remise par ces personnes ou par leur agent ayant une connaissance personnelle des faits attestés dans cette déclaration, auront les qualités nécessaires pour avoir droit de suffrage, en vertu des dispositions du présent acte.

M. GERMAN : Je ne crois pas qu'il y ait lieu de s'occuper de la dernière liste revisée. Dans un collège électoral comme celui-là, où la population est essentiellement nomade, la dernière liste revisée renfermera les noms d'une foule de gens qui seront partis du district et, afin de faire rayer ces noms, il faudra prouver que ces personnes sont parties. A chaque élection, on devrait préparer une liste entièrement nouvelle.

M. LANCASTER : Je puis dire que je me propose de présenter plus tard des amendements qui permettront de biffer des noms de la liste. Voici pourquoi j'ai rédigé mon amendement de cette façon. Celui qui saura que son nom était inscrit sur la liste de l'année précédente, et qui demeurera encore dans le district, supposera, non sans raison, que son nom apparaît encore sur la liste des électeurs. C'est pourquoi, même en l'absence

d'une déclaration de sa part ou de la part d'un agent, le recenseur aurait tort de laisser ce nom de côté. Je me propose de stipuler que, lorsque le nom devra être rayé, il pourra l'être en s'adressant au juge en chef.

M. GERMAN : J'ai été beaucoup mêlé à la préparation des listes électorales et l'expérience m'a appris qu'il est bien plus difficile de faire rayer un nom de la liste que d'en faire ajouter un. Tant qu'à recourir au mode d'inscription, nous pourrions imiter ce qui se fait partout aux Etats-Unis. Là-bas, lors d'une élection, chacun doit se faire inscrire, soit que son nom fut ou ne fut pas inscrit sur la dernière liste des électeurs. Et n'importe qui désire voter, que ce soit le plus gros millionnaire, un membre du Congrès ou un sénateur, il doit se faire inscrire. Au Yukon, nous devrions suivre la même ligne de conduite et faire préparer une liste nouvelle des électeurs.

M. BORDEN (Halifax) : Je suggère au ministre et à mon honorable ami de Lincoln-Niagara (M. Lancaster) qu'il serait peut-être préférable de rédiger l'article comme suit : "Ce recenseur, lorsqu'il sera nommé et qu'il devra prêter le serment d'office, devra immédiatement compiler et terminer dans les trente jours."

M. LANCASTER : J'y consens volontiers.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est ce que désirait l'honorable député (M. Lancaster), je crois.

M. BORDEN (Halifax) : Cependant, la phraséologie sera peut-être un peu plus claire.

M. GOURLEY : Je crois qu'un délai de trente jours est trop court. Dans un grand district comme le Yukon, le délai devrait être d'au moins quatre-vingt-dix jours.

M. INGRAM : L'honorable député (M. Gourley) ne doit pas perdre de vue que, d'après la loi, il y aura dans chaque arrondissement de votation un recenseur chargé de préparer la liste des électeurs de cet arrondissement.

M. GOURLEY : Mais il peut y avoir des électeurs domiciliés à deux cents milles de distance.

M. INGRAM : Peu importe qu'ils soient domiciliés à deux cents milles de distance. Dans un arrondissement de votation, il devra y avoir au moins vingt-cinq, et pas plus de deux cents électeurs. Le recenseur aura trente jours pour préparer sa liste, et peu importe que le collège électoral ait dix milles d'étendue au delà de l'arrondissement de votation—le recenseur n'a que sa part de travail à faire. Il faut éviter l'erreur que nous commettons dans Ontario, où il y a inscription des électeurs des villes et les chefs-lieux des comtés. Dans Ontario, le délai pour l'inscription des électeurs est insuffisant et c'est un malheur. Il faut qu'au Yukon les listes soient préparées assez longtemps avant l'élection pour que les gens sachent qui est électeur ou qui ne l'est pas. Voilà, si je ne me trompe, ce que le leader de l'opposition et le représentant de Lincoln-Niagara veulent obtenir.

M. GOURLEY : Mon objection ne se rapportait pas à l'étendue du collège électoral mais à la superficie d'un arrondissement de votation. Adoptez un article stipulant que les brefs ne seront émis et que l'élection n'aura lieu que trente ou soixante jours après que les listes seront prêtes. Quant à moi, je mettrais deux mois. Mon savant ami à raison de dire que, dans une ville ou un petit district d'Ontario, trente jours suffiraient. Mais peu importe qu'un recenseur soit nommé pour chaque district électoral du Yukon ; bien des arrondissements de votation auront plus de 200 milles d'étendue. J'ai habité au Nord-Ouest, et je sais que les électeurs demeurent parfois à 50 ou 100 milles de distance les uns des autres ; comment un recenseur pourrait-il en trente jours dresser sa liste et fournir aux intéressés l'occasion de se présenter devant le tribunal. La moitié d'entre eux ne sauraient pas qu'un recenseur a été nommé, et l'autre moitié des électeurs ignoreraient qu'ils doivent se présenter devant ce fonctionnaire dans les trente jours. Il faut un délai de soixante ou quatre-vingt dix jours.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a pas de différence entre le fait de transmettre les brefs au président de l'élection et d'avertir en même temps le juge, et le fait d'envoyer un avis à ce dernier, puis deux mois après, faire parvenir les brefs au président de l'élection.

M. GOURLEY : A tout événement, le délai devrait être de 60 jours.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne vois pas qu'il puisse être possible d'appliquer les dispositions des autres amendements concernant l'appel.

M. LANCASTER : Le ministre veut dire qu'il n'y aurait pas assez de temps pour interjeter appel ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le temps manquerait ; l'appel serait tout à fait impossible. Nous accordons toute la protection possible. D'abord, le recenseur sera nommé par le juge en chef ; puis, personne ne pourra être inscrit sur la liste sans présenter une déclaration assermentée.

M. LANCASTER : On pourrait très bien intercaler l'amendement que je propose dans l'article 30.

Il ne s'agit pas de l'appel mais de faire du juge en chef le gardien des listes. Mon amendement à l'article 30 n'accorde que dix jours au recenseur, après la fermeture des listes, pour les remettre au juge en chef qui en devient le gardien.

M. INGRAM : D'après le bill, la liste doit être complétée huit jours avant l'élection. L'honorable député croit que le délai n'est pas assez long. Je le crois aussi.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Combien de jours, conseilleriez-vous ?

M. INGRAM : Je crois que pour ce pays, il faudrait trente jours au moins.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela n'aurait pas de grands résultats, à moins d'ordonner une revision générale.

M. INGRAM : Cela aurait ce résultat-ci : Si on hâte le travail, si le délai pour clore les listes est trop court, il y aura beaucoup d'inconvénients. Mais avec 30 jours, on aurait tout le temps nécessaire. Dans Ontario, le délai est trop court, et il y a encombrement. On consacre à la préparation des listes beaucoup de temps que les deux partis préféreraient employer autrement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai aucune objection à ce que le délai, entre le parachèvement des listes et la votation, soit de plus de deux jours. Je crois même qu'il serait préférable que tout le monde sache plus de deux jours à l'avance qui a le droit de voter. Mais il ne faut pas oublier que le recenseur nommé par le juge en chef prépare et revise la liste, et il est inutile de prolonger le délai. Ailleurs, on en accorde un plus long, pour avoir assez de temps pour la revision. Mais ici le recenseur nommé par le juge en chef pour préparer la liste est aussi chargé de la revision ; et dans ce cas, six ou dix jours valent autant que cent jours. Disons dix jours.

M. GOURLEY : Que se soit le recenseur qui prépare les listes, ou non, tout le monde dans le district veut le savoir et veut avoir le temps de se faire inscrire. Il ne faut pas permettre au recenseur de siéger 24 heures et de dire quels seront ceux qui pourront voter. Tous les résidents du district électoral doivent savoir qui est chargé de préparer la liste, et avoir le temps d'aller se faire inscrire. Supposons qu'à Ottawa, un recenseur se renfermerait dans son cabinet, inscrirait des noms, signerait la liste et déclarerait que tout est terminé. Les intéressés doivent avoir le temps de faire valoir leurs droits. Il faut donner au moins 30 jours, à partir de la nomination du recenseur.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudrait-il expliquer l'article 29? C'est là qu'est la difficulté. Cet article dit que le recenseur en recevant sa nomination, prêtera serment et commencera immédiatement à compiler la liste des personnes qui ont droit d'être électeurs. Il n'est pas dit combien de temps il aura pour faire ce travail.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que la liste ne devrait pas être terminée plus d'une semaine avant l'élection. Je serais prêt à dire six jours, si nous pouvons nous entendre sur ce délai. Je ne sais pas au juste si la recommandation de l'honorable député n'est pas déjà dans le bill, mais le recenseur devrait être tenu de donner un avis.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre parle d'une semaine, mais l'article 30 dit que la liste devra être terminée huit jours avant le jour de la votation.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'agit de la liste préliminaire. D'après l'article 31, le recenseur n'a que deux jours avant l'élection pour reviser cette liste et y ajouter des noms. Je consentirais à ce que la révision finale se fit au moins six jours avant l'élection.

M. BORDEN (Halifax) : Ne faudrait-il pas alors amender aussi l'article 30, en mettant 15 jours, et accorder 7 jours dans l'article 31? S'il y a appel, il faut accorder un délai suffisant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Très bien.

M. GOURLEY : Dois-je comprendre que le ministre dit que quand un recenseur sera nommé par le juge en chef, il devra afficher des avis indiquant la date de la revision?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il devra donner des avis, dès qu'il aura reçu ses instructions.

M. GOURLEY : Il faudrait aussi un certain délai entre la publication de ces avis et la clôture définitive des listes, pour que tout le monde soit au courant. Il faudrait de 20 à 30 jours.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces avis devront être donnés à une date déterminée. Nous pouvons dès à présent, accepter les amendements proposés, jusqu'à l'article 28 qui devra être rédigé autrement.

M. LANCASTER : Nous sommes entendus sur les amendements à l'article 29, mais pas sur ceux qui doivent être faits à l'article 28.

M. ROSS (Ontario) : Le Yukon sera-t-il représenté à la prochaine session?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est certainement notre intention. Je ferai rédiger l'article 28 de manière à comprendre l'intention de l'amendement de mon honorable ami. Je ferai aussi mettre dans le bill une dispositon concernant les avis que devra donner le recenseur. Les amendements seront préparés au clavigraphe et communiqués à l'honorable député et nous pourrons alors discuter le bill de nouveau en comité, plus tard dans la journée. Nous voudrions le faire adopter et l'envoyer au Sénat, si c'est possible.

M. LANCASTER : Je propose :

Que l'article 15 soit amendé par l'insertion du paragraphe suivant :

(e) Au moins 50 exemplaires du dit avis seront aussi publiés par proclamation, au moins

deux semaines avant l'appel nominal, et seront affichés dans des endroits bien apparents dans le territoire, à une distance suffisante les uns des autres pour qu'un avis raisonnable en soit donné dans tout le district électoral.

La motion est adoptée.

M. LANCASTER : Je propose :

Que l'article 16 soit amendé en ajoutant les mots suivants : " et donnera le même avis le jour fixé pour le dit appel nominal, dans les journaux, et par proclamation, comme il est requis à l'article 15 du dit acte ".

La motion est adoptée.

M. LANCASTER : Je propose :

Que l'article 17 soit amendé en retranchant le mot " quatre " dans la troisième ligne du dit article et le remplaçant par le mot " quinze ".

La motion est adoptée.

M. LANCASTER : Je propose :

Que l'article 25 soit amendé en ajoutant à la fin les mots " chaque dit arrondissement de votation ne comprendra pas plus de deux cents et pas moins de vingt-cinq électeurs dûment enregistrés.

La motion est adoptée.

M. LANCASTER : Je propose :

Que l'article 26 soit amendé en ajoutant le paragraphe suivant :

(a) Une proclamation accordant tel bureau de votation sera publiée pendant au moins les deux semaines précédant immédiatement la votation, dans les journaux et par l'affichage, comme prescrit dans l'article 15 du dit article.

La motion est adoptée.

M. LANCASTER : Je propose :

Que l'article 27 soit amendé en ajoutant après le mot ' élection " à la troisième ligne, " et dans quatre autres endroits bien en vue dans le dit arrondissement de votation.

La motion est adoptée.

M. LANCASTER : Je propose :

Que l'article 29 soit amendé en retranchant le mot " compiler " à la troisième ligne et le remplaçant par les mots " commencer à compiler et dans un délai de 30 jours devra terminer " et en ajoutant le paragraphe suivant :

(a) Dans la compilation de la dite liste le recenseur ne peut inscrire que les noms de telle personne ou personnes dont les noms sont sur les dernières listes revisées, et celles dont les qualifications comme électeurs seront attestées sous serment par ces personnes elles-mêmes ou par un agent en ayant une connaissance personnelle.

M. GERMAN : D'après ce amendement, les noms qui apparaissent sur la dernière liste revisée seront mis sur la nouvelle liste. C'est un bien mauvais principe.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'amendement ne dit pas cela.

M. GERMAN : Il dit qu'en préparant la liste, le recenseur prendra les noms qui sont sur l'ancienne liste.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est une restriction aux pouvoirs du recenseur. Il ne pourra pas mettre sur la nouvelle liste un nom qui n'était pas sur l'ancienne.

M. GERMAN : Si l'officier-rapporteur a droit de se servir de l'ancienne liste, il prendra simplement les noms qu'elle contient et les mettra sur la nouvelle. Il prendra une liste datant de quatre ans, et même s'il n'y a pas un électeur de la localité qui soit sur cette liste, il ne mettra que les anciens noms sur cette nouvelle liste. Cela ne pourra avoir que de mauvais résultats. En appel, il faudra non pas 30 jours, mais trois mois pour reviser une liste ainsi préparée. Que le recenseur fasse une nouvelle liste, entièrement sans s'occuper du tout de l'ancienne. Que tous les électeurs aillent se faire mettre sur la liste, et alors on aura une liste d'actualité. Si le recenseur se sert de l'ancienne liste, les difficultés n'en finiront plus, surtout dans un pays où la population est clairsemée.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La remarque de l'honorable député ne manque pas d'à propos, surtout dans la pratique.

M. GERMAN : Il y aura certainement sur l'ancienne liste des noms qui devront être mis sur la nouvelle, mais il s'en trouvera aussi un très grand nombre qui ne devraient pas y être et il faudra alors que quelqu'un s'impose la tâche de les faire retrancher. L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) a eu comme moi à faire ce travail et il sait que ce n'est pas une besogne facile. Donnons toutes les facilités nécessaires pour que les électeurs fassent enregistrer leurs noms, mais que la nouvelle liste soit préparée sans s'occuper de l'ancienne.

M. BORDEN (Halifax) : La remarque de l'honorable député (M. German) est certainement à considérer, mais il y a deux côtés à la question. Je comprends les difficultés qui peuvent surgir si on garde cet article, mais si on songe que beaucoup de ces électeurs habitent des endroits reculés, loin de tout recenseur, un grand nombre seront laissés de côté, si cet article est retranché. N'y aurait-il pas moyen de rédiger l'article de manière à permettre au recenseur de se servir de l'ancienne liste, comme base, tout en exerçant son propre jugement au sujet de ceux qui devront être conservés ou retranchés ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'article tel qu'il est lui permet cela.

M. BORDEN (Halifax) : Peut-être. Le mieux serait peut-être de soumettre toutes ces recommandations au ministre qui nous fera connaître so opinion plus tard dans la journée.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je serais disposé à laisser de côté les mots " la dernière liste de cotisations revisée ". Je ne serais pas de cette opinion s'il s'agis-

sait d'une autre partie du pays, mais le nombre de ceux qui étaient sur l'ancienne liste et qui ne devront pas être sur la nouvelle sera très restreint ici. Le recenseur sera naturellement porté à commencer son travail en mettant presque tous ceux qui étaient sur l'ancienne liste, ce qui ne donnerait pas du tout satisfaction. Laissons ce point de côté jusqu'à ce que le bill revienne devant la Chambre.

Le comité rapporte progrès.

A une heure la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

NATURALISATION.

Bill (n° 154) pour amender la loi concernant la naturalisation est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité.

Le PREMIER MINISTRE : Le seul objet de cet amendement est d'obliger le secrétaire d'Etat de conserver dans les archives de son ministère tous les documents accordant la naturalisation au Canada. En règle générale, les papiers de naturalisation s'obtiennent facilement et se perdent facilement, et personne n'en garde la liste. Des certificats de naturalisation sont accordés par les différents tribunaux du pays et le bill demande que les greffiers de ces tribunaux envoie la liste de tous ces certificats au ministère du secrétaire d'Etat où elle pourra être consultée en tout temps.

M. BORDEN (Halifax) : La préparation de cette liste, qui remonte à plusieurs années, occasionnera un travail considérable ; ne serait-il pas à propos de fixer la rémunération de ceux qui seront chargés de la préparer ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous y avons songé ; mais, dans le moment, il n'est pas possible de se rendre compte de ce que coûtera ce travail. S'il faut payer quelque chose, l'argent pourra être pris à même le crédit voté pour assurer le fonctionnement de la loi.

M. BORDEN (Halifax) : Alors, le gouvernement doit s'occuper de la question ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Le bill est rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

TERRITOIRE DU YUKON.

La Chambre se forme en comité sur le bill (No 119) pour amender de nouveau la loi concernant le territoire du Yukon.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le chef de l'opposition a donné avis d'une couple d'amendements. Le premier c'est que les ordonnances de l'exécutif ne restent pas en vigueur au delà de la fin de la session suivante, à moins d'être ratifiées par une résolution votée par les deux Chambres du parlement. Je ne vois pas d'objection au principe de cet amendement et suis prêt à l'accepter.

L'autre amendement de l'honorable chef de l'opposition est plutôt un amendement à la loi des terres fédérales. Je suppose qu'il voudrait virtuellement limiter l'opération des ordonnances concernant les mines sous l'empire de la loi des terres fédérales, de la même manière que l'amendement précédent limite les ordonnances de l'exécutif concernant le Yukon. Nous pourrions introduire un paragraphe appliquant cette restriction relativement au Yukon, mais pas comme une loi générale. Si l'honorable député accepte cette modification, j'accepterai l'amendement.

M. BORDEN (Halifax) : La remarque de l'honorable ministre est certainement opportune, bien qu'il y ait de nombreux précédents, même sous le gouvernement actuel, pour permettre l'introduction de dispositions assez générales dans des lois d'une application restreinte. Comme le bill ne s'applique qu'au Yukon, j'accepterai cependant la manière de voir du ministre et je consens à ce que le deuxième amendement soit modifié de manière à ne s'appliquer qu'au Yukon.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Alors, le premier amendement est adopté tel que rédigé. Quant au second, ce qu'il y a de mieux à faire, je crois, est d'ajouter un nouvel article, comme article 5, qui se lirait comme suit:

Tout règlement fait par l'exécutif, en vertu de l'article 5 de la loi des terres fédérales, ch. 54 des Statuts refondus du Canada, tel qu'amendé, applicable au territoire du Yukon, restera en vigueur jusqu'au lendemain de la prorogation.

Ensuite, l'article se continuera comme dans l'amendment de l'honorable député. A l'article 3, 38e ligne, les mots "ou commissaires en conseil" ont été ajoutés. Ces mots ont été mis quand le bill a été rédigé la première fois par le précédent ministre de la Justice, parce qu'en vertu de cet article il y avait une restriction au pouvoir de faire des ordonnances, pour défendre au commissaire en conseil d'imposer des taxes. Cela avait été fait parce que les commissaires n'étaient pas des représentants du peuple, mais étaient nommés par le gouvernement. Aujourd'hui ils sont nommés par le peuple, du moins quant à la moitié, et par l'article 2, ils ont les mêmes pouvoirs que l'assemblée des Territoires du Nord-Ouest. Alors, je crois qu'il vaudrait mieux retrancher la dernière partie. Cet article ne s'appliquera qu'aux actes passés par l'exécutif et laisser la dernière partie de l'article concernant le pouvoir du commissaire en conseil. Je demande à mon honorable ami d'écouter l'article tel qu'il doit se lire :

L'article 8 du dit acte, tel que décrété par l'article 2 du chapitre 11 des statuts de 1899, est abrogé et remplacé par le suivant :—

8. Sauf les dispositions du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra promulguer des

ordonnaces pour assurer la paix, l'ordre et la bonne administration dans le territoire et aux sujets de Sa Majesté et aux autres qui l'habiteront ; mais aucune ordonnance faite par le Gouverneur en conseil ou par le commissaire en conseil ne devra,—

(a) Pour assurer l'exécution de quelque ordonnace, imposer une amende de plus de cinq cents piastres.

(b) Modifier ou révoquer la peine édictée par un acte du parlement du Canada, en vigueur dans le territoire, contre quelque infraction.

(c) Disposer de terres ou autres propriétés publiques du Canada sans l'autorisation du parlement, ni imposer de droit de douane ou d'accise.

Aucune taxe ne sera imposée, autrement qu'en la forme décrétée dans le présent acte.

Néanmoins le Gouverneur en conseil pourra faire des ordonnaces,

(a) Imposant une taxe ou droit régalien sur l'or et l'argent provenant des mines situées dans le territoire.

(b) Prescrivant et réglant l'endroit et le mode de perception de telle taxe ou tel droit régalien, et la manière d'en assurer le paiement.

(c) Pourvoyant à la saisie et la confiscation de l'or et de l'argent sur lesquels la dite taxe ou le dit droit régalien n'auront pas été payés, ainsi qu'à la saisie et confiscation de tout navire, véhicule, wagon ou autre receptacle contenant le dit or ou argent, ou servant ou destiné à servir au transport du dit or ou argent ; et

(d) Donnant à tout fonctionnaire de la Couronne, relativement aux recherches, perquisitions, et autres procédures pour l'application des dispositions de toutes telles ordonnaces, tels pouvoirs, droits, privilèges et protection, que le Gouverneur en Conseil jugera à propos pour cette fin.

Ainsi l'autorité du commissaire en conseil, sera définie par l'article 2 exclusivement, tandis que l'autorité de l'exécutif fédéral sera définie par l'article 3 exclusivement, et toute confusion sera impossible.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne crois pas avoir d'autre amendement à proposer, mais je demanderai un peu de temps pour réfléchir—jusqu'à ce soir. En attendant je retirai l'article et si j'ai quelque chose à proposer, je serai prêt.

Le comité rapporte progrès.

GRAIN DU MANITOBA.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (nº 162) pour modifier l'acte de 1900 relatif au grain du Manitoba.

Article 1.

M. BOYD : Avant que cet article soit adopté, j'ai quelques remarques à faire et quelques amendements à proposer. Je vais expliquer tout de suite la nature de ces amendements et il sera plus facile d'en disposer quand nous arriverons aux articles qu'ils concernent. Notre premier sujet de plainte est que les amendements importants proposés par le ministre du Commerce viennent si tard qu'il nous est presque impossible de les discuter. Dès le commencement de la session j'ai appelé l'attention du gouvernement sur cette loi, et ce n'est qu'à la veille de la prorogation qu'elle nous est soumise pour être discutée.

J'arrive maintenant aux amendements. On se plaint au Manitoba de ce que la loi actuelle permet aux élévateurs de l'intérieur, c'est-à-dire, à Winnipeg et Emmerson, de mêler les différentes qualités de grains, pour élever la classe de celui qu'ils se trouvent à avoir en main. Autrefois, ce mélange était autorisé à Fort-William, mais en 1900, la loi a été modifiée, et le mélange n'est plus permis qu'à Winnipeg et Emmerson. Les intéressés prétendent que cela déprécie notre grain à l'étranger. Cette coutume est au désavantage de ceux qui vendent le grain. J'ai ici certaines lettres que je soumettrai au ministre du Commerce puisque c'est à son département qu'est confinée l'application de cette loi, et je dois dire que ce changement me plait.

Il y a aussi une autre question relative à ce qu'on appelle les petits entrepôts. On prétend que ceux qui désirent avoir de ces petits entrepôts ne le peuvent pas, grâce à cette disposition de la loi qui les oblige à tenir ces entrepôts ouverts et à y maintenir des gardiens et des employés. Comme ces entrepôts ne contiennent que très peu de grain, ces dépenses sont trop élevées.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si l'honorable député veut bien me permettre je lui demanderai si ce qu'il appelle " petits entrepôts " est la même chose qui est désignée dans le bill sous le nom " d'entrepots "?

M. BOYD : Oui, et c'est ce que l'expérience a démonté. L'acte amendé de 1890, permettait la construction de ces entrepôts, mais il est impossible de les utiliser, parce que les dépenses sont trop élevées.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député prétend-il que la loi défend à l'acheteur de posséder des entrepôts plats et d'y mettre son propre grain? La loi exige que ces entrepôts plats ne servent qu'à l'entreposage.

M. BOYD : La difficulté est que le propriétaire de ces petits entrepôts est obligé d'y tenir un homme et que cela prend tous les profits. Un autre amendement que je voudrais proposer, c'est que le prix du blé, à Fort-William, soit affiché une fois ou deux par jour, aux gares où il y a un agent, et où il y a du grain à expédier. De cette manière le public saura le prix du grain à Fort-William. Dans le Dakota et une partie du Minnesota, cette coutume existe depuis des années et donne satisfaction, me dit-on ; les prix du blé à Fort-William tel que classé d'après cet acte seraient télégraphiés sur toute la ligne et seraient affichés sur un tableau, ou autre endroit apparent de la gare.

Un autre point que je tiens à mentionner : des gens très intéressés dans ce bill m'ont fait remarquer que des sous-inspecteurs devraient être nommés dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, à tous les grands centres de distribution. On trouverait facilement des hommes compétents pour

s'acquitter de ces fonctions. Sans doute que leur inspection serait sujette à revision à Fort-William ou Winnipeg, si on le jugeait à propos. Mais il arrive du blé en quantités si énormes à Winnipeg, que beaucoup d'expéditeurs ne tiennent guère à faire inspecter le leur à cet endroit. Je vais lire une lettre dont l'auteur est opposé au présent bill et qu'on peut regarder comme un des agitateurs. Je tiens à ce qu'elle soit insérée dans les Débats, pour que le ministre du Commerce puisse y référer au besoin. La lettre est un peu longue et certains seront tentés de la trouver fatiguante, mais je la considère comme très importante. Bien qu'elle me soit adressée, je ne connais pas l'auteur :

Winnipeg, 9 avril 1902.

M. N. Boyd, M.P., Ottawa.

Cher monsieur,—A une récente réunion à la halle au blé, on a adopté une résolution demandant au parlement fédéral de changer la loi concernant l'inspection, de manière à mettre fin à la double inspection à Fort William, et rendre l'inspection de Winnipeg finale.

Une pareille décision ferait beaucoup de tort à la qualité du blé du Manitoba et lui donnerait une réputation encore moins enviable que celle dont il jouit à présent, et tout le monde sait qu'elle est assez mauvaise. Comme preuve il me suffit de citer un interview qu'un journaliste a eu avec M. G. R. Crowe, gérant de la Compagnie d'Elévateurs Northern, dans laquelle il dit : " Le Manitoba nord, n° 1, se vend trois cents de moins que le Duluth nord, n° 1, le boisseau, à New-York." M. Crowe disait la vérité, mais pourquoi cela serait-il quand les conditions quant au poids, à la qualité, etc., sont les mêmes pour les deux ? La raison en est que l'Acte des Inspections, du Canada, a été fait et est appliqué pour satisfaire les compagnies d'élévateurs accapareuses, qui font le mélange du blé, dont les actionnaires mènent à leur guise les halles au blé, et font adopter des résolutions sur lesquelles le gouvernement se base pour édicter des lois. Le résultat en est que la qualité de notre blé est devenue dépréciée au point qu'il ne commande plus le même prix que le blé de Duluth de la même classe. La cause de cette dépréciation c'est qu'on se permet des mélanges atroces et illégaux de blé rouillé, sec et de qualité inférieure, dans les élévateurs de l'intérieur, et l'acte qui a été rédigé sous la dictée de M. C. N. Bell, secrétaire de la halle au blé de Winnipeg, lie pour ainsi dire les mains des inspecteurs qui ne peuvent rien, pour faire cesser ces abus.

Il est vrai que l'acte donne aux inspecteurs des instructions au sujet des élévateurs qui font le mélange, mais il ne leur accorde aucune protection lorsqu'il y a appel au conseil de revision. Le devoir du conseil de revision est de classifier le blé selon l'acte, et si l'inspecteur a abaissé la classification des élévateurs qui font le mélange, parce qu'elle n'atteint pas la moyenne, il perd à chaque fois. Le blé du Manitoba devrait se vendre plus cher que le blé de Duluth, au lieu de se vendre trois cents de moins. La raison en est que le blé n° 1 du nord du Manitoba se compose virtuellement tout de blé rouge dit Fyfe, tandis que le blé du nord de Duluth contient une grande quantité de blé Tige bleue (Blue Stem) ; le " Rouge Fyfe " est un blé beaucoup plus dur et meilleur que le " Blue Stem ".

Il y a environ trois ans la halle aux grains a adopté une résolution demandant au parlement fédéral de mettre fin au mélange du blé du Manitoba, et demandant aussi de faire l'inspection à Winnipeg, et de nommer des inspecteurs à Fort-William pour contrôler l'inspection et corriger les erreurs. En juin 1899, j'ai assisté à une réunion du comité d'agriculture au sujet de l'Acte d'inspection, et à cette réunion le présent acte d'inspection fut vivement attaqué par les messieurs suivants : MM. McFee, McBean et Quintal, de Montréal ; Cummings, de Lyn ; Richardson, de Kingston ; Meldrum, de Peterboro; Flavelle, de Lindsay ; Kemp, McLaughlin, Spink et Watts, de Toronto, et Bailey, de Hamilton, qui tous ont protesté contre l'inspection faite à Winnipeg qui se trouve à plus de 400 milles de Fort-William (le poste d'emmagasinage) et tous ont demandé que si on devait mettre fin au mélange à Fort-William, etc, on devrait y mettre également fin dans les élévateurs autorisés à faire le mélange dans l'intérieur à Winnipeg et à Emerson. M. C. N. Bell demanda de permettre le mélange dans l'intérieur, et il a déclaré qu'il agissait d'après les instructions de la halle aux grains de Winnipeg, le parlement fédéral n'écouta personne autre que M. Bell, ferma les yeux sur ce qui serait le mieux pour les intérêts des agriculteurs du Manitoba et sous la dictée de M. Bell (et non sur la résolution de la halle aux grains qui demandait de mettre fin à tout mélange) fit adopter le présent acte répréhensible d'inspection. Après son retour chez lui, le président de la halle aux grains de Winnipeg m'a dit que M. C. N. Bell avait pour instructions de faire mettre fin au mélange partout, et qu'il n'avait aucune instruction quelconque pour demander de permettre de faire le mélange dans les élévateurs de l'intérieur ; ce qui prouve que M. Bell avait tort lorsqu'il a dit qu'il agissait pour la halle aux grains, au lieu de suivre les instructions de la halle aux grains, il a fait juste le contraire et sa bataille pour obtenir le mélange à Winnipeg et à Emerson prouve qu'il travaillait dans les intérêts des élévateurs du monopole.

Le présent acte d'inspection a été en vigueur depuis plus de deux ans et demi, et on a eu la preuve qu'il a fait un grand tort aux cultivateurs. Il a permis au monopole des élévateurs d abaisser illégalement et malicieusement la classification du blé, il a permis ainsi aux propriétaires des élévateurs d'acheter le blé au-dessous de sa valeur, et ils ne se sont pas gênés depuis plusieurs mois. Ils ont été déraisonnables.

Nous avons besoin d'un changement dans l'acte d'inspection, mais ce changement doit être fait comme le demande la halle aux grains. Qui a jamais entendu parler d'un pays civilisé qui permet de fixer la qualité du blé à plus de 400 milles de la station d'emmagasinage. C'est ce pendant ce qui s'est fait à Winnipeg depuis plus de deux ans ; ceux qui connaissent quelque chose en fait de blé savent que la qualité change souvent sur un parcours de moins de 100 milles en wagons ; pendant le mois de septembre un grand nombre de cultivateurs font le battage sur le champ et chargent de suite le blé sur les wagons, parce que le blé ne chauffe pas en bottes. J'ai souvent vu passer à Winnipeg des wagons dans lesquels le blé chauffait, et les inspecteurs le classait " dangereux ", mais arrivé à Fort-William ce blé avait passé la période d'échauffement et était très sec et classé suivant son mérite. De plus, pendant les chaleurs de l'été j'ai vu du blé qui était en bonne condition et classifié à Winnipeg, arriver à Fort-William très chauffé et l'inspecteur refusait de le classi-

fier. Ceci prouve que l'inspection devrait se faire à Fort-William au lieu de Winnipeg.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique refuse de retenir les wagons à Winnipeg afin que l'on puisse en retirer des échantillons en plein jour, et dans certains cas un train arrive et repart dans un si court espace de temps que les inspecteurs n'ont pas le temps d'examiner complètement les wagons dont ils tirent des échantillons. Si, comme chacun le sait, les connaisseurs de grain les plus experts ne peuvent établir la qualité du blé à la lumière d'une lampe, comment veut-on que, n'examinant que des échantillons, ils puissent dire si les wagons ne contiennent pas au milieu du blé de qualité inférieure ou non lorsqu'ils sont forcés de prendre à la hâte et pendant la nuit leurs échantillons. En vertu de l'ancien acte d'inspection tous les wagons restaient sur la voie à Fort-William pendant le jour pour permettre l'inspection. On pouvait ainsi découvrir les wagons qui étaient ainsi frauduleusement chargés de blé de qualité inférieure et l'inspecteur punissait l'expéditeur malhonnête en mettant son blé dans la plus mauvaise qualité qu'il trouvait dans le wagon. En vertu du présent acte les wagons dans lesquels on avait introduit frauduleusement du blé de qualité inférieure ne peuvent manquer de passer bien souvent inaperçus des examinateurs parce qu'ils sont forcés de faire leur inspection la nuit.

Le résultat est d'abaisser encore la qualité de notre blé. C'est une nouvelle preuve que l'inspection devrait se faire à Fort-William au lieu d'à Winnipeg.

Une autre preuve et des plus convaincantes, c'est que j'ai eu connaissance d'un bon nombre de cas où l'inspecteur à Fort-William refusait de permettre de décharger les wagons à Fort-William, conformément au certificat qui avait été délivré à Winnipeg, et l'inspecteur de Winnipeg était obligé de demander le renvoi de son certificat et le remplacer par un nouveau élevant parfois la classification mais très souvent l'abaissant. Ceci prouve encore que Winnipeg n'est pas l'endroit convenable pour inspecter le grain, mais que l'inspection devrait se faire à Fort-William.

Malgré l'insuffisance de l'Acte d'inspection, la halle aux grains ou plutôt les monopoleurs d'élévateurs, qui contrôlent la halle et s'en servent comme d'un masque ont encore d'audace de demander au parlement fédéral de le modifier et de mettre les choses pires qu'elles le sont maintenant. Pourquoi font-ils cela ? Simplement pour servir leurs fins et mettre les cultivateurs encore plus sous leur domination, si la chose est possible.

Certainement, changez l'Acte d'inspection par tous les moyens, cessez de faire faire l'inspection à Winnipeg et faites la faire à Fort-William, permettez de faire le mélange à Fort-William ou bien faites-le disparaître à Winnipeg, Emerson, etc. Quelle est la différence entre opérer le mélange à Winnipeg ou Emerson et à Fort-Wiliam. La seule différence c'est qu'à Fort-William il est impossible pour les expéditeurs de mélanger illégalement, parce que l'inspecteur connaît la composition du mélange, tandis qu'à Winnipeg ou Emerson, j'ai eu connaissance que le blé frotté avait été illégalement mélangé avec du n° 1 dur. S'il est mal de faire le mélange à Fort-William, c'est pire à Winnipeg ou Emerson. C'est étonnant comme les membres de la Compagnie Northern Elevator peuvent changer vite d'opinion. Le 20 août 1892, on adressa au commissaire du Revenu de l'intérieur une lettre dans laquelle les signataires disaient ce qui suit : " Nous prétendons qu'il est de la plus grande injustice envers la grande masse des expéditeurs et virtuellement envers tous les producteurs de grains dans cette province et dans ces territoires, de limiter le nettoyage, le mélange, etc., aux quelques personnes qui possèdent aujourd'hui des élévateurs dans l'intérieur, et qui peuvent concentrer leur grain à différents points et l'expédier aux élévateurs terminaux ", cette lettre était signée par N. Bawlf, H. Crowe et Cie, S. P. Clarke et Cie, et autres, membres des trois maisons de commerce mentionnées et qui sont maintenant membres de la Compagnie Northern Elevator ; en 1892, ils prétendaient qu'on faisait du tort aux cultivateurs en mettant fin au mélange, mais en 1889, lorsqu'ils possèdent leurs propres élévateurs pour y opérer le mélange et le nettoyage, ils croyaient que c'était très bien, parce qu'ils voyaient qu'ils allaient faire des bénéfices avec le mélange et nuire à d'autres personnes : en d'autres mots, rien ne pouvait mieux leur convenir, parce que cela leur donnait le monopole du mélange ; ce qu'ils disaient en 1892 était très vrai, et c'est également vrai aujourd'hui, mais à un bien plus haut degré parce que les récoltes sont beaucoup plus considérable. Mettez fin au vicieux mélange à Winnipeg, etc., ou bien permettez de le faire à Fort-William, etc.

Un autre vice dans l'Acte d'inspection a été l'abolition de la classe n° 2 dur, à la demande et manipulation des monopoleurs qui ont contrôlé la halle aux grains. C'est un crime qui a coûté des sommes énormes aux cultivateurs du Manitoba. En vertu de l'ancien acte, le n° 2 dur s'est toujours vendu aussi cher que le n° 1 du nord, et la plupart du temps un cent plus cher que le n° 1 du nord. Afin de saigner davantage le cultivateur et permettre de faire un mélange plus profitable, on l'a aboli : les propriétaires d'élévateurs dans l'intérieur autorisés à faire le mélange, faisant de très gros profits et les cultivateurs de très grosses pertes. La conséquence de l'abolition de la classe n° 2 dur signifie qu'une grande quantité de blé qui eût été classé comme n° 2 dur (si cette classe eût existé) est maintenant classé n° 2 du nord, au lieu d'obtenir le prix de n° 1 du nord, ou un cent par boisseau de plus, ils sont maintenant forcés de prendre quatre cents de moins que le prix du n° 1 du nord. En vertu de l'ancien acte, le n° 2 dur devait peser 58 livres au boisseau mesuré, et le n° 1 du nord, 60 livres, mais en vertu du présent acte le n° 2 dur est retranché et le n° 1 du nord doit encore peser les 60 livres, et il en résulte que tout n° 2 dur qui ne pèse pas tout à fait 60 livres ne peut entrer dans la classe n° 1 du nord, et doit passer dans la classe du n° 2 du nord. Pour démontrer quels énormes profits les élévateurs de l'intérieur autorisés à faire le mélange peuvent retirer de cette partie de l'acte, je dirai que le n° 2 du nord (qui serait le n° 2 dur, si cette classe existait) pesant 59¾ livres peut être mélangé avec du n° 1 du nord pesant 60¼ livres, en égales quantités et le mélange serait classé comme n° 1 du nord, ce serait du " pâté " pour ceux qui opèrent le mélange mais de la " fange " pour les cultivateurs, parce que cela fait du tort à la qualité de notre blé classifié et force la valeur à descendre plus bas qu'elle ne devrait. Ceci démontre que le gouvernement commet une grave erreur en suivant l'avis de la halle aux grains. J'espère qu'il commencera bientôt à faire des lois pour le peuple au lieu d'en faire pour la halle aux grains que contrôlent les monopoleurs. Le parlement devrait rétablir de suite la classe n° 2 dur.

Pendant combien de temps le parlement fédéral a-t-il l'intention de faire des lois en faveur des monopoleurs aux dépens du peuple ? Quand

s'éveillerait-il, pour s'apercevoir qu'il fait du tort au pays ?

Assurément, il ne croit pas que le peuple est aveugle lorsqu'il (le parlement) fait des lois à la demande des monopoleurs d'élévateurs sous le masque de la halle aux grains ? Ne peut-il pas lire les journaux de Winnipeg pour voir que l'Acte d'inspection et l'Acte des grains chassent les gens du Manitoba et ont rendu les cultivateurs esclaves des monopoleurs ?

J'espère que vous réussirez a obtenir justice pour le peuple du Manitoba pendant cette session du parlement.

Bien à vous,
THOS. COULTER.

P.S.—La plupart des propriétaires d'élévateurs dans le Manitoba paient le même prix à presque tous, sinon à tous les endroits où existent les mêmes tarifs de fret ; d'après cet arrangement à la plupart des endroits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, les cultivateurs ont été saignés de 7 à 10 cents par boisseaux pendant la plus grande partie de la saison. L'Acte d'inspection et l'Acte des grains ont aidé la " bande " dans cette œuvre néfaste. Est-ce une " coalition " dans le sens légal du mot ? Sinon, veuillez me laisser savoir ce que c'est qu'une " coalition ".

Cette lettre est signée par M. Coulter. Comme je l'ai dit, je ne suis pas ici pour appuyer ou vérifier cette lettre. Je la place simplement dans les Débats afin que le ministre du Commerce ait devant lui les opinions de ceux qui s'opposent au présent acte. Je crois que le ministre conviendra comme moi qu'il est très difficile de faire une juste et convenable inspection des centaines de wagons passant à Winnipeg la nuit, avec ce système de préposés qui montent dans les wagons et en rapportent des échantillons à l'inspecteur en chef pour en faire l'inspection. Si cette pratique doit se continuer les hommes qui prennent ces échantillons dans ces wagons sont aussi responsables—et je ne sais trop s'ils ne sont même pas plus responsables—que l'homme qui fait l'inspection du blé, parce qu'on laisse entièrement à ces hommes le soin à dire comment cette classification doit se faire. Permettez-moi de vous citer un exemple de ce qui est arrivé dans la ville de Carberry. Plusieurs centaines de wagons de blé avaient été expédiés au début de la saison, et je crois qu'il n'était pas sorti de cette ville pendant ce temps un seul wagon de blé n° 1 dur, et seulement un très petit nombre de wagons de n° 1 du nord. Nous avons pensé que c'était bien étrange et après des efforts considérables nous nous sommes procurés trois wagons en un jour et sur les premiers trois wagons qui furent expédiés par les cultivateurs eux-mêmes, deux étaient du n° 1 dur, et un n° 1 du nord ; prouvant d'une manière très concluante, croyions-nous, qu'il y avait eu quelque mélange ou autre manipulation par les commerçants soit à Carberry soit à Winnipeg. Dans le cas de ces trois wagons, il arriva une chose très singulière, tous les commerçants vinrent à la conclusion qu'un wagon particulier contenait du n° 1 dur, et les deux autres du n° 1 du nord, mais chose étrange à dire le wagon qu'ils supposaient contenir du n° 1 dur, fut déclaré contenir du n° 1 du nord, et les deux autres passèrent pour du n° 1 dur. Lorsque le rapport revint de Winnipeg les marchands de grain disaient : Vous voyez notre position ; il nous est impossible d'inspecter ce blé parce que lorsque nous décidons qu'un certain blé est du n° 1 dur, l'inspecteur de Winnipeg infirme invariablement notre décision. C'est une des raisons pour lesquelles je crois que nous devrions avoir des sous-inspecteurs à ces grands postes de l'intérieur. Je crois qu'un sous-inspecteur pourrait faire l'inspection à un endroit où il y aurait 100,000 boisseaux de blé ou 200,000 boisseaux, et qu'il pourrait passer d'une station à l'autre et y faire l'inspection. Cela mettrait fin à une grande partie de ces projets et menées qui ont eu lieu depuis quelque temps. Je citerai un autre exemple de ce qui est arrivé pendant cette dernière saison. Prenez la ville de Douglas, ou un M. Greenwood qui ne fait pas partie de la halle aux grains, achetait du blé. Un jour cet acheteur paya le blé 10 cents de plus dans la ville de Douglas que dans la ville de Sydney qui est à 40 ou 50 milles plus près du marché. A Sydney la maison qui faisait concurrence à M. Greenwood payait 10 cents de moins par boisseau de blé pour la même qualité de n° 1 du nord qu'elle ne payait à Douglas. Il y a quelque chose qui va mal lorsqu'on peut traiter les gens comme cela. Je ne suis pas ici pour essayer de gagner le plus léger avantage politique dans cette affaire. Je viens simplement offrir des suggestions qui, je crois, devront permettre au gouvernement de rendre dès à présent ou le plus tôt possible, l'acte des grains aussi parfait qu'il le peut.

Il y a un autre sujet dont j'aimerais à parler relativement à cette question et c'est ceci : Dans l'acte actuel on alloue une certaine déduction. Ceux qui achètent du blé semblent avoir le privilège en vertu du présent acte de taxer le blé jusqu'à un certain point.

Je vous citerai l'expérience que j'ai eue moi-même. J'ai expédié un wagon de blé à Fort-William, et j'y avais mis un peu plus de 600 boisseaux de blé. La déduction faite par le peseur du gouvernement a été, je crois, de 46 livres ; c'est-à-dire environ les trois quarts d'un boisseau. J'ai vendu 800 boisseaux de blé à un marchand de Carberry, et il en a enlevé 32 boisseaux, soit 4 boisseaux par quintal, et c'était le même blé. Eh bien ! s'il avait remis la déduction, il ne se serait pas élevé aussi haut, mais il n'a remis que 14 boisseaux et en a gardé 18. J'ai dit : Si vous enlevez ce blé, vous devriez le remettre. Il répondit : Non, en vertu de l'Acte, nous le gardons pour le pesage. Si l'on vous enlève du blé on devrait vous le remettre. Si vous portez n'importe quel autre produit sur le marché, tel que du fro-

mage ou du beurre, et s'il y a quelque chose qui ne va pas à ce sujet et qui a pour résultat de faire faire une réduction, on ne garde pas un certain montant de votre marchandise. Je ne crois pas que les rédacteurs de cet Acte aient eu l'intention de permettre cela, et je me propose de présenter un amendement à ce propos. Je crois en avoir dit assez pour le moment pour montrer quelle est mon opinion sur le sujet.

Je crois que si on donnait des wagons aux cultivateurs, et si on construisait des quais de chargement, on tournerait cette difficulté, parce que ceux qui se livrent au commerce du grain comprendraient qu'ils ne peuvent nous forcer de faire passer notre grain par leurs élévateurs, et que tandis que nous sommes prêts à faire affaire avec eux tant qu'ils nous traiteront avec justice, nous pourrons, s'il ne nous traitent pas convenablement, expédier notre grain par nos propres wagons. Je vois dans l'Acte ces mots : " sans retard inutile." Je ne désire pas être dur et injuste envers les compagnies de chemins de fer, mais je voudrais que quelques-uns des avocats qui sont dans cette Chambre me disent exactement ce que signifient ces mots. Je suppose qu'ils veulent dire un temps raisonnable, et dans ce cas, je ne veux soulever aucune objection sérieuse.

Le MINISTRE DU COMMERCE : M. le Président, je regrette beaucoup que le présent bill n'ait pas été déposé plus tôt entre les mains des honorables députés. Je peux dire que je l'ai déposé devant la Chambre, aussitôt que j'ai été moi-même mis en possession des amendements que j'étais porté à croire désirés par une grande majorité des membres de cette Chambre qui sont plus au fait de cette question que je le suis moi-même. Je disais à l'honorable député (M. Boyd) que, si je l'ai bien suivi, un grand nombre des observations qu'il vient de faire et particulièrement la lettre qu'il a lue au comité, ne s'appliquent pas à l'Acte des grains du Manitoba, mais à l'Acte d'inspection. Ai-je raison de dire cela ?

M. BOYD : Je ne sais pas.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous nous occupons dans le moment des amendements à l'Acte des grains, et je crois qu'une bonne partie de ce que l'honorable député a dit se rapporte à l'Acte d'inspection qui est un acte différent. N'est-ce pas le cas?

M. BOYD : Je ne le comprends pas ainsi. Ce peut être possible, mais peut-être aussi que le signataire trouve ces deux actes mauvais.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il se plaint plus particulièrement de l'Acte d'inspection qui est un acte distinct, et dont nous ne nous proposons pas de nous occuper du tout dans le présent acte. Naturellement, je sais bien qu'en proposant quelque chose de cette nature à cette phase de la session, il est virtuellement impossible d'étudier avec un certain profit, plus que ce que nous avons devant nous dans le moment. On pourrait faire plusieurs recommandations, dont plusieurs très convenables et très désirables, mais qu'il serait difficile d'étudier maintenant. Je proposerais que nous prenions chaque amendement particulier qu'on propose, et si le comité considère que cet amendement particulier peut probablement être utile, nous pourrions l'adopter et je prendrai soigneusement note de ce que mes honorables amis de l'un ou l'autre côté de la Chambre suggèreront quant aux améliorations futures, mais je serais plutôt circonspect quant à faire des changements importants dans l'Acte sans les étudier avec soin. Naturellement l'Acte d'inspection de grain et l'Acte des grains n'ont été que tout récemment unis sous le contrôle du ministère du Commerce et je n'ai pu encore me mettre aussi au fait que je le voudrais du fonctionnement pratique de ces actes. Nous avons un commissaire chargé de s'occuper de ces questions.

L'honorable député (M. Boyd) sait par lui-même que les circonstances qui se sont produites l'automne dernier étaient exceptionnelles. Il y a eu non seulement une récolte énormément plus forte que jamais auparavant, mais à cause de certaines conditions climatériques, je crois que le temps des récoltes a été de beaucoup raccourci. Je crois avoir raison de dire qu'on a eu à peine la moitié de temps pour manier le double de moissons, et je crois que dans ces circonstances la compagnie du chemin de fer a eu beaucoup plus de difficulté à répondre aux demandes des habitants, qu'elle n'en aurait eu dans des circonstances ordinaires. Mais je crois que l'honorable monsieur conviendra comme moi que le mieux que nous puissions faire à présent est d'étudier chacun des amendements proposés, sur son propre mérite et par lui-même. J'ai, moi-même, une opinion bien arrêtée. Tout ce que je désire, c'est, autant que nous le pouvons, d'améliorer l'Acte pour le bénéfice de tous les intéressés, et je peux assurer à l'honorable monsieur et à tous les honorables députés qui sont spécialement intéressés dans l'affaire, que je prendrai avec le plus grand soin, note de toutes les suggestions qu'ils pourront avoir à faire. Je ne suis pas en état de dire que je peux accepter à une heure d'avis d'importants amendements même s'ils me paraissent très désirables. Ces choses exigent un soigneux examen avant de pouvoir être inscrites dans le livre des lois, mais je serai heureux si nous nous limitons, autant que faire se pourra, au sujet particulier de l'Acte des grains et si nous remettons à plus tard l'étude de l'Acte d'inspection. Je demande donc que nous nous limitions aux questions spéciales que soulèvent les amendements que j'ai maintenant l'honneur de soumettre au comité.

M. ROCHE (Marquette) : Au commencement de la session il a été présenté à la Chambre un bon nombre de pétitions de la

part des conseils municipaux de la province du Manitoba demandant d'amender l'Acte des grains.

Je crois que l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) en a présenté quelques-uns. Je sais que j'ai eu le plaisir d'en présenter plusieurs. Quelques-uns des amendements que propose l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) sont-ils dans le sens des amendements demandés par les pétitions présentées au gouvernement ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Comme je le comprends, ces amendements sont le résultat d'une comparaison et d'une compilation des différentes pétitions et lettres qui nous ont été adressées pour proposer des amendements.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Comme l'a dit l'honorable ministre du Commerce ont le met dans la position d'avoir à étudier un sujet qui, jusqu'à tout récemment, était du ressort du ministre du Revenu de l'intérieur, et, comme les députés des Territoires du Nord-Ouest l'admettront tous, il est presque impossible pour une personne qui ne connaît pas personnellement les conditions du commerce, de se familiariser avec le fonctionnement compliqué de l'Acte d'inspection et de l'Acte des grains. De fait, il est difficile de trouver deux personnes bien au fait du fonctionnement du commerce du grain qui s'accordent sur ce que devrait être la loi. Il y a deux actes qui régissent les transactions de ce commerce : l'Acte d'inspection et l'Acte des grains. Les fonctions des deux actes sont très différentes. L'Acte d'inspection décrète la manière de fixer la classification du blé. L'Acte des grains se compose d'un série de règlements affectant la manutention du blé par l'acheteur et par le vendeur ; l'emmagasinage du blé ; la conduite des entreposeurs, et d'une variété de règlements destinés à protéger les producteurs et leur permettre d'obtenir une juste valeur pour leur grain. Les honorables députés qui étaient ici en 1899, lorsque l'Acte d'inspection a été revisé, se rappelleront qu'il a été renvoyé à un comité spécial, et aucune loi passée par cette Chambre depuis que j'en fais partie n'a été étudié avec plus de soin et plus complètement, article par article et ligne par ligne, que ne l'a été cet acte-là. Sir Henri Joly était alors ministre du Revenu de l'intérieur et outre le devoir administratif qu'il avait de s'occuper spécialement de l'affaire, il y a pris un très vif intérêt personnel. Il assista aux séances du comité ; presque tous les députés du Nord-Ouest y assistèrent aussi ; des personnes intéressées dans l'affaire, des deux côtés, des hommes en faveur des achats indépendants, des personnes représentant les intérêts agricoles, des meuniers, des commerçants de grains, comparurent tous en différents temps devant le comité, et chaque disposition de ce bill fut étudiée avec tout le soin qu'un comité de cette Chambre peut apporter à l'étude d'un bill. Je ne veux pas dire par là que le bill soit parfait—loin de là—mais j'ose dire qu'il a fonctionné aussi bien qu'on pouvait l'espérer après toutes les circonstances difficiles et changeantes qu'il a dû traverser.

Mon honorable ami a parlé de deux choses spéciales qui exigent au moins un moment d'attention. L'une est l'objection que je n'ai pas entendue ce soir pour la première fois. Je présume qu'elle est parvenue à mon honorable ami comme elle m'est parvenue à moi-même. C'est que dans les élévateurs que l'on appelle dans le Nord-Ouest, non pas des élévateurs publics, mais les élévateurs d'emmagasinage, on fait une certaine somme de mélange qui porte préjudice à la réputation du blé du Nord-Ouest. C'est- je crois, l'objection de mon honorable ami. Suis-je correct ?

M. BOYD : Oui.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le principe général de l'Acte d'inspection est qu'un homme, dans son propre élévateur, dans l'intérieur du pays, peut mélanger comme bon lui semble, mais lorsqu'il met son blé dans ce qu'on appelle l'élévateur terminal ou public, il est classé et il ne peut être mélangé, et on ne peut changer la classification par aucun mélange qui se ferait après que le blé a passé entre les mains de l'inspecteur. On a dit, à l'époque de l'adoption de l'Acte, qu'il serait possible qu'il y eut des élévateurs destinés à l'emmagasinage du blé dans l'intérieur du pays et que dans ces élévateurs d'emmagasinage, dans lesquels le blé ne passe pas par les mains d'un inspecteur, et par conséquent n'est pas classé du tout dans le sens compris dans l'Acte d'inspection, on pouvait peut-être pratiquer le mélange que mon honorable ami et d'autres personnes prétendent se faire jusqu'à un certain point. J'ai entendu dire, comme mon honorable ami, que ce mélange se pratiquait et l'article 13 de l'Acte d'inspection de 1899 a été adopté pour remédier à cela. Si ce que dit mon honorable ami et ce que j'ai entendu dire moi-même d'autres parts est vrai, cela signifie simplement que cet article n'a pas été observé. Je ne saurais concevoir moi-même aucune méthode que pourrait suggérer maintenant mon honorable ami, qui fut plus efficace que cet article. Si vous voulez fournir un remède au moyen d'une loi, vous devez le mettre entre les mains de quelqu'un qui décidera si la plainte s'appuie sur des faits ou non ; parce que c'est une question de faits. En vertu de l'acte vous avez le droit de porter l'affaire à l'attention de l'inspecteur, qui doit instituer une enquête ; et s'il ne le fait pas d'une manière satisfaisante, vous pouvez porter la plainte devant le ministre lui-même, qui fera faire une enquête juste et complète. Je ne crois pas que le comité qui a étudié cette question eût pu trouver un meilleur moyen que celui fourni par l'Acte ; et si on n'emploie pas cette arme, je crois que la faute en est à ceux qui connaissent les faits et qui ne prennent pas les mesures nécessaires pour

porter remède au mal dont ils se plaignent. Je peux dire cependant que maintenant que la chose est portée à l'attention du ministre, les faits le justifieraient de faire une enquête soigneuse pour savoir si l'administrateur de l'élévateur, à Winnipeg, s'est rendu coupable d'une violation du principe de l'Acte.

Puis mon honorable ami a parlé du désir de la part de certaines personnes de changer le système d'inspection de manière à pourvoir à la nomination de sous-inspecteurs dans tout le pays, au lieu de faire l'inspection à Winnipeg, en faisant passer tout le blé par les mains de l'inspecteur en chef. Ce sujet a été également étudié en 1899, à l'époque de l'adoption de l'Acte et un grand nombre de déclarations et d'opinions à ce sujet m'ont été soumises de temps à autre; mais je suis forcé de dire que jusqu'à présent je n'ai jamais eu connaissance d'un cas prouvant que le producteur retirerait un avantage spécial d'un changement de système. Je ne dis pas qu'il n'en profiterait pas, mais je ne peux me déclarer pertinemment convaincu dans un sens ou dans l'autre. On n'a prouvé aucun cas assez grave pour me convaincre qu'un tel changement aurait pour résultat un avantage important. A présent le blé va dans la cour. On prend un échantillon dans le wagon et on le porte au bureau de l'inspecteur en chef, et le blé est classifié d'après cet échantillon. Mon honorable ami a parlé d'un cas dans lequel, lorsque les commerçants expédient le blé il passait pour telle clase et lorsque c'était le cultivateur qui l'expédiait il passait pour une classe inférieure.

Je ne sais pas comment on établit ce fait en particulier, mais je ne crois pas que l'inspecteur en chef se soit rendu coupable de fraude de propos délibéré. S'il existait aucun soupçon de fraude ou de malhonnêteté de sa part, il serait du devoir immédiat du gouvernement de prendre tous les moyens possibles de faire une enquête minutieuse. Pendant tout le temps que j'ai eu à m'occuper de cette question je n'ai jamais entendu personne exprimer le plus léger soupçon sur l'intégrité absolue de l'inspecteur en chef, M. Howe. Je n'ai pas l'honneur de le connaître personnellement, mais je n'ai jamais entendu exprimer autre chose qu'une haute opinion sur son compte, et je n'ai aucun doute quelconque que son intégrité est au-dessus de tout soupçon. Il est possible cependant que dans la manutention d'un millier de wagons de blé, un certain nombre de wagons puissent être transposés et mélangés par erreur, mais ce n'est pas là la seule manière possible dont on pourrait commettre l'erreur de classer différemment, la même qualité de blé expédiée par deux personnes différentes.

Je crois qu'en somme mon honorable ami admettra que, considèrant toutes les difficultés qui entourent l'inspection du blé, on ne peut trouver grand chose à reprendre quant au résultat du système. Mais le résultat du système d'inspection et le résultat du système d'expédition sont deux choses bien différentes. Mon honorable ami dit que l'an passé, à Douglas, où il y avait un acheteur indépendant, il a vu payer 10 cents de plus par boisseau que ne payaient les gens qui représentaient les élévateurs. J'ai entendu dire la même chose pour d'autres endroits, et je suis libre de dire qu'il y avait une différence très remarquable, pour dire le moins, dans les prix qui étaient offerts à ceux qui représentaient les propriétaires d'élévateurs et aux acheteurs indépendants qui n'appartenaient pas à cette coalition.

Les amendements que propose mon honorable ami le ministre du Commerce sont destinés à faire face à cette difficulté. Si je comprends un peu la difficulté elle se compose de deux choses principales. D'abord, il y a le manque de wagons et une loi de cette nature n'augmentera pas le nombre des wagons, mais nous avons réussi d'une autre manière à nous assurer que l'an prochain le nombre de wagons seront grandement augmenté. Le chemin de fer du Pacifique Canadien a consacré une somme très considérable à l'achat de matériel roulant pour les opérations de l'année prochaine, et nous pouvons espérer avec une certaine confiance, beaucoup de soulagement sous ce rapport. Mais voici la position faite aux cultivateurs que nous essayons d'améliorer par le présent bill. Le grand désavantage qu'éprouvait le cultivateur était que les propriétaires d'élévateurs savaient que le cultivateur n'était pas en état d'expédier son grain sans leur aide.

Le manque de wagons a en grande mesure empêché les cultivateurs d'expédier leur grain indépendamment. C'est le résultat d'une combinaison de circonstances. On prétend que l'acheteur de blé ne voulait pas payer la valeur du blé. Les acheteurs de blé, naturellement, n'admettent pas cela, et il n'est pas nécessaire pour nous de dire ce que nous en pensons. Mais nous déplorons le fait que pendant une partie considérable de la saison du moins, les hommes qui avait récolté du blé n'en ont pas obtenu la pleine valeur, et ce que nous essayons réellement de faire par ce bill, c'est de mettre le cultivateur dans une position aussi indépendante que possible vis-à-vis l'acheteur de blé. Nous lui donnons le droit de construire un entrepôt plat, s'il le veut, et un quai de chargement, ou de charger de la voie, et nous lui faisons fournir des wagons par la compagnie s'il en a besoin. Voilà à peu près tout ce que cette Chambre, avec les renseignements qu'elle possède, peut faire pour mettre le cultivateur en état de dire aux acheteurs de grain : Nous sommes indépendants et nous pouvons commercer avec vous sur un pied d'egalité : si vous ne voulez pas nous donner la pleine valeur du blé, nous le vendrons nous-mêmes. Si mon honorable ami veut lire avec soin les amendements, il constatera qu'ils

sont soigneusement rédigés en vue d'atteindre ce résultat.

En ce qui concerne les propositions relatives aux amendements à faire à l'Acte d'inspection, tout membre du comité admettra qu'on ne pourrait faire aucun changement radical dans le système d'inspection du blé sans présenter une mesure dès le début de la session, sans nommer le meilleur comité qu'on pourrait choisir, et sans étudier la question avec le plus grand soin et le plus longtemps possible.

J'ai confiance qu'à mesure que nous étudierons les clauses, on s'apercevra qu'elles ont été préparées en vue d'atteindre les résultats que nous avons tous en vue.

Mon honorable ami a donné un conseil relativement à l'affichage des prix du blé. Je ne vois pas quelle objection on peut soulever à ce sujet. Je ne sais pas jusqu'à quel point ce serait avantageux. Ce pourrait être d'une manière un avantage pour les cultivateurs de savoir le prix du blé à Fort-William ; et si cette suggestion doit profiter au producteur du blé, je ne vois aucune raison de ne pas l'adopter.

M. CAMPBELL : Qui paiera les frais de l'obtention des cotes et de leur affichage dans tous les territoires ? Ce sera une dépense considérable pour obtenir ces télégrammes de toutes les stations le long de toutes les lignes de chemins de fer, et je ne crois pas que ce soit nécessaire. Les cultivateurs lisent les journaux quotidiens et ont un courrier, et ils connaissent passablement bien les prix du grain à Winnipeg ; pourquoi imposerions-nous aux commerçants les fortes dépenses occasionnées par ces télégrammes et par leur affichage.

M. ROCHE (Marquette) : Est-ce que les commerçants locaux ne se font pas déjà télégraphier les prix chaque jour par les maisons qu'ils représentent, et ne pourrait-on pas les obliger de les afficher publiquement ?

M. CAMPBELL : A quelques-uns des principaux endroits, il n'y a pas de doute qu'ils les reçoivent, mais je ne suppose pas qu'ils reçoivent ces télégrammes chaque jour à tous les endroits. Je ne vois pas comment vous pourriez forcer les commerçants d'afficher les renseignements qu'ils reçoivent pour leur propre usage.

M. CHARLTON : Il me semble que s'il est vrai qu'il y ait une différence d'au moins 10 cents par boisseau entre les stations où il y a concurrence et celles où il n'y en a pas, alors, dans l'intérêt du grand public des Territoires du Nord-Ouest, dans l'intérêt des hommes qui sont allés dans ce pays pour en endurer les misères et l'ouvrir à l'industrie, le gouvernement serait très justifiable d'encourir toutes les dépenses nécessaires pour élaborer un plan qui les protégerait. Et il me semble que la suggestion d'afficher les prix de Winnipeg à toutes les stations où il se vend du blé, serait un avantage pour le public. Cela pourrait ne pas faire l'affaire des acheteurs qui veulent acheter le blé 10 cents meilleur marché à une station qu'à une autre, mais ce serait de l'intérêt du cultivateur. Nous nous efforçons d'attirer des colons dans le pays, et les hommes qui s'y rendent à notre sollicitation, sont, dans un certain sens, nos pupilles, et nous sommes leurs tuteurs. Si ces hommes sont exposés à devenir la proie des monopoleurs, et si en leur donnant des renseignements nous les mettons en état de juger s'ils sont traités avec justice ou non, et s'ils reçoivent de jour en jour les prix qu'ils devraient obtenir, je pense qu'on devrait leur donner ces renseignements.

M. BOYD : En réponse à quelques-unes des remarques du ministre de l'Intérieur, je peux dire, ainsi que le savent mes honorables collègues, je ne n'étais pas dans cette Chambre lorsque ces actes ont été adoptés.

Avant mon retour, l'Acte des grains et l'Acte des inspections furent adoptés. Si, comme le prétend le ministre de l'Intérieur, j'ai confondu ces deux lois, c'est une confusion qui est presque générale parmi les cultivateurs du pays. Il n'en est que plus regrettable de voir que ce bill est amené si tard devant la Chambre. S'il nous avait été soumis plus tôt, nous aurions pu l'amender de manière à faire disparaître les inconvénients de la loi actuelle, concernant l'inspection.

L'honorable député d'York-ouest s'inquiète beaucoup des dépenses et demande qui paiera pour l'affichage des prix du blé. Il n'a pourtant pas raison de s'alarmer ; si les honoraires actuels pour l'inspection ne suffisant pas, une légère augmentation dans ces honoraires suffira amplement à couvrir tous les frais, et les cultivateurs qui auront à la payer, ne s'en plaindront pas. Ces renseignements nous serviront à nous rendre compte de la situation. Quand un cultivateur connaîtra le prix des différentes qualités de grain à Fort-William et le taux du fret, il saura ce que l'acheteur peut payer.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je crois qu'il vaudrait mieux discuter le bill article par article et ne pas s'engager dans une discussion générale de la loi relative à l'inspection, qui n'a rien à voir dans la loi des grains. J'ai pris note des remarques de l'honorable député au sujet de l'affichage des prix du blé, et j'aimerais à étudier la question davantage.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député admettra que le seul moyen d'y arriver serait d'ajouter un article obligeant le chef de gare d'afficher les prix.

M. BOYD : Mon intention était de proposer un amendement au paragraphe 8 de l'article 42, en ajoutant les mots suivants, à la deuxième ligne, entre le mot " agent " et le mot " et " :

A toutes les gares où il y a un agent du chemin de fer et d'où du grain est expédié sous la

surveillance de tel agent, il y aura un tableau noir convenable, sur lequel on inscrira lisiblement les prix des différentes qualités de blé, offert en vente, en vertu du présent acte, tous les jours à 9 heures a.m. et 1 heure p.m.

M. ROSS : Je puis dire qu'en vertu d'un arrangement nous avons tous les jours, à Halifax, les rapports des trois postes de pêche des provinces maritimes, aux frais du gouvernement. Dans le cas actuel, on pourrait peut-être faire quelque chose dans le même genre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je demande qu'on suive la procédure ordinaire et que le bill soit discuté article par article. Nous n'avancerons à rien si nous nous engageons dans des discussions générales. En discutant un article à la fois, nous aurons tout le temps nécessaire pour étudier tous les amendements.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (M. Boyd) donnait simplement avis au ministre de ce qu'il a l'intention de proposer.

Article 2.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que cet article soit amendé par l'insertion du mot " premières " après le mot " six " pour que l'article se lisent : " les six premières espèces de blé type."

M. BORDEN (Halifax) : Pour revenir à l'article 1er, je considère que c'est une manière assez étrange de légiférer que de dire " l'expression du ministre de l'Intérieur, signifiera le ministre du Commerce." Je ne vois pas la raison de ce changement.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'Acte des grains du Manitoba était du ressort du ministre de l'Intérieur et depuis quelque mois, c'est le ministre du Commerce qui est chargé de son application, en vertu d'un statut.

M. ROCHE (Marquette) : J'aurais un autre amendement à proposer. La commission agricole de l'assemblée législative du Manitoba, à la suite d'une enquête sur le fonctionnement de cette loi, avait résolu de demander au parlement fédéral de proposer certains amendements, mais ces amendements projetés sont venus devant la Chambre le dernier jour de la session et n'ont pu être adoptés. Un de ces amendements avait pour but de rendre l'article 3 plus explicite. Je demanderais d'ajouter après le mot " expédier," 2me ligne, les mots " sur l'ordre du propriétaire du dit grain, quand il en sera requis par lui." Et aussi, retrancher les mots " sans délai," 14me ligne du même paragraphe, et de les remplacer par les mots " dans vingt-quatre heures." L'expression " sans délai " paraît passablement vague.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je regrette beaucoup que ce bill ne soit pas venu devant la Chambre plus tôt. Si l'honorable député veut mettre ses amendements par écrit et me les transmettre, je les ferai examiner. Je ne suis guère disposé à les accepter, à moins de très fortes raisons, parce que l'adoption du bill pourrait être mise en danger par une discussion sur l'autres amendements que ceux qui sont actuellement proposés. Si l'honorable député croit qu'ils sont dans l'intérêt général je lui conseillerais de se borner à ceux-là, de crainte de tout perdre. Il est toujours dangereux d'aborder de nouvelles questions et de faire des additions à des articles, sans les comparer avec les autres parties du bill. Je ne dis pas que les amendements de mon honorable ami ne sont pas excellents, mais je voudrais avoir le temps de les étudier.

Article 3.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai déjà expliqué que les changements proposés sont les suivants : D'après la loi actuelle, la demande doit être faite par dix cultivateurs ; le nombre en est réduit à un. Nous rayons le dernier paragraphe qui décrète que ceux qui demanderont des entrepôts supplémentaires paieront un loyer de 6 pour 100 sur la valeur du terrain occupé, ce terrain devant être déterminé et fixé par le commissaire, et paieront de plus le coût de construction des voies de garage. Cette partie de l'article est abolie. Une autre remarque : Dans la loi de 1900, il fallait un entrepôt plat recouvert en métal. Ici, ces mots " recouvert en métal " sont omis. Je propose qu'il soient remis dans l'article.

M. DOUGLAS : Je ferai remarquer que la loi de 1900 entourait la construction des entrepôt plats de tant de difficultés, que les cultivateurs préféraient n'en pas construire. On a cru qu'il vaudrait mieux dire simplement que les cultivateurs pourraient en construire et que tous les détails de construction seraient laissés à la discrétion du commissaire des entrepôts ; il est inutile de dire dans la loi, comment et avec quoi ces entrepôts seront construits, puisque toute la question est entre les mains du commissaire et du comité des chemins de fer. A l'heure qu'il est personne ne songerait à mettre autre chose qu'un toiture métallique, ne serait-ce que pour les assurances. Nous croyons qu'il n'est pas nécessaire d'entrer dans des explications détaillées concernant le mode de construction.

Le MINISTRE DU COMMERCE : On s'est fortement opposé à l'omission de ces mots, et je crois qu'on a eu raison.

M. DOUGLAS : Je n'ai pas d'objection à ce qu'on les remette ; cela ne tire pas à conséquence.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les compagnies de chemins de fer tiennent aux mots " recouverts en métal " sous prétexte que cela affecte les taux d'assurance sur toutes les propriétés environnantes.

M. SCOTT : Je ferai remarquer que les compagnies de chemins de fer ne recouvrent pas en métal toutes les constructions qu'elles érigent sur leur terrain. Il est vrai que dans la plupart des cas il vaudrait mieux exiger que ces entrepôts, quand ils sont construits à proximité d'autres édifices, fussent recouverts en métal, mais on peut sans crainte s'en rapporter, pour cela, au commissaire. Dans beaucoup de cas ces entrepôts seront à des centaines de verges de toute autre construction, et il ne sera pas nécessaire d'y mettre une toiture métallique.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'admets, en partie, ce que vient de dire l'honorable député (M. Scott) mais il ne faut pas oublier que nous sommes à aplanir toutes difficultés et à donner la plus grande latitude possible pour la construction de ces entrepôts plats. Nous n'exigeons pas, par ce bill, que ces entrepôts seront de telle ou telle capacité. La capacité de ces entrepôts pourra n'être que 1,000 boisseaux. Même s'ils sont construits à 300 ou 600 verges de toutes autres constructions, le lendemain quelqu'un peut obtenir la permission de construire à côté, un élévateur qui coûtera $10,000 ou $15,000. S'il y a dans les environs deux ou trois petits entrepôts non recouverts en métal, on voit de suite les inconvénients qui en peuvent résulter. Aussitôt un différend surgit, il faut en appeler au commissaire qui aura à décider si ces entrepôts devront être recouverts en métal ou non. Il me semble que le moyen le plus simple est de décréter que ces entrepôts seront recouverts en métal. Si la dépense était suffisante pour être un obstacle à la construction des entrepôts plats, je ne la conseillerais pas, mais il s'agit d'une bagatelle, et c'est une sage précaution, dans l'intérêt de tout le monde.

M. BOYD : Je ne vois aucune objection sérieuse à cette disposition, et dans l'ensemble il est peut-être préférable pour tous que ces entrepôts soient recouverts en métal, puisque cela peut affecter le taux des assurances sur toutes les autres constructions. J'aimerais que le ministre répondit à cette question : Celui qui est propriétaire d'un de ces entrepôts plats, est-il obligé de le tenir ouvert pour l'usage du public ?

M. BORDEN (Halifax) : Je ne suis pas très au courant du fonctionnement de cette loi, mais si le ministre du Commerce veut référer aux paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 41, il verra que la loi semble dire que le propriétaire est tenu de tenir son entrepôt ouvert.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne vois rien dans l'article qui rende la chose obligatoire.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas dit en toutes lettres.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Et si l'honorable député veut consulter l'article 8, il verra que nous abolissons certaines restrictions relatives à la vente et à l'achat du grain, qui feront probablement disparaître toutes difficultés dans la pratique.

M. BORDEN (Halifax) : Cela permettra au propriétaire de se servir de son entrepôt pour son propre usage mais les paragraphes 4, 5 et 6 ne l'obligent-ils pas à tenir son entrepôt ouvert au public ? Je ne sais pas s'il serait mieux qu'il en fut ainsi ; je ne parle pas de l'opportunité de la chose, mais simplement de l'interprétation de la loi.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ceci est plutôt un point de droit ; mais à la simple lecture, je suis assez porté à croire qu'on ne peut pas l'obliger à tenir un gardien là tout le temps.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le paragraphe 4 de l'article 41 dit :

> Le propriétaire de tout entrepôt plat devra, à la demande de tout cultivateur qui voudra expédier un wagon de grain, lui assigner un compartiment, aussitôt qu'il en aura un de disponible.

Il est tenu de permettre l'usage de son entrepôt pour l'expédition du grain, mais rien dans la loi ne l'oblige à tenir un gardien sur les lieux. C'est une obligation qui ne peut être imposée à personne, implicitement. Il faudrait que cela fut dit expressément.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a probablement raison, mais si un cultivateur va le trouver chez lui, il sera obligé de se rendre à son entrepôt et de recevoir son grain.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le propriétaire est obligé d'en subir les conséquences.

M. BORDEN (Halifax): Le propriétaire de l'entrepôt sera obligé d'aller l'ouvrir et de recevoir le grain du cultivateur, parce que la loi l'ordonne ainsi.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je me rappelle que la première fois que cette loi fut votée, le commissaire fut chargé de faire un rapport sur son fonctionnement et après une enquête, il était sous l'impression que l'entrepôt ne devait pas être utilisé par un acheteur, c'est-à-dire que le propriétaire ne devait pas acheter du grain lui-même ; c'est pourquoi on mit dans l'acte que les entrepôts plats ne serviraient qu'à l'expédition; mais plus tard, le sentiment populaire, dans la région, s'est prononcé contre cela. On semble vouloir que les petits acheteurs indépendants puissent acheter et mettre l grain dans des entrepôts plats pour augmenter la concurrence sur le marché.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne crois pas que, dans la pratique, on se serve de ces entrepôts plats pendant plus de deux

mois par année. C'est à l'automne, après le battage et avant la clôture de la navigation, que ces constructions sont d'une réelle utilité aux cultivateurs. Je crois qu'en faisant disparaître les restrictions relatives à la vente et à l'achat du grain, le propriétaire de l'entrepôt aura tout intérêt à recevoir tout le grain qu'il pourra.

M. BOYD : J'ai souvent entendu dire par ceux qui étaient intéressés dans la construction de ces entrepôts plats, que c'est cette obligation qui les empêchait de construire.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Comme ils n'avaient pas le droit d'acheter du grain, ils ne réalisaient pas de profit sur la vente. Ils ne touchaient qu'un faible honoraire sur le blé qu'ils recevaient en entrepôt, et la faible capacité de ses constructions ne rendait pas l'opération fructueuse. Mais à présent, le propriétaire peut faire un bénéfice sur la vente et je crois qu'il n'y aura plus de difficulté à ce sujet.

M. BOYD : Après les interprétations que nous venons d'avoir, je ne m'oppose plus à l'adoption de l'amendement, et nous risquerons d'aller devant les tribunaux, si besoin en est.

M. DAVIS : J'aurais aussi une recommandation à faire. L'acte ne permet que la construction d'entrepôts plats. Je ne vois pas pourquoi il ne permettrait pas la construction d'un entrepôt plat ou d'un élévateur, indistinctement. L'an dernier, nous voulions construire un élévateur à la place d'un entrepôt plat, mais la loi s'y opposait et la compagnie refusa de céder le terrain nécessaire. Le pays est intéressé à ce que des élévateurs soient construits à la place d'entrepôts plats, et je ne vois pas pourquoi cela ne serait pas permis. Si les cultivateurs ont assez d'argent pour construire un élévateur, ils devraient pouvoir le faire.

M. BORDEN (Halifax) : L'expression " entrepôt plat " est-elle définie par le statut, ou est-ce un terme de commerce ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Autant que je sache, l'expression n'est pas définie par le statut.

M. BORDEN (Halifax) : Il ne paraît pas y avoir de restriction relativement à la hauteur d'un entrepôt plat.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Un élévateur est entrepôt, mais un entrepôt n'est pas nécessairement un élévateur. Un élévateur est un entrepôt muni de l'outillage pour élever le grain.

M. BORDEN (Halifax) : Je comprends cela, mais je ne vois dans cette législation rien qui détermine la hauteur que doit avoir un entrepôt plat. Il n'y a rien non plus dans l'acte que vous empêche d'y tenir des machines. Pourquoi cet acte n'autorise-t-il pas la construction d'un élévateur ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne dis pas que l'Acte ne permet pas la chose, mais ce sont là des questions que, souvent, il faut faire décider par les tribunaux.

M. DAVIS : Je désire faire insérer le mot " élévateur ", afin d'éviter tout ennui à ce sujet. L'an dernier un avocat nous a dit que, d'après la lettre de l'Acte, nous n'avions pas le droit de construire un élévateur.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne conteste pas la chose, je demande simplement au ministre de me renseigner sur l'intention du statut.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai pris l'expression " entrepôt plat " dans l'Acte des grains du Manitoba,1900. C'est mon intention d'étudier tous ces amendements ensemble.

Article 5, paragraphe 2.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je désire ajouter les mots " dans l'enceinte de la cour de la station " pour que l'article se lise comme suit: " Chaque quai de chargement sera élevé dans l'enceinte de la cour de la station."

M. DAVIS : Là où il n'y a pas de cour de station où sera mis le quai si les cultivateurs en veulent un ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Alors le commissaire devra indiquer où construire tel quai de chargement.

Article 5, paragraphe 4.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je désire ajouter les mots " à moins qu'elle n'en soit empêchée par une grève ou quelque autre cause imprévue." L'article se lira alors: " La compagnie construira ce quai dans les 30 jours, à moins qu'elle n'en soit empêchée par une grève, etc."

M. McCREARY: Trente jours c'est trop. Je crois que la loi de l'Etat du Minnesota ne donne que 10 jours pour la construction d'un quai de chargement, et si vous accordez 30 jours il ne faudrait pas faire d'exception pour les grèves. Ainsi, par exemple, il peut y avoir sur une section du chemin de fer, une grève qui n'en sera pas une de charpentiers, et la compagnie pourrait profiter de l'occasion comme d'une excuse pour ne pas construire un quai de chargement.

M. SCOTT : Je signalerai à l'attention de l'honorable ministre du Commerce le fait que le gouvernement a manifesté son intention de présenter, l'an prochain, une loi tendant à prévenir toute grève sur les chemins de fer.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Tant mieux alors.

L'amendement est accepté et l'article, tel qu'amendé, est adopté.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai qu'une observation à faire au sujet de l'article 2, c'est que l'amendement proposé par l'honorable ministre ne rend pas obligatoire la construction d'un quai, sauf à une station. Il y avait plus de latitude auparavant.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je proposerais d'insérer les mots " et s'il n'y a pas de cour de station, il sera construit suivant que le prescrira le commissaire."

M. BOYD : J'aimerais à avoir une interprétation légale des mots " retard inutile ", dans la disposition obligeant les compagnies de chemins de fer à fournir des wagons aux cultivateurs, sans retard inutile. Veut-on dire 48 heures, une semaine, ou dans quel délai ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois pouvoir répondre à cette question en priant mon honorable ami d'essayer à mieux exprimer sa pensée. Il comprendra alors la diculté qu'il y a à vouloir régler le commerce par acte du parlement. Nous ne pouvons employer que des expressions générales comprises dans leur sens ordinaire. Vous ne sauriez stipuler que sur la demande du premier individu venu une compagnie de chemin de fer devra fournir un wagon dans un certain délai, car des circonstances imprévues peuvent rendre la chose impossible. Mon honorable ami comprendra, je l'espère, que nous sommes allés aussi loin que cela nous était permis dans la définition des devoirs du chemin de fer. Retard inutile veut dire retard déraisonnable. A mon avis, vous ne sauriez rendre la disposition plus effective en couvrant d'explications des pages de statut.

M. DAVIS : Voici la difficulté. Les compagnies de chemin de fer transportent un certain nombre de wagons à chaque station de chargement, et ce que nous voulons, c'est que les cultivateurs aient un nombre raisonnable de ces wagons.

M. SCOTT : Cet article ne se rapporte pas du tout à la distribution de wagons ; il a pour but de faire fournir des wagons aux cultivateurs non seulement là où il y a des quais de chargement, mais ailleurs aussi.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cet article pose comme principe que le cultivateur aura droit à sa part de wagons. La compagnie ne pourra pas dire: " nous ne sommes tenus de fournir des wagons qu'aux endroits où il y a des entrepôts ou des élévateurs." Le présent article règle cette question.

M. BOYD : Je n'ai aucune intention de nuire au trafic des compagnies de chemin de fer, mais comme le ministre m'a demandé si je pouvais soumettre quelque idée plus efficace, je le pourrais bien vite, mais peut-être que cela ne serait pas parfaitement juste à l'égard des compagnies de chemin de fer. Ainsi, par exemple, si un cultivateur retient un wagon pendant un certain temps sans en faire le chargement il est tenu de payer quand même. Si, d'un autre côté, vous stipulez que lorsqu'un cultivateur réclame un wagon dans un certain délai la compagnie sera tenu de payer si elle ne le fournit pas dans tel délai, vous tranchez la difficulté. Pour ma part, cependant, je crois que nous devons être contents de la volonté que les compagnies de chemins de fer ont montrée, de se conformer aux dispositions de la loi jusqu'à présent. Plus tard nous verrons ce qu'il y a à faire suivant la manière dont elles se conduiront.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'approuve l'honorable député. L'acte pourra être revisé l'an prochain et nous aurons, en attendant, l'occasion de voir comment il fonctionne.

L'honorable M. HAGGART : Vous voulez donner au commissaire le pouvoir d'élever des quais de chargement partout où il jugera la chose nécessaire. Or, le commissaire ne devrait pas avoir ce pouvoir. Les wagons, à mon avis, devraient être fournis à toute station, ou tout endroit où il y a des voies d'évitement.

M. DAVIS : Je crois que la chose devrait être laissée au commissaire qui, se trouvant sur les lieux, est plus en état de juger. Ainsi il se trouve des endroits où il y a beaucoup de grain et qui sont éloignés de 20 milles des voies d'évitement.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je désire ajouter à l'article 2 les mots " et là où il n'y a pas de cour de station à cette voie latérale, il sera construit suivant que le prescrira le commissaire."

L'amendement est accepté, et l'article tel qu'amendé est adopté.

Article 8.

M. BOYD : Je désire soumettre l'amendement suivant : qu'à la deuxième ligne, entre les mots "agent " et " et " les mots suivants soient insérés : " il y aura un tableau sur lequel les prix de tous grains offerts en vente en conformité de cet acte seront lisiblement écrits chaque jour à 9 heures a.m. et 1 p.m."

M. DAVIS : Qui fera ce travail? La compagnie ou le gouvernement?

M. BOYD : Que le commission d'inspection en soit responsable.

M. DOUGLAS : L'acte stipule que des listes des prix à Liverpool et autres endroits, et aussi à Chicago et à Minneapolis pourront être vues chaque jour à Winnipeg. L'idée de l'honorable député de Macdonald est donc d'étendre cette disposition aux autres points en dehors de Winnipeg.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il y a près de 1,000 autres stations et ce serait un travail considérable à imposer à la commission d'inspection qui a déjà une forte besogne aujourd'hui. Je vais étudier l'amende-

ment et j'espère pouvoir donner une réponse quand viendra la troisième lecture du bill. L'amendement ne détermine aucun temps et le fait de fournir deux fois par jour, pendant plusieurs mois, une liste des prix, comporte une plus forte dépense que l'honorable député ne le pense. Son idée, je suppose, est que ces listes soient fournies par la compagnie de télégraphe du Pacifique, la seule compagnie qui ait des communications avec ces stations. D'après mon expérience, je crois que ce service coûterait très cher, Cela pourrait coûter plusieurs milliers de piastres.

M. DAVIS : Et dans les endroits où il n'y a que des quais de chargement?

M. BOYD : Naturellement la chose est impossible là où il n'y a pas de télégraphe.

M. DAVIS : Ainsi certaines régions du pays seraient protégées tandis que d'autres ne le seraient pas.

M. BOYD : Cela vaut mieux que de n'en protéger aucune.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est sans doute très important que les cultivateurs puissent connaître les prix du grain à Port-Arthur, mais la seule manière d'arriver à une solution serait de conclure des arrangements à l'amiable avec les compagnies de chemins de fer qui ont des lignes télégraphiques.

M. ROCHE (Marquette) : C'est là l'idée adoptée par le comité d'agriculture.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il ne serait pas à propos d'imposer, sans avis ni discussion, une obligation statutaire aux compagnies de chemins de fer. Je conseillerais plutôt que le département essayât de faire un arrangement à l'amiable. A mon avis, la chose serait facile. Je n'en suis pas certain, mais mon honorable ami comprendra que cela mérite d'être tenté, car si les compagnies consentaient elles ont les moyens de communication et le personnel pour fournir les renseignements voulus. En rendant la chose obligatoire par statut, vous faites deux choses. D'abord, vous vous rendez, jusqu'à un certain point, responsables de l'exactitude des chiffres fournis, et c'est une grave responsabilité, car, mon honorable ami le sait, vous rencontrerez dans les rues de Winnipeg, un homme qui vous offrira un prix pour votre blé et qui, cinq minutes plus tard, serait prêt à vous offrir deux cents de plus. Dans ces circonstances qui peut dire quel est le prix réal à Port-Arthur ? La seule chose à faire c'est de donner le prix aussi juste que possible, et tout arrangement amical vaudrait mieux qu'une obligation statutaire que les compagnies pourraient trouver difficile à remplir. Je crois que le département ferait mieux d'essayer à faire un arrangement avec les compagnies.

M. BOYD : Pour ma part, je ne vois aucune objection à mettre ce projet à exécution. Aujourd'hui, à plusieurs endroits dans le Manitoba, et de fait partout au Canada, nous avons les cotes du marché à chaque heure du jour, et, ainsi que je l'ai dit, s'il faut imposer une taxe sur le cultivateur, un droit insignifiant sur les millions de boisseaux de blé à destination de Port-Arthur suffirait à couvrir la dépense et le cultivateur trouverait une rémunération dans l'affichage de ces listes de prix.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suis bien de l'avis de mon honorable ami.

M. BOYD : Si l'honorable ministre approuve la chose il ne saurait être bien difficile de régler les détails. Après avoir soumis l'idée à la considération du ministre, je veux bien attendre la troisième lecture du bill. D'ici là mon honorable ami pourra consulter ses fonctionnaires et trouver un moyen d'apporter cette amélioration qui, selon moi, est absolument nécessaire. Sous ce rapport, je crois avoir l'appui des honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre qui représentent les vendeurs de grain.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'accepte la recommandation de l'honorable député (M. Boyd). Nous allons étudier la question et nous donnerons une réponse lors de la troisième lecture du bill.

Je désire apporter un nouvel amendement à cet article. On a fait observer qu'il y avait plusieurs stations de chargement pour la même agence et qu'il serait désirable d'amender la disposition de manière à concentrer les divers points d'expédition où il n'y a pas d'agent résidant en permanence. Je propose donc de biffer les mots " quarante-huit heures ", de sorte que la première partie de l'article se lirait comme suit :

A chaque station où il y aura un agent de chemin de fer et où il sera expédié du grain par les soins de cet agent, un registre de commandes de wagons sera tenu ouvert dans lequel ceux qui auront besoin de wagons inscriront leurs commandes. Les requérants pourront donner leurs commandes suivant leurs besoins ; les wagons ainsi demandés seront mis à la disposition des requérants dans l'ordre de l'inscription au registre.

Et ainsi de suite.

L'honorable M. HAGGART : Cette disposition me paraît des plus étranges ; je ne vois pas la possibilité de l'appliquer. Je suppose qu'un individu commande un wagon; s'il retarde quarante-huit heures, ce wagon est mis à la disposition de celui qui a fait la commande suivante ; 48 heures plus tard, une troisième personne a droit à ce wagon, si la deuxième ne le prend pas, qu'adviendra-t-il s'il y a une couple de cents requérants ? Il est impossible d'appliquer une disposition comme celle-là.

M. DOUGLAS : Si dans les 48 heures un individu ne prend pas le wagon qu'il a demandé la compagnie a contre lui un recours pour retard. L'Acte des chemins de fer donne à une personne 48 heures pour em-

ployer le wagon qu'elle a retenu, et il n'est que juste que la compagnie se fasse payer pour le retard.

L'honorable M. HAGGART : Il n'y a pas de disposition à cet effet. Supposons qu'il y ait 50 requérants pour un wagon. Le premier laisse écouler 48 heures. Le suivant peut demeurer à cinq ou six milles de la station. Il faut lui donner avis. Or qui va payer pour cela ? Dans le cas même où il demeurerait près de la station, il a 48 heures de délai. Je ne vois pas de quelle utilité peut être une législation de ce genre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami peut imaginer nombre de difficultés qui ne se présenteront probablement pas. Il ne sera pas question d'avertir qui que ce soit qu'il y a à la station un wagon à sa disposition. Il vient des wagons toutes les heures et aucun agent ne retiendra un wagon pendant 48 heures si le requérant n'est pas là pour en prendre possession. Le but réel de cette disposition est de donner à tout individu le droit de commander et d'avoir un wagon, et la compagnie de chemin de fer est tenue de lui en fournir un. Je veux être raisonnable envers les compagnies de chemins de fer. Je reconnais les embarras que peut avoir à rencontrer l'agent d'une station où il y a d'immenses quantités de grain à expédier et peu de wagons ; mais aussi les cultivateurs ont raison de se plaindre. Les représentants des centres agricoles du Nord-Ouest savent que dans un très grand nombre de cas des cultivateurs avaient droit à des wagons, à un élévateur ou à un entrepôt et qu'ils ne pouvaient les obtenir. Or nous voulons une loi qui rende justice à tous, indistinctement. Cette disposition peut être difficile d'application, mais je ne vois pas de meilleure manière d'atteindre le but que nous avons en vue. La question a été soumise à une étude sérieuse.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre croit qu'avec cet article il atteindra le but en vue. Supposons 30 requérants attendant à tour de rôle le même wagon. Le pouvoir de l'agent de la station est absolu ; si le premier requérant fait défaut, son droit passe au deuxième, et ainsi de suite.

M. SCOTT : Si les choses vont dans l'avenir comme elles ont été dans le passé, nous ne sommes pas exposés à ces embarras. Je citerai un cas arrivé l'an dernier à une station à dix milles au nord de Régina. Un dimanche soir, trois ou quatre wagons furent mis sur une voie d'évitement ; avant le jour ils étaient chargés. Les cultivateurs étaient partis de chez eux à minuit pour venir charger leurs wagons.

M. BOYD : Je n'éprouve pas les mêmes craintes que l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) à ce sujet. Je désire proposer l'amendement suivant à l'article 54, amendement que je vais remettre à l'honorable ministre. Il s'agit des criblures. Je veux ajouter les mots suivants à l'article 54 : "et recouvront la totalité des criblures, s'ils le désirent." J'ai expliqué que les commerçants avaient l'habitude d'estimer la quantité de criblures à un chiffre très élevé et d'en retenir une moitié pour eux. Mon amendement a pour but de faire disparaître cette pratique.

M. DOUGLAS : Je ferai observer à mon honorable ami (M. Boyd) que la loi des Territoires du Nord-Ouest est absolument dans le sens de cet amendement. La question a été longuement discutée par des personnes au courant de la situation dans cette région du pays et nous avons, à ce sujet, dans les Territoires du Nord-Ouest, la loi relative aux mauvaises herbes qui pourrait empêcher de remettre les criblures au cultivateur.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Que dit cette loi ?

M. DOUGLAS : Elle dit qu'un individu ne pourra pas prendre et transporter chez lui les criblures de son grain, parce qu'il pourrait répandre le long du chemin des graines de mauvaises herbes.

M. SCOTT : S'il y a des mauvaises graines dans les criblures ou du petit blé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est une mesure préventive contre la peste des mauvaises herbes.

M. DOUGLAS : Oui, c'est précisément cela, et j'attire l'attention de l'honorable député sur la question. Nous n'avons certes, aucune objection à l'adoption de la recommandation qu'il soumet, mais elle rencontre cet obstacle.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi laisser le profit des criblures au négociant plutôt qu'au cultivateur ? N'y a-t-il pas danger dans un cas comme dans l'autre à ce qu'elles soient semées le long du chemin.

M. DOUGLAS : On les brule généralement.

M. BORDEN (Halifax) : C'est parfait, si vous avez une loi à cet effet.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ignore quelles sont les dispositions de la loi des Territoires du Nord-Ouest relative aux mauvaises herbes, mais je me rappelle que l'Acte du Manitoba exige que l'on brule les criblures tombant de l'élévateur.

M. BOYD : Je sais que les élévateurs du Manitoba vendent ces criblures, et je sais que l'an dernier on en a expédié à l'étranger. On en a expédié à Minneapolis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Du moment qu'on les envoie à Minneapolis, c'est parfait.

M. BOYD : C'est un fait reconnu que les élévateurs retirent un profit de ces criblures et je ne crois pas que la loi des Territoires du Nord-Ouest devrait empêcher l'adoption

de cet amendement. S'il convient à la législature territoriale d'adopter des lois dans ce sens, c'est leur affaire, mais je ne pense pas que la chose puisse s'appliquer au Manitoba en vertu de la loi actuelle.

M. ROCHE (Marquette) : J'aimerais à poser une question à l'honorable ministre au sujet du récépissé d'emmagasinage mentionné dans l'annexe concernant les frais de réception, de nettoyage, d'assurance, de manutention, et ainsi de suite. L'acte dit :

Que ces frais ne dépasseront pas.. .. .. .. centins par boisseau.

Est-il stipulé un montant déterminé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les honoraires exigibles à l'élévateur, en vertu de cet acte sont du ressort du Gouverneur en conseil.

M. ROCHE (Marquette) : Est-ce un montant déterminé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est du ressort du Gouverneur en conseil.

M. ROCHE (Marquette) : Les cultivateurs trouvent excessif le chiffre de ces honoraires, bien que je ne sache pas à combien il s'élève.

La résolution adoptée par ce comité d'enquête recommandait la modification de l'acte de façon que les frais ne fussent pas de plus d'un cent et trois quarts par minot, et d'un cent et quart seulement par minot lorsque les grains ne sont pas nettoyés.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Voilà une matière qu'il conviendrait d'étudier. Il ne me serait guère possible de déterminer aucun tarif avant de faire des recherches, mais je recommanderai la matière à l'attention du commissaire du grain.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'article 33 de l'Acte des grains du Manitoba stipule ce qui suit:

L'exécutif pourra, avant le premier jour de septembre de chaque année, et aussi souvent qu'il le jugera à propos, faire et promulguer les règles et règlements qu'il croira convenables et nécessaires pour la régie et le contrôle des élévateurs et entrepôts plats, et pour réglementer la réception, l'emmagasinage, l'assurance, la manutention et l'expédition des grains à et de ces établissements, et le maximum des prix à exiger pour ces services, etc.

Sous l'empire de l'acte l'exécutif est déjà muni du pouvoir de réglementer les prix.

M. BOYD: L'honorable ministre du Commerce aurait-il l'obligeance de me faire tenir une copie des amendements qu'il entend faire adopter ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : De ceux que vous venez de soumettre ?

M. BOYD : Des amendements que vous vous proposez d'insérer dans le bill.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (M. Boyd) prie l'honorable ministre, s'il veut bien accorder une attention bienveillante à quelques-unes des observations que l'on a faites, d'avoir l'obligeance de lui faire tenir une copie des amendements, basés sur ces observations, qu'il insèrera dans son bill.

Le bill est rapporté.

A six heures, la Chambre suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

BILLS D'INTERET PRIVE—LA COMPAGNIE DE PASSAGE SOUTERRAIN DE MONTREAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (no 98) à l'effet de constituer en corporation la Compagnie du passage souterrain de Montréal.—(M. McCarthy.)

Article 20, paragraphe (b).

M. BICKERDIKE : J'ai un amendement à proposer. Je regrette de ne pas voir le parrain du bill à son siège, car je tiens à dire qu'après m'être consulté avec quelques-uns des directeurs provisoires de la compagnie, ces messieurs, pour faire cesser toute opposition et dans le but de faire adopter leur bill par les deux Chambres du parlement, ont résolu d'accepter mon amendement qui se lit comme suit:

La compagnie devra, dans les sept mois qui suivront la sanction du présent acte, dépenser en travaux de construction se rattachant au dit passage souterrain, la somme de $200,000 ; à défaut de quoi, la charte sera nulle et de nul effet.

Le présent bill porte les noms de quelques-uns des plus éminents citoyens du Canada. L'honorable sénateur Mackay et quelques autres personnes pourraient fort bien construire le passage souterrain sans l'aide de qui que ce soit; mais s'il survenait quelque accident, si dans le cours des sept mois prochains ces messieurs changeaient d'avis, une autre compagnie aurait alors l'avantage de pouvoir présenter au parlement, à sa prochaine session, un bill portant sur la construction d'un pont ou d'un tunnel. Je ne parle en ce moment que dans les seuls intérêts de la ville de Montréal où l'on a immédiatement besoin d'un pont ou d'un tunnel. Il me fait plaisir de voir ici quelques-uns des représentants de Montréal, et je suis persuadé qu'ils approuveront mon attitude. Nous attendons depuis des années l'établissement de moyens de communication entre Montréal et la rive sud, et si ces personnes sont disposées, comme elles le disent, à construire ce tunnel sans demander au pays un sou de subvention, il va sans dire que nous ne devons pas nous opposer à leur projet, et que nous devons accorder la même latitude aux personnes qui entendent nous gratifier d'un pont aux mêmes conditions.

S'il se trouve des personnes disposées à construire des ponts et des tunnels pour relier Montréal à la rive sud sans demander que le pays leur vienne en aide, eh bien ! qu'elles les construisent, et tout de suite, si c'est possible.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La dernière fois que nous avons délibéré le bill en comité, j'ai proposé un amendement semblable à celui-ci, mais un des protecteurs du bill s'y opposa, et on ne voulut même pas consentir à dépenser $100,000 en travaux de construction. Ne voulant pas donner à penser que je m'opposais au bill, je n'insistai pas sur mon amendement; mais il me fait grand plaisir d'apprendre que mon honorable ami (M. Bickerdike) a rencontré à Montréal certains des directeurs provisoires et que ces derniers consentent à ce qu'il soit inséré un article qui les oblige à faire des travaux de construction pour $200,000 dans le délai de sept mois qui suivra la sanction du présent bill. Cet amendement me paraît très bon et, pour ma part, je suis disposé à l'accepter.

Puisque j'en suis à traiter cette question, il ne serait peut-être pas hors de propos de savoir ce qu'on en pense. Les gens de Québec, de Toronto et d'ailleurs ont eu l'extrême obligeance de mettre généreusement leurs bons offices à la disposition des citoyens de Montréal ; ils veulent nous construire un tunnel, ce dont nous les remercions de tout cœur; mais ceux qui ont acquis quelque expérience en parlement ou au dehors n'ajoutent pas toujourse une foi aveugle aux promesses contenues dans un bill. Ainsi, rien ne nous dit que ce sont les personnes dont les noms figurent sur un bill comme celui-ci qui achèteront les actions. Il n'y a pas ici un seul homme d'expérience qui ne sache que tout bill sert à masquer les projets et les intrigues sans nombre des entrepreneurs et autres gens de cette sorte. Chacun sait cela: c'est de l'histoire très ancienne. Je crois donc que nous devrions savoir au juste ce qui en est. Un tunnel construit pour les seules fins de chemins de fer ne répondrait ni aux besoins de la ville de Montréal ni à ceux de la rive sud. Je défie tous les députés du district de Montréal de dire qu'un tel tunnel nous suffirait. Il est évident qu'il faudrait construire en même temps deux tunnels: l'un pour les voitures et l'autre pour les chemins de fer. Toute la population de Montréal, je n'hésite pas à l'affirmer, est plutôt favorable à la construction d'un pont qu'à celle d'un tunnel, mais j'espère que ce dernier réussira—ceci, toutefois, n'est pas encore démontré. Passer par un tunnel avec leurs produits, leurs familles et le reste, voilà une perspective qui n'a rien de bien attrayant pour les cultivateurs.

M. BELCOURT : On n'entend pas en faire une route de plaisance.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en conviens, mais je tiens à dire à mon honorable ami que les cultivateurs de la rive sud sont des plus riches, qu'ils vont à la ville tous les jours et qu'ils sont fortement en faveur de l'établissement de quelque nouveau moyen de communication avec Montréal, et cela, parce que le Grand Tronc, semble-t-il, n'a pas fait preuve d'assez de générosité à leur égard ; ils estiment que le passage du pont du Grand Tronc coûte trop cher, et c'est pour cela qu'ils réclament l'établissement de nouveaux moyens de communication. Je demanderai donc, avant que la Chambre se prononce sur ce bill, que les deux tunnels soient construits en même temps, et je me plais à croire que tous les représentants du district de Montréal appuieront ma demande. Pour revenir à l'amendement qui vient d'être présenté par mon honorable ami (M. Bickerdike), je dois dire que ce dernier m'a fait grand plaisir en se donnant la peine d'aller se consulter à Montréal avec les auteurs du bill, et que je partage entièrement sa manière de voir.

M. PREFONTAINE : Après avoir pleinement délibéré la question, le comité des chemins de fer en est arrivé à la conclusion qu'il fallait exiger que ces personnes fissent un dépôt de $50,000 comme garantie de leur bonne foi, au moment où elles soumettraient leurs plans à l'exécutif, et dépensassent aussi $100,000 dans un délai de neuf mois. Une telle garantie me paraît amplement suffisante, à moins qu'on ne veuille faire avorter le projet. Pour moi, voici 20 ou 25 ans que je demande la construction d'un pont, et c'est encore le projet que je caresse parce que, je le sais, c'est un pont que les citoyens de Montréal veulent avoir. Mais quelle est notre situation en ce moment ? Il n'est guère vraisemblable que la Chambre adopte à cette session-ci aucune mesure pourvoyant à la construction d'un pont. On a retiré le seul bill de ce genre qui ait été sérieusement soumis au comité ; mais il reste un autre bill inscrit au feuilleton de la Chambre, qui attend sa deuxième lecture. Si l'honorable ministre des Travaux publics consentait à appuyer ce bill et s'engageait à favoriser l'établissement de nouveaux moyens de communication entre Montréal et la rive sud, je ne sais pas trop ce que je ferais moi-même dans les circonstances. Mais je ne crois que la Chambre puisse adopter l'autre bill à cette session. La prorogation doit avoir lieu mardi ou mercredi prochain ; le comité ne peut pas délibérer le bill avant lundi, et Dieu sait quand la Chambre pourra en être saisie. Bien que, je le répète, je ne sois pas absolument en faveur de la construction d'un tunnel, il est de mon devoir, connaissant comme je les connais les sentiments de la population de Montréal, que je représente depuis vingt-cinq ans, il est de mon devoir, dis-je, de favoriser ce projet parce que la population, je le sais, désire ardement que l'on fournisse à tous ceux qui offrent d'établir de nouveaux moyens de communication entre les deux rives du Saint-Laurent l'occasion de mettre leurs plans à exécution.

On n'a rien eu à reprocher aux auteurs du bill ; deux ou trois d'entre eux sont assurément assez riches pour mener l'entreprise à bonne fin sans avoir besoin du secours financier de qui que ce soit. Mais s'ils ne sont pas sérieux ; si, dans un délai de trois mois et après s'être enquis auprès d'ingénieurs des travaux qu'il y a à faire, ils s'aperçoivent qu'ils n'ont pas assez de capitaux pour compléter l'entreprise, rien ne sera perdu, et n'importe quelle autre compagnie sérieuse aura l'avantage de publier les avis nécessaires et de demander au parlemnt de l'autoriser à construire soit un pont, soit un tunnel. Je le répète, tout ce qu'il nous faut, ce sont des moyens de communication entre les deux rives du Saint-Laurent ; et, en ma qualité de citoyen de Montréal, intéressé que je suis au bien-être de la population dont je connais les sentiments, je dis que nous ne devrions pas hésiter à constituer cette compagnie en corporation afin qu'elle commence sans retard les travaux nécessaires. Si on lui impose des conditions impossibles, autant vaudrait tuer instantanément le bill et dire aux gens de Montréal qu'il ne leur sera donné de moyens de communication que lorsque bon nous semblera. Cette déclaration, je la fais sans hésiter, car, je le répète encore une fois, je connais parfaitement l'opinion que la population de Montréal entretient à cet égard. L'article disposant qu'il sera fait un dépôt de $50,000 comme garantie de bonne foi vaut mieux que l'amendement suggéré par l'honorable député de la division Saint-Laurent ; car dans le cas où ces messieurs ne seraient pas sérieux, ils ne voudraient certes pas s'exposer à perdre $50,000, tandis que d'autres moins scrupuleux pourraient fort bien se dire : " Nous allons faire préparer des plans que nous soumettrons au gouvernement ; nous dépenserons ensuite une partie des $200,000, puis nous demanderons au parlement de nous accorder une prolongation de délai." Ils viendraient alors nous dire : " Les plans que nous avons fait dresser nous ont coûté $50,000 : les sondages et les expériences nous ont occasionné une dépense de $30,000, et nous voulons qu'on nous accorde une prolongation de délai." Toujours favorablement disposé, le parlement accorderait encore une année de délai, et les habitants de Montréal et de la rive sud du Saint-Laurent s'apercevraient, en conséquence, qu'on aurait refusé de constituer en corporation une compagnie sérieuse et parfaitement en mesure de mener l'entreprise à bonne fin. Cette question me touche tout particulièrement, car, bien que je représente une division de Montréal, je n'en porte pas moins pour cela le plus vif intérêt au bien-être de la population de la rive sud ; et qu'on me permette de faire observer ici que c'est mon comté natal de Chambly qui m'a ouvert les portes de la vie politique et que je lui ai voué le plus profond attachement. Je sais ce que les habitants de la rive sud ont eu à souffrir depuis nombre d'années ; je sais ce qu'ils pensent d'une entreprise de ce genre. Lorsque le parlement décida de voter un demi-million qui permit au Grand Tronc d'élargir le pont Victoria et d'en faire, comme on disait dans le temps, un pont ouvert au trafic en général, la nouvelle fut accueillie avec joie sur les deux côtés du Saint-Laurent, mais lorsqu'ils découvrirent qu'on ne leur accordait que le quart des avantages qu'on leur avait promis, les habitants de la rive sud s'indignèrent, et les amis du gouvernement ne parvinrent à les calmer qu'en leur promettant que si une compagnie sérieuse se décidait à entreprendre de construire un pont ou d'établir des moyens quelconques de communication entre les deux rives, le gouvernement l'y autoriserait. Si on refuse maintenant de faire droit à la demande de cette compagnie, si on lui impose des conditions impossibles qui lui ôteront toute velléité de tenter l'entreprise, on fera une injustice à quinze ou vingt comtés de la rive sud du Saint-Laurent et à la ville de Montréal même. Je n'hésite pas à dire que s'il n'était mû par d'excellents motifs et que s'il croyait vraiment que son amendement pût avoir pour effet de paralyser l'entreprise, l'honorable représentant de la division Saint-Laurent retirerait sa proposition ; car l'article 21 du bill dont la Chambre est actellement saisie offre toutes les garanties nécessaires. Enfin, si ces messieurs n'entendaient pas se charger de l'entreprise, une autre compagnie aurait le champ libre et pourrait, à la prochaine session, venir demander à la Chambre de lui octroyer une charte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami ne saurait assurément objecter à un amendement déjà accepté à Montréal par les plus influentes personnes que ce bill concerne.

M. PREFONTAINE : C'est la première fois que j'entends dire cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami de la division Saint-Laurent a rencontré aujourd'hui l'honorable sénateur Mackay et M. Ross——

M. BICKERDIKE : M. Miles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pardon !—le sénateur Mackay et M. Miles, et tous deux l'ont autorisé à proposer cet amendement qui se lit comme suit:

La compagnie devra, dans les sept mois qui suivront la sanction du présent acte, dépenser en travaux de construction se rattachant au dit passage souterrain la somme de $200,000 ; à défaut de quoi, la charte sera nulle et de nul effet.

L'honrable M. HAGGART : Cet amendement fait-il disparaître la nécessité du dépôt de $50,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; le dépôt reste le même, mais au lieu de $100,000 mentionnés à l'article 21

du bill, l'amendement dispose que c'est $200,000 qu'on devra dépenser en travaux de construction. La population de Montréal n'objectera certainement pas à ce qu'on lui donne le plus de garanties possible. Je n'ignore point que mon honorable ami (M. Préfontaine) porte le plus vif intérêt à la ville de Montréal et aux comtés de la rive sud ; mais ce n'est pas en octroyant des chartes d'une manière inconsidérée qu'on a réussi, par le passé, à servir les meilleurs intérêts de ces localités. Une loi a été votée, il y a dix ou douze ans, qui autorisait la construction d'un pont, mais ce pont n'est pas encore construit. Puisque les promoteurs de l'entreprise, qui sont des citoyens importants, ont approuvé l'amendement, il me semble que l'on devrait l'accepter.

M. CASGRAIN : Substitue-t-on la somme de $200,000 au montant de $100,000 que le comité des chemins de fer a inséré dans le bill ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Travaux publics se trompe du tout au tout. D'après la teneur de l'amendement, il faudra dépenser la somme de $200,000 dans les sept mois qui suivront la sanction du bill, tandis que, si j'ai bonne mémoire, le comité des chemins de fer a décidé qu'on devra dépenser $100,000 dans les neuf mois qui suivront la date à laquelle l'exécutif aura approuvé les plans et devis. Les deux dispositions sont essentiellement différentes.

Je constate avec regret l'opposition du ministre des Travaux publics, car il est du devoir du gouvernement, ce me semble, d'appuyer la décision du comité. Comme l'a dit l'honorable ministre, les personnes qui sollicitent cette charte sont des plus respectables. Après mûre délibération, le comité a décidé que les solliciteurs—c'est-à-dire les directeurs provisoires—fussent tenus de déposer, à titre de garantie de leur bonne foi, une somme de $50,000 qui, en cas d'inexécution de l'entreprise, sera confisquée au profit du trésor public et que, de plus, à l'expiration des neuf mois qui suivront la date à laquelle l'exécutif aura approuvé ses plans, la compagnie devra avoir dépensé $100,000 à l'entreprise.

M. McCARTHY : Disons $200,000, s'il vous plaît.

L'honorable M. HAGGART : Disons $200,000 et qu'on ne s'oppose plus au bill. Je ferai observer à l'honorable député de la division Saint-Laurent que son amendement est tout à fait irrégulier. N'en ayant pas donné avis, il ne saurait le proposer que du consentement unanime de la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que je n'ignore point.

M. BICKERDIKE : Je suis venu ici ce soir dans le but de faire adopter le bill, car si on ne l'adopte pas ce soir, il devra subir un échec complet. Il s'agit ici d'un arrangement auquel on en est arrivé hier à Montréal, et j'invite maintenant la députation à l'accepter.

L'honorable M. HAGGART : Nous l'accepterons à l'unanimité si l'honorable député veut bien substituer la somme de $200,000 à celle de $100,000.

M. BICKERDIKE : J'y consens volontiers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et pourvu qu'on l'applique aux travaux de construction.

M. BICKERDIKE : Dans le cas où la compagnie s'apercevrait, après l'adoption du bill, après avoir fait faire les forages, qu'elle est impuissante à conduire son entreprise à bnnne fin, je voudrais que d'autres personnes eussent l'avantage de pouvoir publier des avis assez tôt pour présenter un bill à la prochaine session.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quelle que soit votre intention, il vous est toujours loisible d'annoncer.

M. BICKERDIKE : Personne ne le fera à moins qu'on accorde le délai que je demande.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député ne consent-il pas à ce que, en conformité de l'amendement que proposent les promoteurs de l'entreprise, la somme de $200,000 soit substituée à celle de $100,000 ? Il doit pourtant comprendre que la compagnie ne pourra pas commencer ses travaux tant que le gouvernement n'aura pas approuvé ses plans et que, une fois cette formalité remplie, il ne lui reste plus que neuf mois pour dépenser ces $200,000. Il y a un dépôt de $50,000, et si elle ne dépense pas $200,000 dans les neuf mois qui suivront l'approbation des plans, sa charte sera annulée.

M. BICKERDIKE : Si l'honorable député voulait convenir de sept mois au lieu de neuf——

M. COWAN : Il y a un grand nombre de bills qui attendent leur tour: finissons-en avec celui-ci.

M. BICKERDIKE : Je veux le faire adopter.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La demande de l'honorable député est juste et raisonnable.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le comité est-il d'avis qu'il convient de modifier le bill de façon à substituer la somme de $200,000 à celle de $100,000 ?

M. SPROULE : Il me semble que ce bill est trop important pour qu'on l'expédie aussi hâtivement qu'on cherche à le faire. Il a soulevé beaucoup de discussion en comité, et on a semblé fort impatient, à tort ou à raison, de le faire adopter. Il s'agit d'une

entreprise très importante qui peut être suivie de conséquences graves et, dans l'intérêt de la ville de Montréal et des habitants de la rive sud, je suis d'opinion qu'un léger retard vaudrait mieux que trop de précipitation. Au comité des chemins de fer, on a surtout invoqué à l'appui du bill la respectabilité et la fortune des personnes qui sollicitent la charte. Mais les députés qui ont acquis quelque expérience de la vie parlementaire ont également appris à priser à sa juste valeur cet affichage de grands noms. Il est mainte et mainte fois arrivé qu'on ne s'est servi de ces noms que dans le seul but de déterminer la Chambre, d'abord, et le comité, ensuite, à faire réussir quelque projet, qu'on a découvert par la suite que les personnages en question n'avaient presque rien à faire avec les chartes qu'on avait octroyées, et que bien souvent ces dernières ne tardaient pas à passer entre les mains de gens qui ne valaient guère mieux que des hommes de paille. Les vieux députés n'attachent pas autant d'importance que leurs jeunes collègues à l'affichage de noms de grands financiers qui se pratique trop souvent dans le but unique de faire adopter quelque mesure par la Chambre. Loin de moi l'idée de vouloir chercher à amoindrir la valeur de ces financiers de Montréal ou d'ailleurs; je sais qu'ils disposent de capitaux immenses. En mettant leur fortune en jeu, nous aurions la garantie qu'ils entendent conduire l'entreprise à bonne fin et ne sont pas disposés à céder leur charte à d'autres personnes. Mais c'est parce que l'expérience nous a appris que tel n'est pas toujours le cas; c'est parce que ces noms distingués servent trop souvent à couvrir toutes sortes de projets, et à cela seulement, que nous ne leur reconnaissons pas la même importance que nous leur attribuerions dans d'autres circonstances.

On se propose de creuser un tunnel sous le Saint-Laurent et on se demande si ce projet est praticable. Quel en sera le coût estimatif et de quelle utilité sera-t-il au public ? Voilà ce qu'il faut se demander, quand il s'agit de décider s'il est sage de coopérer a l'exécution de se projet. En établissant la comparison entre le coût d'autres tunnels et celui du tunnel projeté, on reste convaincu d'une chose : c'est que les promoteurs de cette entreprise ne se sont guère donné de peine pour recuiller les renseignements utiles, pour la gouverne du parlement et du comité dans la discussion de ce projet. J'ai recueilli quelques renseignements au sujet du coût du tunnel Sainte-Claire, et le coût du tunnel Saint-Laurent projeté sera bien plus élevé. Le tunnel Sainte-Claire a coûté $3,324,000——

M. BELCOURT : Je soulève une question d'ordre. Allons-nous assister à une dissertation en règle sur le coût de chaque tunnel construit en Amérique, quand il y a une vingtaine de bills inscrits au feuilleton de la de la Chambre qui s'imposent aux délibérations du comité ?

M. SPROULE.

M. SPROULE : Peu importe.

M. BELCOURT : La discussion du coût des tunnels, en général, est, pour le coup, chose étrangère à la question.

M. CASGRAIN : Relativement à la question de règlement, je prétends que les observations de l'honorable député (M. Sproule) sont fort pertinentes. Il importe de se demander si ce tunnel sera construit, et les renseignements donnés par l'honorable député intéressent la question.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député (M. Sproule) est parfaitement dans son droit.

M. SPROULE : Je m'attendais a cette decision, M. l'Orateur, car refuser à un député le droit de présenter des arguments aussi légitimes que ceux que je veux formuler, serait chose inouie. Il ne faut pas l'oublier, l'amendement ne saurait être adopté que de l'agrément de toute la Chambre. Tout député à le droit de s'opposer à l'amendement, s'il le désire. En n'insistant pas sur ce droit, nous faisons preuve d'indulgence envers le projet de l'honorable député.

M. PREFONTAINE : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. SPROULE : Oui.

M. PREFONTAINE : Si les promoteurs de l'entreprise consentent a accepter les deux conditions en question, la dépense de $200,000 dans l'espace de 9 mois et le dépôt de $50,000, n'est-ce pas la aux yeux de l'honorable député une garantie de leur bonne foi?

M. SPROULE : C'est sans doute quelque chose de plus satisfaisant que le simple dépôt de $50,000. Mais ce n'est pas assez pour me convaincre——

M. PREFONTAINE : Combien vous faut-il donc ?

M. SPROULE : En principe, je suis hostile à la construction de ce tunnel et voici pourquoi : d'abord le coût en sera bien supérieur à l'estimation établie par les promoteurs de l'entreprise, et ce sera là une des plus fortes objections contre l'utilité de ce projet. Quant au tunnel Sainte-Claire, c'est un tunnel à voie unique de 20 pieds de diamètre, construit à travers l'argile à trente pieds sous l'eau au point le plus bas, la pente d'accès n'étant que de 2 pour cent d'un côté, tandis que le tunnel Saint-Laurent à une pente de 2 pour cent d'un côté et que l'autre pente est plus raide ; or, le tunnel Sainte-Claire à coûté $3,234,857. Si le tunnel Saint-Laurent doit fournir au public le service que les promoteurs de l'entreprise prétendent donner, alors il faudra un tunnel à double ou triple voie——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un tunnel à double voie.

M. SPROULE : Alors le coût de ce tunnel serait deux fois plus élevé que le tunnel Sainte-Claire soit environ $7,000,000, quand bien même il ne serait pas plus long que ce dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelle est la longueur du tunnel Sainte-Claire ?

M. SPROULE : Voici les dimensions : la tranchée ouverte du côté canadien est de 3,270 pieds ; le tunnel du côté canadien, 1,160 pieds ; le tunnel sous la rivière, 2,310 ; du côté des Etats-Unis, 1,810 pieds ; tranchée ouverte du côté américain, 2,820 pieds—soit, 11,370 pieds, 2 milles 23-100. Le tunnel Saint-Laurent est de 4 milles 11-100 de longueur. Ainsi, outre les deux tubes nécessaires, la longueur de ce tunnel est le double de celle du tunnel Sainte-Claire. Proportions gardées, il serait dans doute tout aussi coûteux et les frais s'élèveront peut-être à $15,000,000. Il faut tenir compte des faits, quand il s'agit de décider s'il est sage de donner aux promoteurs de cette entreprise le droit de construire ce tunnel. Car, quand bien même ce projet ne s'exécuterait pas, l'existence de cette charte aurait pour conséquence d'empêcher la construction d'un pont qui, à mon sens, serait bien plus utile. Voici maintenant quelques chiffres au sujet du tunnel Washington, à Chicago. C'est un souterrain. Il a été conçu en 1867 pour les usages généraux du trafic. Toutefois, il a toujours été très impopulaire et l'on ne s'en est guère servi. Mais, s'écrient les promoteurs de cette entreprise, ce tunnel du Saint-Laurent serait utile au trafic en guise de pont. La chose est parfaitement absurde. En quoi les cultivateurs de la rive sud bénéficieraient-ils de la construction de ce tunnel ? Virtuellement, ils n'en bénéficieraient pas, car on ne pourrait guère utiliser ce tunnel pour le trafic. Le tunnel Washington a été transféré à la compagnie des tramways urbains en 1890.

Il se compose de deux arches avec mûrs de centre ; d'une rampe d'accès de 7 pour cent à 8 pour cent ; d'une tranchée ouverte ayant 570 pieds de longueur et le tunnel, de 930 pieds ; soit une totalité de 1,500 pieds. Sa construction a été très coûteuse, mais il est inutile de donner cette statistique, puisqu'elle ne touche en rien à cette question. Relativement au tunnel du Saint-Laurent, que se propose-t-on de faire ? On se propose de construire un tunnel ouvert du côté nord sur une distance de 2,500 pieds, tandis que la tranchée du tunnel Sainte-Claire est de 3,370. Il y aura un passage souterrain de 6,800 pieds. Le tunnel sous le fleuve aura 5,500 pieds de longueur tandis que celui qui passe sous la rivière Sainte-Claire n'a que 2,310 pieds.

Si je donne cette statistique, c'est afin de faire voir ce que coûtera cette entreprise et de combien elle l'emportera en importance sur le tunnel de Sainte-Claire qu'on a mis tant d'années à construire.

Du côté sud, il y aura 2,630 pieds de terre; la tranchée ouverte sera de 4,220 pieds. Somme toute, la tranchée, ainsi que le tunnel auraient 21,700 pieds, tandis que le tunnel de Sainte-Claire n'a que 11,370 pieds. En présence de ces chiffres, on comprend ce que veut dire la construction d'un tunnel sous le fleuve à Montréal. Or, on veut donner une double voie à ce tunnel qui aura 26 pieds de largeur et 23 pieds de hauteur. Le coût estimatif, abstraction faite des frais d'expropriation serait de $3,500,000. Le coût du tunnel Sainte-Claire pour un simple tube a dépasse $3,234,000. On le voit donc, il y a une énorme différence, dans les dimensions des deux tunnels, et cependant on veut assimiler les frais de construction des deux entreprises. Cela prouve qu'on a fait cette estimation bien à la légère et qu'on a pris pour base du coût de ce tunnel des renseignements bien imparfaits. Le coût de ce tunnel serait de $13,500,000, et il faudrait trois ans pour le construire. Si on en juge d'après l'allure de la construction des autres tunnels par le passé, il faudra au moins quatre ou cinq ans pour construire celui sous le Saint-Laurent. Ce tunnel ne sera pas aussi utile qu'un pont le serait, et, à mon avis, un pont est le seul projet praticable à cet endroit dans l'intérêt de la population ; car nous voulons que toutes les classes de la population s'en servent, tout aussi bien que les compagnies de chemin de fer. Les compagnies de chemin de fer peuvent facilement utiliser un tunnel, mais il n'en est pas de même des piétons et des attelages. En séance du comité des chemins de fer, j'ai posé cette quesion-ci : comment les cultivateurs pourront-ils transporter leur produits par la voie de ce tunnel? Si l'on tient compte du volume du trafic qui se transporte d'un côté du fleuve à l'autre, il est facile de se faire une idée du nombre de gens qui utiliseront ce tunnel. Il faudrait trois tunnels semblables à celui-ci pour fournir à la population les avantages qu'un pont lui offrirait, et trois tunnels au coût estimatif établi par l'honorable député pour le tunnel en discussion, coûteraient $10,500,000. D'après la statistique que j'ai citée relativement à la construction du tunnel Sainte-Claire, on peut à bon droit affirmer qu'au lieu de coûter $15,000,000, le tunnel projeté coûterait plutôt $20,000,000 à $30,000,000. Quant au délai nécessaire pour la construction d'un tunnel, on peut dire qu'il serait de trois ans au lieu que la construction d'un pont ne prendrait que deux ans ; et c'est là l'opinion généralement admise. Voilà pourquoi je m'oppose carrément à la construction d'un tunnel. Mais s'il faut nécessairement construire un tunnel, comme le veulent les financiers et les capitalistes distingués dont on a fait sonner bien haut les titres pour nous engager à leur accorder la charte en question, il faudrait stipuler législativement de la manière la plus catégorique possible, que ces messieurs s'engageront à commencer les travaux sans délai et à pousser activement la construction de ce tunnel, sans temporiser

dans un but de spéculation, quitte à vendre plus tard leur charte au premier enchérisseur venu. Je m'oppose en outre à la construction de ce tunnel, en raison de la nature de cette entreprise gigantesque qui, à mon avis, ne saurait être menée à bonne fin. Je m'y oppose parce qu'on ne nous a pas fourni les renseignements voulus pour que nous puissions nous prononcer en connaissance de cause. A-t-on fait les forages et les sondages voulus dans le fleuve Saint-Laurent afin de constater quelle est la nature du sous-sol? A-t-on fait faire les études voulues par les ingénieurs et les hommes de l'art? Non, tout ce qu'on a présenté au comité, c'est une simple estimation des travaux; de sorte que nous sommes encore dans les ténèbres. Je m'oppose à ce bill, je le répète, parce que cette entreprise entraînera des frais énormes et qu'il serait impossible de faire ces travaux en moins de quatre ou cinq ans.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces messieurs ne demandent point d'argent; c'est là un fait qu'il ne faut pas oublier. Certains promoteurs de l'entreprise m'ont déclaré l'autre jour qu'ils ne demandent pas de subvention.

M. SPROULE : Il ne s'agit pas ici de subvention mais de la possibilité d'exécuter ce projet, de la probabilité de son succès et de son importance pour la population, quand il aura été construit. J'ai établi la comparaison entre la valeur de ce tunnel pour la population des deux rives du fleuve et celle d'un pont, et j'en ai conclu que la construction de ce tunnel rendra probablement impossible d'ici à longtemps la construction d'un pont. C'est à ce point de vue que je me suis placé pour discuter ce projet. Cette entreprise entraînera de grands frais et l'on fait sonner bien haut les noms des promoteurs de l'entreprise comme garantie de son succès. Je ne veux nullement déprécier la valeur et l'importance de ces capitalistes qui sont tous hommes honorables, ayant à leur disposition de forts capitaux. S'ils sont de bonne foi et qu'ils désirent placer leurs capitaux dans cette entreprise, sans demander de subvention au parlement, rien n'empêche de les mettre en lieu de construire ce tunnel, mais si je m'élève contre ce projet, c'est que je suis convaincu qu'ils ne se proposent pas de construire le tunnel.

Une VOIX : Qu'en savez-vous?

M. SPROULE : Voilà pourquoi je m'oppose à cette entreprise. Ce tunnel sera inutile pour les usages ordinaires du trafic. Quels sont les principaux besoins des cultivateurs de la rive sud? Traverser la rivière à bon marché, pour atteindre le grand marché de Montréal; voilà leur principal besoin. Est-ce par la voie de ce tunnel qu'ils atteindront ce marché? Les cultivateurs n'utilisent point le tunnel Sainte-Claire dans ce but, ni aucun autre tunnel que je sache. Pourquoi? Parce qu'ils ne sauraient le faire avec sûreté et sans s'exposer à de grands dangers. Ces tunnels sont remplis de trains qui circulent en tous sens au milieu de la fumée, du gaz et de l'air vicié, sans lumière et sans ventilation convenables, et ce n'est pas par de semblables voies que le public voyageur passe d'ordinaire. Comment le cultivateur en bénéficierait-il? Je me constitue ici le défenseur du pauvre cultivateur qui veut atteindre ce grand marché. Lorsqu'il s'est agi d'agrandir le pont Victoria, j'ai pris exactement la même attitude qu'aujourd'hui et j'ai fait l'impossible pour faire insérer au bill une stipulation tendant à protéger le public contre les tarifs exorbitants. J'eus à lutter à cet égard contre les députés partisans de ce projet. Or, le pont une fois construit, qu'est-il arrivé? Ces mêmes députés sont revenus ici se plaindre des prix exorbitants exigés par la compagnie. Voilà pourquoi, à la lumière du passé, je désire profiter de la circonstance pour empêcher qu'on ne prive jamais les pauvres habitants des moyens d'atteindre ce marché important. Je le répète, la construction de ce tunnel ne sera d'aucune utilité aux cultivateurs de la rive sud, mais ils bénéficieraient énormément de la construction d'un pont. Je veux que le gouvernement se réserve le droit de réglementer les tarifs, et d'empêcher qu'on n'impose des prix exorbitants qui priveront les habitants des avantages de ce tunnel. Voilà donc pourquoi je m'oppose à la construction de ce tunnel. Mais si la Chambre se décide à adopter cette mesure, je veux qu'on y stipule catégoriquement la garantie de la construction de ce tunnel à bref délai; et, au cas où ce projet ne réussirait pas, on pourrait construire un pont sur le fleuve et ce serait le moyen de communication le plus facile entre les deux rives.

M. BALL : A titre de représentant du comté de Nicolet, un des comtés de la rive sud, je désire faire quelques observations au sujet de ce bill avant qu'il soit adopté. Je demeure à Nicolet. Le chemin de fer de Québec-sud doit passer par Longueuil et tenter de traverser de fleuve, et comme je suis l'un des intéressés, je tiendrais à ce que l'on construisit autre chose qu'un tunnel. Je me fais vieux et avant de mourir je tiendrais à traverser le Saint-Laurent soit par un tunnel soit sur un pont. D'où vient tout ce débat au sujet de la construction de ce tunnel? Il y a quelques mois, personne n'en soufflait mot. Il n'était question que de la construction du pont de Montréal. Tout était prêt pour la construction d'un pont. On avait fait les études et les sondages voulus, dressé les plans et les capitalistes étaient à se mettre à l'œuvre. Le propriétaire de la charte, me dit-on, a reçu une offre d'achat. Certains capitalistes des Etats-Unis désiraient l'acquérir, mais les négociations ont abouti à l'avortement, et je vais vous dire pourquoi. J'ai été frappé de stupéfaction, l'autre soir, quand j'ai entendu le député de Gaspé (M. Lemieux) se déclarer partisan de la construction du pont;

mais après enquête faite, il constata qu'un nommé Armstrong était intéressé dans l'affaire. Eh bien, il n'en est rien du tout. C'est un simple quiproquo. Il y a un M. Armstrong intéressé dans cette entreprise, mais ce n'est pas M. C. N. Armstrong, comme l'honorable député a voulu le faire croire à la Chambre. M. Préfontaine——

Quelques VOIX : A l'ordre——

M. BALL : ——alors je dirai, le député de Terrebonne et de Maisonneuve (M. Préfontaine). Comme il n'agissait pas à titre de député, j'ai droit de le nommer et je le nomme comme associé dans cette entreprise. M. le président, ai-je droit de nommer un député lorsqu'il est associé dans une entreprise et que je parle de ses affaires, abstraction faite de sa qualité de député ?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A votre gré.

M. BALL : M. Préfontaine——

Quelques VOIX : A l'ordre——

M. BALL : Quant à vos interruptions, je n'en ai cure, tant que le président m'appuie.

Quelques VOIX : Adopté.

M. BALL : Ne soyez pas si pressés, j'ai encore cinq minutes de délai.

Quelques VOIX : L'heure est expirée.

M. BALL : Ce n'est pas le cas. M. Préfontaine——

Quelques VOIX : A l'ordre——

M. BALL : Voici où je veux en venir: c'est que l'honorable député est associé à ce projet. Il est porteur d'actions, non pas à titre de député, mais comme simple citoyen. Il y a quelques années, M. Armstrong était aussi porteur d'actions dans la compagnie du pont; mais il y a quatre ans, il transporta ses actions à son fils, M. Edgar N. Armstrong. Ces messieurs ont bien un air de famille, mais, il ne faut pas les confondre l'un avec l'autre. M. Armstrong a fait endosser des billets pour la Compagnie de chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs. Il avait endossé des billets, à la banque Ville-Marie pour une valeur de $60,000. Tout le monde connaît la défunte banque Ville-Marie. On vendit ces billets à l'enchère, et M. Préfontaine les acheta à un cent le dollar, soit $600.

Quelques VOIX : A l'ordre——

M. BALL : Le député de Terrebonne institua des poursuites contre M. Armstrong, et obtint jugement. Plus tard, il institua des poursuites contre son fils, afin de faire annuler le transport des actions et de les laisser aux mains de M. C. N. Armstrong. Le tribunal ayant débouté sa demande, il lui fut impossible de saisir les actions et abandonnant toute l'affaire, il fit une convention avec d'autres individus—devrais-je dire brasseurs d'affaires—qui s'adressèrent au parlement pour la construction d'un tunnel ou d'un pont, de façon à donner le coup de mort à cette charte qu'il aurait suffi de remettre en vigueur, puisque tous les travaux préliminaires étaient faits.

L'heure consacrée à la délibération des bills d'intérêt privé étant expirée, le comité lève sa séance et rend compte de l'état de ses travaux.

AMENDEMENT DE LA LOI RELATIVE AU TERRITOIRE DU YUKON.

La Chambre se forme de nouveau en comité afin de délibérer le bill (n° 119) tendant à amender de nouveau la loi du Territoire du Yukon.—Le ministre de l'Intérieur.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable C. Sifton) : Le chef de l'opposition m'a transmis une ébauche de quelques amendements qu'il se propose de faire subir à l'article que j'ai déjà lu en séance de comité. Je ne vois aucune objection aux amendements dont l'honorable député m'a transmis l'ébauche, à l'exception, toutefois, d'un seul. Par inadvertance, on a inclus les mots " Commissaire en Conseil."

M. BORDEN (Halifax) : Oui.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voici la teneur du paragraphe (e) :

Pourvu, cependant, qu'aucune ordonnance rendue sous l'empire de la présente loi imposant une taxe ou un droit régalien ou toute autre chose y relative, ne soit censée avoir un effet rétroactif, etc.

Mon honorable ami en conviendra, ce paragraphe est inadmissible, parce qu'il s'appliquera à toutes les concessins déjà accordées et qu'il aurait ainsi un effet rétroactif. Actuellement, sous l'empire de la loi des terres fédérales, il existe un droit régalien de 5 pour 100 et nous avons l'intention de lui substituer une taxe générale de 2½ pour 100. Nous demandons ici l'autorisation législative, parce que nous avons l'intention d'établir un nouveau mode de perception. Si nous abolissons le droit régalien actuel, pour établir une taxe d'après la teneur de la présente loi, tout en stipulant que la chose n'aura pas d'effet rétroactif, je crains fort qu'on ne puisse dire qu'on s'est soustrait au paiement du droit régalien imposé antérieurement, que cette loi ne nous autorise pas à imposer une taxe. Il nous est impossible de donner un effet rétroactif à une taxe supérieure à 5 pour 100 et cela répond sans doute à la pensée de l'honorable député. Il ne sera pas porté atteinte aux droits acquis en vertu de conventions intervenues avec le gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : A mon avis, le mot " rétroactif " ne comporterait pas le sens que l'honorable ministre lui attribue.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La chose est possible, mais il serait fâcheux qu'on lui donnât cette interprétation.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a certain procès pendants devant les tribunaux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le dernier article protège suffisamment toutes les questions pendantes qui prennent surtout la forme de poursuites portées devant les tribunaux. C'est relativement aux transactions du passé que ces litiges ont surgi et le droit régalien de 2½ pour 100 serait considéré une transaction nouvelle. Quant aux questions pendantes entre le gouvernement et les particuliers au sujet du droit régalien, elles se résument à quelques poursuites provoquées par le fait que nous avons perçu le droit régalien en 1897, alors que nous n'étions pas censés le faire ; c'est-à-dire que nos fonctionnaires ont commencé trop tôt à percevoir ce droit. Voilà le seul différend qui existe, et la cause est portée devant la cour de l'Echiquier.

M. BORDEN (Halifax) : Il est assez rare, n'est-ce pas, qu'on donne un effet rétroactif à ces dispositions ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En abolissant la taxe de 5 pour 100 pour lui en substituer une autre, nous nous trouverons dans la position que voici : on pourrait prétendre que cette disposition est limitée, et qu'il n'y a lieu d'appliquer la taxe que subséquemment. Il vaut mieux que le gouvernement ne s'expose pas à ce risque.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne voudrais pas que la loi prêtât à l'ambiguité au sujet du droit de percevoir des taxes à l'avenir. Je tiens autant que le ministre à parer à cette difficulté. A mon avis, la chose ressort clairement des dispositions de la loi d'interprétation, qui, je suppose, s'appliqueraient aux ordonnances rendues sous l'empire des dispositions d'un statut. L'honorable député le sait, d'après la loi d'interprétation, quand nous révoquons une loi, les dispositions de la loi nouvelle s'appliquent, comme si cette loi eût été primitivement en vigueur, au lieu de la loi abrogée. Est-ce que cela n'obvierait pas aux objections du ministre ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne le crois pas.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi ne pas rendre la chose parfaitement claire en ajoutant à la loi une clause conditionnelle portant que cette prescription n'influera en rien sur la substitution de la nouvelle taxe à l'ancienne ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tout ce que la loi nous autorise à faire est de percevoir le droit régalien. Voilà qui répond à tout, soit que les baux soient émis à l'époque actuelle, soit qu'il s'agisse de baux anciens ou subséquents. Aussitôt que cette loi aura été établie, nous avons l'intention de rendre une ordonnance imposant un droit régalien sur la production de l'or dans le territoire du Yukon, et, immédiatement avant d'en arriver là, nous voulons révoquer les arrêtés ministériels en vigueur sous l'empire desquels est perçu le droit régalien de 5 pour 100. Nous voulons si bien définir législativement la situation, qu'elle ne prête plus au doute. Actuellement, au Yukon, il n'y a pas de propriété minière qu'on prétende être exempte du paiement du droit régalien, sauf en vertu des exemptions stipulées dans les arrêtés ministériels relatifs au droit régalien. Au lieu de l'exemption et d'un droit régalien de 5 pour 100, il y aura une taxe générale de 2½ pour 100 ; voilà ce que nous avons décidé. Nous voulons que notre droit à ce sujet ne prête pas au doute. Les seuls litiges qui existent actuellement ont surgi de certaines réclamatins qui s'appuient sur la loi de 1897. Nous voulons si bien définir la situation qu'il ne puisse plus s'élever de litige, après que l'arrêté ministériel est rendu.

M. BORDEN (Halifax) : La nouvelle taxe entrera-t-elle en vigueur, à dater de l'adoption du nouvel arrêté ministériel ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que le gouvernement ne se protège pas suffisamment en stipulant dans ce nouvel arrêté ministériel que l'ancienne taxe demeurera en vigueur jusqu'à une date fixe, après laquelle la nouvelle taxe sera appliquée ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne le pense pas ainsi. Si nous demandons une loi, c'est qu'il existe un doute à ce sujet. La loi des terres fédérales nous donne indubitablement le pouvoir d'imposer une taxe, mais je doute que nous ayons le pouvoir de l'imposer sous la forme voulue, c'est-à-dire, à titre de droit régalien à percevoir à la ligne frontière, au lieu d'être perçue sur le carreau de la mine. Pour percevoir de cette façon le droit régalien, il nous faut suivre certaines formalités que nous ne pouvons établir par voie d'arrêté ministériel, et sans y être autorisés législativement. Voilà pourquoi nous demandons aujourd'hui ce pouvoir à la législature. Si nous pouvions nous autoriser de l'ancienne loi, le projet de loi en discussion deviendrait absolument inutile. Il y a une question de plusieurs centaines de mille dollars de recettes en jeu, et quand bien même nous perdrions un demi million de dollars, il nous serait impossible de revenir sur nos pas, si nous commettions quelque erreur. Quant au reste de l'article, je suis bien prêt à l'acepter, dans la teneur que lui a donné l'honnorable député. J'ai une proposition à faire qui répondrait sans doute au vœu de mon honorable ami, sans nous exposer à aucun danger : c'est d'ajouter au paragraphe (a) une disposition comme celle-ci : "Imposant une taxe ou droit régalien n'excédant pas 5 pour 100 de la production d'or et d'argent des mines du territoire, taxe qui sera perçue à dater de l'établissement de l'ordonnance." Voilà qui ne saurait prêter à l'ambiguité. Une pareille disposition ne saurait avoir un effet rétroactif.

M. BORDEN (Halifax) : En effet, une pareille disposition aurait son utilité.

M. LANCASTER : Je ferai observer au ministre que le dernier paragraphe de l'amendement ne s'applique qu'aux procès actuellement pendants. Pour donner à ce paragraphe l'effet voulu, il faudrait y ajouter une stipulation qui renfermerait toute cause de poursuites non encore instituées.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous pourrions rédiger ce paragraphe dans les termes que voici : Toute cause de poursuites non encore instituées ou tous procès actuellement pendants devant les tribunaux.

M. BORDEN (Halifax) : Encore un mot. D'après l'article 2 de ce bill, le commissaire en conseil possède, en fait de législation relative au territoire du Yukon, des pouvoirs absolument semblables à ceux que le gouvernement des territoires exerce relativement à ces territoires. Un autre article donne à l'exécutif le pouvoir de faire certaines ordonnances relatives au territoire du Yukon et je tiens à savoir si ces pouvoirs peuvent se concilier.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a un article rédigé par le ministère de la Justice stipulant qu'en cas de conflit les ordonnances de l'exécutif l'emporteront. Dans l'état actuel des choses, il sera peu laissé à l'initiative de l'exécutif. Cette initiative n'aura lieu de s'exercer que dans quelques cas particuliers ; et en cas de conflit, afin d'éviter tout litige, nous stipulons que les ordonnances de l'exécutif l'emporteront. Il va sans dire que nous avons le droit de mettre notre veto sur toute ordonnance quelconque et l'effet de cet article tend tout simplement à obvier à tout litige inutile.

M. BORDEN (Halifax) : Cela revient à dire qu'il y aurait lieux d'exercer le droit de veto. J'ai encore une proposition à faire, ce serait simplement d'ajouter à l'article 6 une disposition semblable à celle que nous avons inscrite à l'article 3.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La loi ne donne aucun pouvoir nouveau au gouvernement des territoires. Tout au plus pourrions-nous ajouter une disposition semblable à celle en vogue dans les états américains, stipulant qu'il ne sera pas porté atteinte aux droits acquis ; or, ici, nous ne faisons que suivre la loi des Territoires du Nord-Ouest et il n'a pas surgi d'embarras. On ne s'y occupe que de questions de propriété et de droits civils de nature purement locale.

M. BORDEN (Halifax) : Si je ne me trompe, il y a un article qui répond à cette objection.

Le comité rend compte de ses travaux sur le bill ainsi qu'amendé, qui, après avoir subi sa troisième lecture, est adopté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Frais d'administration—Nouvelle somme requise pour appointements de commis aux écritures, relativement à l'émission et au rachat des billets fédéraux, $1,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il nous a fallu un crédit supplémentaire pour l'exercice, ce qui porte la totalité du crédit à $9.300. Nous demandons actuellement un crédit qui portera la totalité à $8,000 pour le prochain exercice. Cela s'explique par l'augmentation de la circulation et l'emploi de nouveaux commis.

M. SPROULE : Je pensais que ces billets fédéraux étaient émis par la American Bank Note Co.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député confond cet item avec celui des impressions. La American Bank Note Co imprime et fournit les billets. Hais quelque grande que soit notre confiance dans cette compagnie, nous ne lui confierions pas la signature et l'émission de ces billets. Ce crédit est affecté au paiement de commis chargés de contresigner les billets et de surveiller l'émission. Cette tâche est confiée, dans une large mesure, à des jeunes filles qui touchent, je le dis à regret, d'assez maigres salaires, de $400 à $600.

Ministère des Chemins de fer et Canaux—Administration publique—Paiement des appointements de F. A. Dixon, avancé au rang de commis en chef, nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil, $1,800.

M. BORDEN (Halifax) : Le salaire de ce fonctionnaire est compris, je suppose, dans le crédit déjà voté pour le traitement des employés publics, il ne s'agit ici que de l'augmentation, je suppose. Que devient la somme déjà votée?

Le MINISTRE DES FINANCES : Bien qu il y ait deux crédits, ils ne représentent qu'un seul traitement. Il suffirait peut-être de voter l'augmentation. C'est ainsi que le ministre des Chemins de fer et Canaux l'a porté à son budget.

M. GOURLEY : Ne pourrait-on pas rendre la chose plus claire——

Le MINISTRE DES FINANCES : Il existe déjà un crédit relatif au traitement de cet employé. Il ne s'agit ici que de son avancement.

M. GOURLEY: Ne pourriez-vous pas ajouter ces mots-ci : " en plein paiement de tout salaire," ou quelque chose de ce genre?

Le MINISTRE DES FINANCES : En éprouve définitive, on pourrait rayer le premier item. Cependant, la chose offre quelque difficulté. Je puis assurer la Chambre que je n'ai pas l'intention de payer un double traitement. Toutefois, je n'aimerais pas

rayer ce crédit, en l'absence du ministre. Si l'honorable député (M. Borden, Halifax), désire que l'item demeure en suspens, rien ne s'y oppose.

M. BORDEN (Halifax) : Peut-être serait-il préférable de laisser cet item en suspens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Fort bien. Attendons l'arrivée du ministre des Chemins de fer.

L'item demeure en suspens.

Administration publique—Ministère du Commerce—Paiement des appointements d'un commis de deuxième classe, $1,100.

M. BORDEN (Halifax) : S'agit-il de la nomination d'un nouveau commis ? Et en pareilles circonstances, pourquoi cette augmentation?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce qui explique cette augmentation, c'est que le ministre du Commerce prend à sa charge certaine besogne du ministre du Revenu de l'intérieur, comme l'inspection des denrées principales et celle du grain.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas remarqué de diminution correspondante dans le budget du ministère du Revenu de l'intérieur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Même sans ce changement, le budget du ministère du Revenu de l'intérieur aurait pu accuser une augmentation.

M. BORDEN (Halifax) : Cette augmentation, je suppose, aurait été justifiée. D'ordinaire, une augmentation dans un ministère appelle une diminution correspondante dans l'autre ministère.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'on s'oppose à l'adoption de ces item, il est préférable de les laisser en suspens, jusqu'à l'arrivée du ministre intéressé.

Bureau de l'auditeur général—Paiement des appointements d'un commis de la seconde classe cadette ; frais casuels, commis aux écritures, impressions et papeterie, $3,600.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'auditeur général a besoin d'aide, et nous sommes heureux de la lui fournir. On l'a assez vivement critiqué pour n'avoir pas fait assez de besogne ; il est disposé à s'amender et à gonfler davantage les dimensions de son rapport.

M. GOURLEY : Est-ce que ce nouveau commis tiendra un registre des nombreuses décisions de l'auditeur général infirmées par la bureau de la trésorerie?

Le MINISTRE DES FINANCES : Peut-être cela rentrera-t-il dans les attributions de ce commis.

Ministère des Travaux publics—Paiement des appointements d'un commis de première classe, R. C. Durocher, sous-secrétaire ; nonobstant toute disposition contraire de la loi du service public, $100.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Durocher est un ancien employé fort méritant, à qui je viens de donner de l'avancement.

M. BORDEN (Halifax) : Mais $100 par année, c'est un traitement fort minime.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici d'une augmentation.

M. BORDEN (Halifax) : D'après la phraséologie de l'item, on dirait qu'il s'agit d'un traitement de $100.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'un avancement. Quant au reste du traitement, il y est pourvû ailleurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Borden, Halifax) a raison. L'item devrait être rédigé comme voici : "Paiement d'une augmentation de traitement."

Paiement d'une augmentation de traitement à S. E. O'Brien, nonobstant toute disposition contraire de la loi sur le service public, $400.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. O'Brien vient d'être promu à la charge de commis de première classe ; actuellement, il est secrétaire de la commission d'embellissement de la ville d'Ottawa. En raison du surcroît de besogne, le gouvernement a estimé juste de lui accorder cette augmentation de traitement. Il y a douze ou quinze ans qu'il est au service de l'Etat. Nous lui avons demandé de remplir les fonctions de secrétaire de la commission, et il s'acquitte de cette besogne, le soir.

Edifices publics du Yukon, $36,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je propose de réduire cet item à $34,000.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voici les détails de ces travaux. Edifices de l'administration, remblais et confection d'un trottoir, $6,000 ; Bureau de poste, remblais et aplanissement de terrain, $5,000 ; Ameublement, $1,000 ; hôtel du gouvernement, clôture et trottoir, $3,000 ; palais de justice, $2,000 ; Bureaux des inspecteurs des mines à quatre endroits, ameublement, $15,000. C'est là tout. C'est tout ce que j'ai à demander dans ce but. Tous ces item ont été soigneusement établis avec M. le commissaire Ross. Cette somme suffira pour compléter l'érection et l'ameublement des édifices publics au Yukon.

M. WILSON : Le revenu du Yukon suffira-t-il pour faire face à toutes les dépenses de l'exercice ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, d'une façon générale, on peut dire que les dépenses de l'administration au Yukon ont été inférieures au chiffre des recettes jusqu'aujourd'hui. Sans vouloir rien préciser au sujet d'aucun exercice en particulier, je puis affirmer que la dépense globale est inférieure à la totalité des recettes perçues au Yukon jusqu'aujourd'hui. Le ministre de l'Intérieur a annoncé qu'il se propose d'abaisser le chiffre du droit régalien. Même en pareilles circonstances, nous espérons que les recettes suffiront à faire face aux dépenses. L'excédent des recettes sur les dépenses nous autorise à réduire le chiffre du droit régalien; car, bien que nous tenions à ce que le Yukon puisse faire face à ses propres dépenses, nous ne tenons nullement à en tirer des profits. Sous le nouveau régime projeté pour la perception du droit régalien ainsi réduit, nous espérons percevoir des recettes suffisantes pour faire face à toutes les dépenses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le comité désirerait peut-être avoir quelques renseignements sur une question que nous avons discutée l'autre jour relativement à un employé de M. le juge Dugas. Voici un rapport qui a été transmis à l'architecte en chef par M. Fuller qui, à venir jusqu'à ces derniers jours, demeurait à Dawson à titre d'architecte dirigeant pour le ministère. Voici le rapport qui m'a été adressé relativement à l'affaire de Wm. Saint-Denis et de Louise Collinet.

Ministère des Travaux publics,
Ottawa, 6 mai 1902.

Mémoire à l'honorable ministre.

Relativement à l'affaire de William St-Denis, gardien et de Louise Collinet, matrone, au palais de justice, de Dawson.

Tous les deux ont été employés par le gouvernement, avant que le ministère des Travaux publics se fut chargé de l'entretien des édifices publics de Dawson, au cours de l'hiver de 1900.

La gendarmerie à cheval du Nord-Ouest leur fournit des rations et ils touchaient $80 et $60 par mois d'appointements, respectivement.

Ils étaient chargés du soin du palais de justice et des appartements du juge Dugas, qui se trouvaient dans cet édifice.

A l'automne de 1900 on notifia à notre ministère l'avis que la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ne leur fournirait plus de rations, et sur la recommandation du commissaire du Yukon, il leur fut accordé une indemnité de $30 par mois au lieu de rations, et on leur fournit le logement, le chauffage et l'éclairage. Le palais de justice dont il s'agit ici est l'ancien édifice.

Après que le nouveau palais de justice eut été construit, St-Denis et la femme Collinet y furent transférés, et comme l'ancienne cour de police fut utilisée comme cour de police et que le juge Dugas cessa d'y occuper un appartement, ils furent privés de leur logement, du chauffage et de l'éclairage et furent placés sur le même pied que les autres femmes de ménage à la journée et gardiens, c'est-à-dire que Louise Collinet reçut $150 par mois, sans la pension, le logement, le chauffage et l'éclairage, et William St-Denis reçut $160 par mois, et on leur accorda une chambre au palais de justice, à la condition d'y entretenir le feu, et de garder l'édifice pendant la nuit.

Quand le juge Dugas occupait son appartement dans l'ancien édifice, ils étaient chargés de l'entretien de ces chambres ainsi que du soin du palais de justice.

Lorsque le juge Dugas occupa un appartement dans le nouveau palais de justice, ils continuèrent à veiller à l'entretien de cet appartement, tout comme ils le faisaient auparavant.

Il n'a pas été apporté de modifications aux devoirs qu'ils remplissaient, avant que le ministère des Travaux publics se fût chargé de l'entretien du palais de justice ; sauf que Louise Collinet reçoit le même salaire que les autres femmes de journée, c'est-à-dire : $150 par mois sans la pension, ni éclairage ni chauffage, toute liberté lui étant laissée de faire à cet égard les arrangements qu'elle juge convenable, et William St-Denis reçoit $160 par mois, salaire ordinaire des autres gardiens, sans pension, tandis qu'on lui accorde une chambre au palais de justice, en retour de ses services, comme gardien de nuit.

Voilà tout ce qui en est, au moins dans la mesure où le ministère des Travaux publics est intéressé.

Si William St-Denis a été démis de sa charge de gardien du palais de justice, cette démission a dû avoir lieu après mon départ de Dawson en mars ; par conséquent, je ne saurais dire quelle en est la cause.

Les gages ordinaires des hommes au Yukon sont de $7 à $8 par jour.

Les gages ordinaires des femmes sont de $5 à $6 par jour.

J'ai l'honneur d'être, honorable monsieur,
Votre obéissant serviteur,
T. W. FULLER.

Je télégraphiai à M. Bertrand et il répondit que Louise Collinet et son mari avaient été congédiés pour cause de désobéissance. Voilà tout ce que j'en sais.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne sais comment l'architecte dirigeant explique sa lettre où il dit :

Vous continuerez donc votre service chez M. le juge Dugas et vous exécuterez ses ordres au sujet de tout ouvrage qui vous sera demandé en votre qualité de matrone du palais de justice. Vous vous entendrez avec le juge pour vos repas que vous ne devrez point, sous aucun prétexte, prendre dans les pièces du palais de justice.

En quoi ces gens dépendaient-ils du juge Dugas au sujet de leurs rations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils furent transférés du ministère de l'Intérieur à celui des Travaux publics et jusqu'alors, on ne leur avait payé que $60 et $80 par mois respectivement. On augmente ensuite leur salaire et on leur fournit le logement et les rations. Subséquemment, on leur supprima le logement et les rations et ont les mit sur le même pied que les autres gardiens et femmes de peine, la femme recevant $150 par mois et restant libre de prendre ses repas où elle voudrait. Je crois qu'elle s'entendit avec M. le juge Dugas pour manger chez lui et elle m'a tout l'air de lui avoir payé sa pension. Je ne suis pas ici pour défendre le juge ; je n'ai pas ce devoir; mais j'expose les faits tels que je les comprends. Je n'ai pas à me prononcer

au sujet de cet arrangement et il ne m'incombe pas de le défendre. Tout ce que j'ai à dire, c'est que le ministre des Travaux publics a traité ces gens-là avec les égards ordinaires. Quant à l'arrangement conclu avec le juge Dugas, c'est à ce dernier de dire s'il était convenable ou non. Pour moi, je n'ai rien à y voir.

M. BORDEN (Halifax) : L'architecte n'explique pas du tout pour quelle raison il a donné l'ordre à cette matrone de rester à l'emploi du juge Dugas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il donne une explication dans son rapport. La gendarmerie à cheval avait pris les dispositions nécessaires pour faire entretenir l'appartement de M. le juge Dugas par le gardien et la femme de peine. Le juge habitait alors les quartiers de la gendarmerie et, soit à tort ou à raison, lorsqu'il déménagea les arrangements qui avaient été conclus subsistèrent. Mais, grâce à Dieu, ces choses-là ne se répèteront plus. Je vais essayer d'en prévenir absolument le retour. Dorénavant, c'est le commissaire du Yukon qui aura à régler ces questions; dès que j'ai su qu'il y avait un gouvernement au Yukon, je me suis empressé de me décharger sur lui du soin de ces affaires-là.

M. BELCOURT : Je suppose que ce rapport de M. Fuller établit tout simplement que le juge Dugas a demeuré dans l'ancien palais de justice deux ans, ou jusqu'à ce que le nouveau palais de justice eût été construit. Louise Collinet étant employée comme femme de peine et son mari comme gardien au palais de justice, ils avaient le devoir de tenir l'édifice en bon état de propreté et de prendre soin de M. le juge Dugas qui avait son appartement au palais de justice même. C'est là qu'ils vivaient tous les trois, et tant qu'il leur fut permis d'y demeurer, Louise Collinet et son mari recevaient un salaire et des rations. Quand le palais de justice fut construit, on trouva un nouvel appartement pour le juge. Les personnes en questions reçurent un salaire de $150 et $160 respectivement, par mois, mais elles devaient se nourrir elles-mêmes. Il me semble qu'il n'y a rien de plus évident que cela, et je ne puis voir où se trouve le mal dans toute cette affaire.

M. BORDEN (Halifax) : A un certain point de vue, ces renseignements peuvent constituer une explication quelconque. L'honorable monsieur connaît parfaitement ce dont il s'agit, et peut-être pourrait-il nous expliquer ce que signifie la phrase suivante : " Vous vous entendrez avec le juge pour vos repas."

M. BELCOURT : Je ne puis parler d'une convention dont je ne connais pas le premier mot, mais je puis comprendre le rapport que j'ai entendu lire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis dire que cet ordre ne vaut rien maintenant.

M. SPROULE : Nous examinons avec beaucoup d'attention et même avec une grande suspicion tous ces item, parce qu'ils représentent chacun un montant énorme. On nous a dit que les gages étaient très élevés.

M. BELCOURT : Cinq fois plus élevés qu'ici.

M. SPROULE : Quand nous avons demandé des explications, on nous a dit que le gouvernement avait été obligé de payer $20 la corde de bois, mais voici un journal de Dawson qui déclare que les particuliers achetaient à $6 la corde, le bois que le gouvernement payait $20 la corde. Cela suffirait à éveiller nos soupçons. On a prétendu, l'an dernier, que tous ces édifices étaient complètement meublés. Aujourd'hui, on nous demande de voter $24,000 pour finir l'ameublement de ces bâtiments.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet item se rapporte à la construction de quatre bureaux des mines, au nivellement du terrain, à la construction d'une clôture, etc.

M. SPROULE : On ne cesse de nous dire que tout se vend à un prix fou dans ce territoire, mais des lettres de certains amis et les journaux locaux nous affirment le contraire. On affirme que le gouvernement paie des prix exorbitants pour tout ce dont il a besoin, ou bien l'agent retire des bénéfices énormes de tous ces achats.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons demandé des soumissions publiques pour la fourniture de ce bois ; le plus bas soumissionnaire demandait $11 par corde ; il a fallu ensuite faire scier le bois, ce qui a coûté $4 par corde. J'ai devant moi le journal dont vient de parler l'honorable monsieur, et je constate que le bois dont il est parlé dans cette feuille comme se vendant $6 la corde est du bois debout non coupé. Cependant, nous avons demandé des soumissions et c'est le plus bas soumissionnaire qui a eu l'entreprise.

M. SPROULE : Voici un journal de Dawson portant la date du 5 avril.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la gazette que j'ai ici.

M. SPROULE : Voici ce que dit ce journal :

Le gouvernement a payé $20 la corde de bois. L'entreprise n'a pas été donnée après soumissions, parce que peu de personnes ici ne pouvaient fournir ce bois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela n'est pas vrai.

M. SPROULE (lisant) :

Comment se fait-il qu'il n'y ait pas un fonctionnaire assez respectable et assez honnête pour dire au ministre des Travaux publics que tout ce bois a été acheté par un intermédiaire au prix de $6 la corde ; que les marchands de

bois ont vendu au détail, durant tout l'hiver, du bois semblable à $10 et $12 la corde ; il y a une différence de $6 à $10 la corde, qui doit être payée. Très peu de gens ici peuvent fournir ce bois. White et Eaton peuvent vendre tout le bois nécessaire au gouvernement à $8 la corde. Alexandre Prudhomme, Jeff Davidson, Dan Matheson et une demi-douzaine d'autres marchands bien établis peuvent remplir cette commande pour un prix encore moins élevé. La personne qui a fourni ce bois au gouvernement peut-elle nous faire connaître son nom, le prix qu'elle a reçu et le montant qu'il lui a fallu payer pour obtenir cette entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce nommé Prud'homme dont le nom est mentionné ici, a demandé, dans sa soumission, $18 par corde de bois non coupé.

M. SPROULE : Je dois ajouter que j'ai reçu une lettre d'un monsieur en qui j'ai une grande confiance ; il corrobore ce que publie cette feuille. En présence de ces faits, il nous est permis de croire que le gouvernement a payé un prix très élevé pour ce bois, ou qu'un certain agent a fait un bénéfice considérable. Quoi qu'il en soit, le gouvernement semble payer pour tout ce qu'il achète un prix de beaucoup plus élevé que celui payé par les simples particuliers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai rien à ajouter, si ce n'est que j'ai ici un rapport de M. Fuller, me donnant les noms des soumissionnaires, car on a demandé les soumissions publiques.

M. SPROULE : Le ministre veut-il nous dire combien de soumissions ont été reçues, qui les ont faites et quels en sont les montants ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avec le plus grand plaisir. Voici comment se lit ce rapport :

Mémoire.

Achat de 600 cordes de bois de chauffage pour les édifices publics de Dawson City, territoire du Yukon, entretenus par le ministère des Travaux publics (non compris les bâtiments réservés à la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest) pour la saison de 1901-1902.

On a demandé des soumissions publiques le 9 juillet—toutes les soumissions devant être envoyées avant une heure, le 20 juillet 1901.

Il s'agissait d'acheter du bois scié, de l'épinette, du bouleau, mais pas de peuplier. Ce bois devait être en longueurs de seize pieds et être livré à la réserve du gouvernement à Dawson City, pas plus tard que le 10 septembre 1901. Voilà la liste des soumissions reçues :—

C. C. McKay	$15 00	par corde.
R. Creelman	14 50	"
Yukon Fuel Co. (L. L. James Man)	12 00	"
James Hart	12 10	"
R. M. Delgex	12 50	"
Patrick Keys	13 00	"
J. Luck	11 50	"
Canadian Yukon Lumber Co. (la plus basse)	11 00	"
J. H. Davidson	13 20	"
James Williamson	12 45	"
D. A. Matherson	18 00	"
Dwight H. Robinson	11 95	"
R. Young	13 00	"
Gilbert Soule	12 00	"
Alex. McLeod	11 85	"
Edward Fearon	12 90	"
Frank Elliott	12 95	"
G. R. Allen	11 90	"
Alex. J. Prudhomme	13 99	"
H. M. Hemming	13 00	"

L'entreprise fut accordée à la Canadian Yukon Lumber Co., à $11 la corde. C'est cette compagnie qui avait fait la plus basse soumission.

Pour scier, fendre et corder ce bois.

Deux soumissions ont été reçues : Joseph Morgan nous demandait $4 par corde, et M. Foley, pour scier seulement, $3.50 par corde, et pour scier, fendre et corder ce bois, $5 par corde. La plus basse soumission, celle de Joseph Morgan fut acceptée.

Il fallait distribuer ce bois, et c'est ce que nous avons fait nous-mêmes ; ce travail nous a coûté $2.50 par corde.

M. SPROULE : A combien revient le coût total de chaque corde de ce bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A $17.50—$11 pour le bois lui-même ; $4, pour l'avoir fait scier, fendre et corder ; $2.50 pour l'avoir charroyé à différents endroits.

M. SPROULE : Quel était le prix d'abord exigé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agissait de bois mesurant 16 pieds de long. Il a fallu ensuite le scier, le fendre et le distribuer à différents bâtiments de la réserve du gouvernement.

M. SPROULE : Le ministre nous a dit que ce bois n'était pas trop cher à $20 la corde. S'il en est ainsi, il y a certainement une différence étonnante entre le prix payé par le gouvernement et celui payé par les particuliers——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que pouvais-je faire de plus ? Nous avons demandé des soumissions publiques !

M. SPROULE : Que l'honorable ministre me permette de lui dire que vu les renseignements fournis ici, niant que cette entreprise ait été accordée par soumissions publiques, et indiquant que ce bois se vendait $6 la corde, nous avons raison de faire cette enquête. Le ministre a donné des explications; il a déclaré que l'entreprise avait été donné par soumissions publiques, et que le bois se vendait le prix qu'il a mentionné. Je ne prétends pas qu'il a rempli plus ou moins son devoir, mais il est bon que nous ayons ces renseignements pour dissiper les soupçons que nous pouvions avoir d'un "job" quelconque.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serais surpris qu'il y eût quelque chose de malhonnête dans cette opération, parce que l'architecte est un jeune homme très respectable.

M. BORDEN (Halifax) : En consultant le compte des dépenses se rapportant aux édifices publics du Yukon, pour le dernier exercice, je constate qu'on a suivi à l'égard d'autres personnes, la ligne de conduite qu'on avait adoptée à l'endroit de M. le juge Dugas. C'est ainsi, par exemple, que je remarque qu'on a payé $494, pour l'éclairage à l'électricité, $759 pour le bois de chauffage, et $49.50 pour la pose d'appareils servant à l'éclairage à l'électricité à la résidence de M. le juge Craig. Ce cas ne diffère aucunement de celui de M. le juge Dugas. Il prête autant le flanc à la critique. Je désire répéter ce que je disais, l'autre soir, lorsque j'affirmais que le ministre des Travaux publics avait tout autant le droit de se procurer pour lui-même et pour le ministre des Finances des maisons aux dépens du public.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis responsable, sans doute, mais je veux déclarer que cette politique n'est pas mon fait. Le gouvernement avait décidé de construire des maisons pour ces juges. Nous avons constaté que cela entraînerait une dépense trop élevée, mais nous avons payé le loyer et l'entretien des maisons qu'ils occupaient. Je dois porter la responsabilité de cet état de choses, que ce dernier soit bon ou mauvais; mais qu'il soit bien entendu que je ne suis pas seul responsable——

M. BORDEN (Halifax) : Je ne m'attaque pas spécialement à l'honorable gentleman, mais bien au gouvernement. Supposons que le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances, en outre du traitement qu'ils reçoivent, comme membres du gouvernement, retirent $3,000 ou $5,000 comme frais d'entretien, et que, de plus, ils prennent l'argent voté pour l'entretien des édifices publics d'Ontario pour s'acheter à Ottawa des maisons qu'ils meubleront, chaufferont, éclaireront à la lumière électrique, ils se trouveraient dans la position qu'occupent ces deux juges, le commissaire des mines, et le commissaire du Yukon. Je crois ne pas me tromper en disant que le commissaire des mines reçoit une allocation de subsistance. Cela est-il vrai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois pouvoir répondre dans l'affirmative.

M. BORDEN (Halifax) : Je constate qu'on a dépensé $3,826.15 pour sa maison.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je ne me trompe, quelques-uns de nos fonctionnaires ont eu leur logement, durant un certain temps, aux étages supérieurs d'un édifice public. C'est peut-être ce qui s'est produit dans le cas qui nous occupe, mais je ne suis pas certain de cela.

M. BORDEN (Halifax) : Alors même que tel serait le cas, il ne s'ensuit pas nécessairement que le pays doit payer le chauffage et l'éclairage pour ces fonctionnaires. C'est aussi le cas du commissaire du Yukon. Si je ne me trompe, on lui a accordé une allocation de subsistance, cependant nous avons dépensé $6,209.89 pour lui fournir des appartements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Assurément, mon honorable ami reconnaîtra avec moi que le gouvernement a tout autant le droit de loger le commissaire du Yukon que de fournir le logement au lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest. Nous venons de terminer la construction d'une maison destinée au commissaire et il est juste que nous la meublions, car ce fonctionnaire représente le Canada dans ce territoire.

M. GOURLEY : Vous n'accordez pas de frais d'entretien au lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse. Vous ne lui donnez qu'un traitement de $9,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami ne doit pas oublier que les provinces fournissent à leur lieutenant-gouverneur tout l'ameublement dont ce dernier a besoin.

M. GOURLEY : J'ose affirmer que le lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse donne plus de réceptions dans une journée que le commissaire du Yukon dans toute une année. C'est pour cela qu'on accorde ces frais d'entretien. Nous accordons à un fonctionnaire des appointements qui doivent représenter la valeur de ses services. Il ne peut s'attendre à ce que nous lui donnions, en outre, au hasard, des frais d'entretien et une maison que nous meublerons, éclairerons et nettoierons. Nous fournissons des appartements que nous chauffons et éclairons, à chacun de nos lieutenants-gouverneurs, et nous devons nous attendre à en agir de même à l'endroit du commissaire du Yukon, qui occupe une position à peu près semblable, mais nous ne leur accordons pas d'allocation de subsistance. Que fait de son traitement le juge en question ? Le met-il dans sa poche ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami ne doit pas oublier que pendant un certain temps, le juge du Yukon n'a pas eu d'appointements fournis par le gouvernement. Nous venons de terminer une maison où il demeurera. Je suppose que nous lui accordions cette gratification, avant que cet ouvrage fût terminé.

M. GOURLEY : A mon sens, c'est procéder d'une manière inique que d'accorder à un juge du Yukon un traitement aussi élevé et qu'on refuse aux juges des vielles provinces, dont les obligations sociales sont plus lourdes. A la Nouvelle-Ecosse, le traitement d'un juge n'est que de $4,000 à $5,000, et je puis affirmer que le magistrat qu'on envoie au Yukon n'a l'éducation, l'érudition ni l'état social des juges des anciennes provinces. Cependant, on fait un favori de cet homme ; on lui accorde un traitement plus élevé et on lui donne, en outre, $3,000 comme alloca-

tion de subsistance. Ce n'est pas tout, on lui construit une maison qu'on meuble, qu'on éclaire et qu'on chauffe. On l'entoure de serviteurs et de servantes ; on le traite en prince. Cela me semble souverainement injuste, surtout si je considère le fait que le gouvernement a refusé d'augmenter d'un misérable $1,000 le traitement des juges de la Nouvelle-Ecosse. Assurément, cette anomalie ne doit pas être l'effet d'un simple hasard, mais bien plutôt celui d'une politique bien arrêtée. Quelle est cette dernière ?

Je ne prétends pas insinuer que c'est le favoritisme qui mène le pays, mais il est bien pénible d'avoir à constater l'état de choses qui existe au Yukon. Voici un homme qui n'a pas été choisi pour remplir cette position de juge, après tout, il n'est qu'un simple magistrat, à cause d'une érudition ou d'une instruction exceptionnelle, et qui est, en réalité, un homme bien ordinaire ; cependant, on le traite avec plus de faveurs et d'égards qu'on n'en montre à l'endroit d'aucun autre juge du pays, qu'importe la position éminente que ce jurisconsulte occupe dans la profession légale. Cela demande des explications. Voici un item se rapportant au juge Dugas : son appartement nous coûte $4,000, son traitement, $5,000 et ses frais d'entretien $3,000, soit en tout $12,000. Ce montant pourrait payer les traitements de la moitié des juges de la Nouvelle-Ecosse. Il doit y avoir quelque chose de louche dans tout cela, et l'honorable ministre devrait nous expliquer en vertu de quel principe cet état de choses se continue. On a allégué que l'opposition est à blâmer pour ne pas avoir protesté vigoureusement contre ces différents item, on nous dit que nous n'aurions pas dû en permettre l'adoption. Sans doute, et je suis à blâmer moi-même pour ne pas avoir étudié davantage cette question ; mais l'honorable ministre peut difficilement espérer échapper à la responsabilité qui lui incombe par une défense de ce genre. C'est le gouvernement, et non l'opposition, qui est responsable des moindres dépenses publiques.

On nous a dit que le coût de la vie était extraordinairement élevé au Yukon. J'oserais affirmer, que sous ce rapport, la vie n'a pas coûté beaucoup plus à Dawson City qu'à Victoria et qu'à Vancouver. Comment en serait-il autrement? Il nous faut quatre jours pour nous rendre de Victoria ou de Vancouver à Dawson City. Il y a une ligne de chemin de fer complètement terminée ; il y a en outre, un service de navires bien organisé et à bord desquels, nous pouvons déposer toutes les provisions dont nous avons besoin, et qu'il nous est facile d'acheter dans l'est du Canada, aux mêmes avantages que ceux que peuvent avoir les gens de Victoria ou de Vancouver. La seule différence dans le prix entre Dawson City et Victoria et Vancouver, se trouve dans les prix de transport de ces dernières villes au Yukon. Si nous avons un service télégraphique, une ligne de navires et une voie ferrée aussi parfaite, le coût suplémentaire du transport devra être très peu élevé. J'oserais dire que cette raison du coût extraordinaire de la vie, ne peut soutenir l'examen. Je suis parfaitement convaincu que si nous télégraphions à Dawson pour connaître le cours du marché, nous constaterions que, quant aux denrées, il n'est pas de beaucoup plus élevé que celui des marchés de l'est.

Comment? Les membres du parlement ne reçoivent qu'une misérable indemnité de $1,500 par session, et les ministres de la couronne doivent remplir leurs fonctions en ne retirant qu'un traitement de $8,000, par année! En vérité, je plains l'honorable ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous avez bien raison.

M. GOURLEY : L'honorable gentleman occupe une position supérieure à celle du juge Dugas. Il ne reçoit qu'une bagatelle de $8,000, alors que le traitement du juge du Yukon est d'environ $13,000. Il me semble que le ministre devrait démissionner pour protester contre l'injustice évidente dont il est la victime.

M. McEWEN : Il devrait se rendre au Yukon pour remplir les fonctions de juge.

M. MORIN : Il devrait renvoyer le juge prendre sa place.

M. GOURLEY : Je ne crois pas que l'honorable ministre des Travaux publics ait eu l'idée du champ fertile qui s'offrait à son exploitation au Yukon, car autrement, il aurait abandonné la position qu'il occupe maintenant. Je veux savoir tout ce qui se rapporte à cette histoire du coût excessif de la vie à Dawson City. A mon avis, la vie ne coûte pas beaucoup plus cher au Yukon que dans les autres parties du Canada. Cette opinion se trouve basée sur cette lettre où il est dit que le juge en question tient une maison de pension à très bon marché, en vérité. J'ai l'intention de faire un voyage à Dawson, cet été, et de constater de visu comment est tenu cette maison de pension. Le juge en question réclame $40 par mois pour la pension du gardien de sa maison. La vie ne doit pas coûter si cher, puisqu'il peut pensionner cet homme pour $40 par mois. J'ai payé trois fois ce montant, durant tout l'hiver, et je n'ai pas vécu très largement. Il me semble donc que, d'après le juge lui-même, toute cette histoire du coût excessif de la vie au Yukon, n'est pas fondée. Ce que nous devons faire, c'est de réduire son traitement à celui des autres juges, et de faire disparaître cet état de choses qui n'a pas sa raison d'être. Toutes ces sommes supplémentaires ont dû être accordées pour des raisons autres que celles indiquées dans ces item. Il doit y avoir un système quelconque, en vertu duquel ces dépenses sont faites. Pourquoi accorder des faveurs si extraordinaires à ces magistrats, alors qu'on se montre si parcimonieux à l'égard des juges des autres provinces, qui doivent faire

beaucoup plus d'ouvrage et qui doivent posséder de grandes connaissances et une vaste érudition ? Que fait de ces $3,000, comme allocation de subsistance, le juge en question ? A-t-il fondé une école, ou consacre-t-il cette somme à des œuvres de charité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout ce que j'ai à dire, c'est que je demande une crédit de $34,000 pour les édifices publics du Yukon, et pas un seul dollar pour le juge. Mon honorable ami a parlé d'item que nous avons déjà payés, et nous ne pouvons, certes, réclamer cet argent. Je ne demande rien pour le ministère de la Justice. Je n'appartiens pas au barreau, et je ne veux pas être tenu responsable des erreurs des avocats. Que ces derniers se défendent eux-mêmes. Le juge Dugas ne relève pas de mon autorité, et je ne demande rien pour lui. Mon honorable ami, en parlant du traitement des ministres, prétend que ceux-là ne sont pas assez élevés. Eh bien! si ses amis et lui-même désirent que nos traitements soient augmentés, je ne m'opposerai pas à leur demande. Nous ne sommes pas assez rémunérés, et si c'est là le cas de M. Dugas, je le plains sincèrement. L'honorable gentleman, sans le vouloir et sans le savoir, s'est montré injuste dans ses remarques au sujet du traitement et des allocations de subsistance des juges Dugas et Craig. Je suis convaincu que le coût de la vie est très élevé au Yukon. J'ai demandé à mon secrétaire de télégraphier à Dawson City, pour connaître les prix actuels des denrées alimentaires.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Si mon honorable ami de Colchester se rend au Yukon, j'espère qu'il s'informera auprès du juge du salaire qu'il a payé à son maître d'hôtel.

M. BELCOURT : J'ose croire que l'honorable représentant de Colchester (M. Gourley) ne se trouverait pas froissé, si je lui dis que tout ce qu'il a avancé de plus rationel, c'est l'annonce de son prochain voyage au Yukon, pour étudier sur place, toutes ces questions. A mon sens, il eût mieux valu pour lui connaître toutes ces questions, avant de parler comme il l'a fait.

Une VOIX : C'est précisément votre cas.

M. BELCOURT : Non, car je parle de choses que je connais par moi-même. Je me suis rendu au Yukon et j'ai appris assez de choses pour me convaincre que nombre de déclarations faites par mes honorables amis de la gauche, sont absolument erronées. Je crois, et c'est là aussi, à mon sens, le sentiment de toute la Chambre, que le juge Dugas, le commissaire du Yukon, le commissaire des mines, nombre d'autres fonctionnaires se sont rendus dans ce territoire, avec l'entente que le gouvernement leur fournirait le logement, ou leur paierait, outre leurs appointements, leurs frais d'entretien. Tous ceux qui faisaient partie de l'ancien parlement ont compris cela, j'ose l'affirmer. L'honorable député de Colchester nous a dit que le traitement de $10,000 ou de $12,000 des juges du Yukon devrait être réduit à ceux des magistrats ordinaires d'Ottawa ou de la Nouvelle-Ecosse. Je ne veux me montrer aucunement désagréable en disant que cette prétention est parfaitement absurde. J'ai vécu deux mois au Yukon, et je sais que la vie coûte cinq fois plus cher dans cette partie du pays que dans l'est. $12,000 comme traitement, frais d'entretien et de logement, ne représentent pour le juge du Yukon qu'environ $2,400 de ce qu'il gagnerait dans l'est. Je suis prêt à affirmer à la Chambre, d'après les recherches personnelles que j'ai faites, et l'expérience que j'ai acquise, que la vie coûte cinq fois moins cher ici qu'au Yukon. Il m'a fait peine, lors de mon séjour à Dawson, l'été dernier, de voir que le juge Craig se trouvait logé dans une maison que n'auraient pas voulu habiter des gens qui ne gagnent ici que $1,000 par année.

M. GOURLEY : Ces juges font des économies.

M. BELCOURT : Pas du tout. La maison où demeurait le juge Dugas, contenait deux chambres à coucher, outre celle du juge lui-même, et lui coûtait $1,800 par année. Je sais aussi qu'on paie pour un bureau d'avocat, bureau mesurant 10 pieds par 12 et faisant partie d'une petite maison en bois, dans la cité de Dawson, $200 par mois. Si mon honorable ami de Colchester ajoute foi à ma parole, je ne crois pas qu'il trouve que les appointements de ces fonctionnaires sont exorbitants.

Il prétend pouvoir se rendre à Dawson en trois ou quatre jours. S'il faut juger de la vérité de ces autres déclarations par celle-ci, il est évident que l'honorable monsieur ne connaît pas le premier mot de ce dont il parle. Dans les conditions les plus favorables, en faisant correspondances à temps voulu, à chaque point déterminé, on ne peut se rendre à Dawson, en moins de onze à douze jours.

M. GOURLEY : En partant d'ici, mais si vous partiez de Victoria, ainsi que je le supposais ?

M. BELCOURT : Vous ne pouvez vous rendre de Victoria à Dawson City en moins de sept à huit jours. Il faut trois ou quatre jours pour se rendre de Victoria à Skagway, et autant de temps pour se rendre de ce dernier endroit à Dawson. Je suis heureux d'apprendre que mon honorable ami de Colchester va se rendre au Yukon, pour étudier sur place, toutes ces questions.

M. LANCASTER : A mon sens, celui qui connaît certains faits et qui refuse de les dévoiler est aussi coupable que le plus simple ignorant. L'honorable représentant d'Ottawa (M. Belcourt) nous a affirmé qu'il connaît le coût de la vie au Yukon, et comme

preuve de son affirmation, il nous parle du loyer d'un bureau d'avocat. Il s'agit probablement du bureau du juge. L'honorable député a une certaine connaissance de toutes ces questions, et c'est ce qu'il désire faire connaître à la Chambre, mais, s'il veut discuter ces détails, il devra nous dire quelque chose au sujet du coût de la vie à Dawson. Pourquoi ne nous parlerait-il pas du prix de la farine, du bœuf, du bacon, du thé et d'autres articles de consommation ? Alors, nous qui sommes des mathématiciens exacts dans nos calculs, pourrions calculer ce que coûte la vie dans ce territoire. Je suis porté à croire qu'il n'y a pas tant d'exagération dans ce qu'a dit l'honorable représentant de Colchester, particulièrement quand nous constatons que l'honorable député d'Ottawa, voulant lui répondre, se contente de dire que mon honorable ami de Colchester parle à la légère, qu'il ne sait pas ce qu'il dit, et que le coût de la vie est cinq fois plus élevé au Yukon que dans l'est du Canada, tout en n'osant dire ce que coûte réellement chaque article de consommation journalière.

M. SPROULE : En réponse à ce qu'a dit l'honorable représentant d'Ottawa (M. Belcourt), je vais citer du grand journal que j'ai ici, la liste des prix des denrées, à la date du 13 février. Le bœuf coûte 30 cents la livre. L'honorable monsieur prétend que la vie coûte là-bas cinq fois plus cher qu'ici. Peut-il acheter du bœuf à Ottawa, à un cinquième de ce prix, soit à 6 cents la livre ? Au Yukon, le veau se vend 40 cents la livre. Peut-il acheter ici cette viande à 8 cents la livre ? Le porc coûte 45 cents la livre. Passons à d'autres denrées alimentaires. Au Yukon, on exige $12.50 par cent livres de sucre. Le cinquième de ce prix représente 2½ cents la livre. Mon honorable ami peut-il acheter, à Ottawa, du sucre à ce prix ? Les fèves, à Dawson, coûtent $8 le cent livres. Il n'est pas probable que l'honorable monsieur puisse acheter, ici, ce produit à un cinquième de ce prix. La farine d'avoine roulée se vend $10 le cent livres. Le cinquième de cette somme représente 2 cents la livre, et vous payez, ici, plus cher que ce prix. Les lapins coûtent 50 cents chaque. L'honorable gentleman peut-il les acheter ici à 10 cents pièce ? Les volailles coûtent 40 cents la livre. Mon honorable ami peut-il acheter les volailles à 8 cents la livre, ici ? En parcourant toute cette liste, je constate que les prix indiqués ne confirment pas la déclaration de mon honorable ami.

M. BELCOURT : La moyenne des gages n'est-elle pas un criterium exact qui nous permet de juger du coût de la vie ?

M. SPROULE : Je parle des denrées dont le prix sert à déterminer le coût de la vie.

M. BELCOURT : L'honorable monsieur ne sait-il pas que la moyenne ordinaire des salaires est de $10 par jour ?

M. SPROULE : Non, car je vois par ce journal que les gages ordinaires sont de $5 par jour. Le gouvernement peut payer ce qu'il voudra, mais d'après ce journal, ce sont là les gages payés par les patrons ordinaires. Du reste, ce n'est pas là le moyen de juger du coût de la vie ; il vaut mieux prendre le prix des articles qui servent à l'alimentation. C'est lui, surtout lorsqu'il s'agit de Dawson, qui nous fera connaître ce que coûte la vie au Yukon. Les prix indiqués par ce journal contredisent l'affirmation de l'honorable représentant d'Ottawa.

M. HENDERSON : L'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) prétend que la moyenne des gages est un criterium juste du coût de la vie. Un juge de la cour Supérieure qui reçoit un traitement de $7,000 mange-t-il plus qu'un ouvrier qui ne reçoit que $1.25 par jour ? La moyenne des gages ne peut donc servir de base de comparaison.

M. GOURLEY : Que m'importent les attaques, toutes d'un caractère personnel, auxquelles s'est livré le représentant d'Ottawa ? Je crois, cependant, qu'il n'aurait pas pris cette attitude, s'il n'eût reconnu, ce qui est évident, qu'un article ne coûte pas plus cher au Yukon qu'à Toronto et à Montréal, si on retranche les frais de transport.

Si l'honorable député s'était inspiré de cette proposition pour parler, je l'aurais écouté avec la plus grande réserve. Ce n'est pas la première fois qu'il nous est donné d'entendre des déclarations de ce genre et chaque fois que nous les avons entendues, nous nous sommes sentis portés au sommeil. Tous les ans, en venant nous proposer de voter ces crédits extraordinaires, on nous répète: mais la vie coûte très cher au Yukon. Je pense que l'honorable député ne s'est pas du tout renseigné à cet égard. Lorsqu'il y est allé, il emportait probablement avec lui le montant d'une grasse retenue et il s'occupait peu de savoir s'il lui faudrait dix cents ou cent dollars par jour pour payer ses frais d'entretien dans cette région. Quoi qu'il en aît dit ce soir, je suis d'avis qu'il n'en coûte pas beaucoup plus cher pour vivre au Yukon, à l'heure qu'il est, qu'il en coûte à Victoria ou Vancouver; l'augmentation doit probablement provenir des frais de transport seulement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le lard coûte 45 cents la livre.

M. GOURLEY : Pourquoi n'allouerait-on pas à un juge de Victoria aussi bien qu'à un juge du Yukon ses frais d'entretien et toutes ses dépenses extraordinaires. Les déclarations de l'honorable député d'Ottawa ne me semblent pas venir à l'appui de l'attitude du ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Alors je veux qu'on raye ces mots.

Québec—Améliorations au port. $100,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La Chambre s'attend probablement à ce que cet item soit expliqué. On a déjà consacré beaucoup d'argent à l'amélio-

ration du port de Québec, mais je regrette de le dire, une grande partie de cet argent-là a été dépensé sans avantage pour le public. Je n'entends pas faire ici de l'histoire ancienne. Laissons dormir les choses du passé et tournons nos regards vers l'avenir. Nous aurons bientôt, je l'espère, une ligne de steamers rapides ; c'est ma conviction que la solution de cet important problème ne souffrira pas beaucoup de retard.

M. SPROULE : Je me permettrai de rappeler à l'honorable ministre qu'il y a déjà cinq ans que nous entendons exprimer cet espoir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les bonnes choses ne perdent rien à être entendues plus d'une fois. Il vaut mieux aller lentement mais sûrement. Si nous avions essayé d'établir une ligne de steamers rapides il y a deux ou trois ans, il nous en aurait coûté beaucoup plus qu'à présent. De fait, jusqu'à il y a une couple d'années, il aurait été impossible d'y réussir sans dépenser une somme fabuleuse. Cependant, le port de Québec n'est pas encore outillé et il n'y a là qu'un seul endroit où les navires de fort tonnage puissent aborder. Un navire doit mouiller au milieu de la rivière pour laisser ou prendre une cargaison et encore faut-il qu'il appelle des allèges à son secours pour celà.

Il faut absolument que le port de Québec soit outillé. J'ai ici un plan d'améliorations que je prie les honorables députés d'étudier avec moi. On y voit la reproduction du fameux bassin Louise qui a fait tant parler de lui depuis des années. Nous nous proposons de construire quatre mouillages pour les plus gros navires. Il y aura là 40 pieds d'eau à marée haute. Naturellement, nous construirons les coffrages en eau plus profonde que ceux qui ont existé jusqu'à ce jour et nous les construirons de façon à ce qu'ils soient plus solides. Ces travaux que j'entends poursuivre graduellement coûteront environ un million de dollars. Je ne cacherai pas au comité que l'outillage d'un port comme celui de Québec ne peut s'obtenir sans beaucoup d'argent.

Ce plan m'a été recommandé par mes fonctionnaires, mais en en propose un autre qui comprend la conservation et l'usage des travaux qui existent déjà dans une autre partie du port, c'est-à-dire la partie où tous les chemins de fer convergent, comme les honorables députés peuvent le voir. Je voudrais que toute la députation s'intéressât davantage à la question du transport et se donnât la peine de comparer nos dépenses à celles beaucoup plus considérables que nos amis les Américains n'ont pas craint de faire dans un but analogue. Je dirai que ces plans que je propose ont été approuvés par les commissaires du havre de Québec et par leur habile ingénieur. J'espère que dans peu d'années nous aurons complété l'outillage de notre port de manière à permettre aux plus grands navires d'y entrer. Il est vraiment malheureux que jusqu'ici ce soit des ingénieurs étrangers qui nous aient préparé des plans; ils ne connaissent rien de notre pays.

M. SPROULE : Il y a quelque chose dans les explications de l'honorable ministre que j'admire. Elles me rappellent l'histoire d'une vieille demoiselle qui pendant onze ans avait toujours persisté à donner le même âge ; le cotiseur lui en ayant un jour fait l'observation : " Je ne suis pas, dit-elle, de ces gens qui racoutent toujours la même histoire d'une façon différente. L'honorable ministre croit qu'il ne saurait répéter trop souvent une bonne chose. Il nous dit, depuis cinq ou six ans, qu'il va bientôt établir une ligne de steamers transatlantiques rapides et il n'en démord pas. C'est toujours la même antienne qu'il vient nous répeter. J'espère bien que la réalisation de ce projet est plus prochaine qu'elle ne l'était il y a cinq ans.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La fusion des différentes lignes de steamers américains nous fait un devoir de ne plus perdre de temps ; je prie l'opposition de remplir sa tâche et de nous pousser à marcher de l'avant d'une façon plus vigoureuse que jamais.

M. SPROULE : Je pense que Québec finira par être notre port océanique, mais cela dans un avenir éloigné seulement. Il est évident, vu surtout le projet d'établissement d'une ligne rapide, que nous ne saurions commencer trop tôt les travaux qu'il faut faire pour compléter l'outillage de ce port. Je ne saurais dire si le plan de l'honorable ministre est bien le meilleur, mais il me semble que nous ne saurions trop nous hâter. Du train que vont les choses depuis plusieurs années il nous faudrait encore bien du temps pour assurer à ce pays une ligne de steamers transatlantiques rapides.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans deux ans ces travaux là seront terminés.

M. SPROULE : Est-ce pour de nouveaux travaux que le ministre demande $10,000?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Je suppose que les données ont été fournies par un ingénieur compétent qui a pris la peine d'étudier la question à fond et de communiquer aux autorités plus qu'une simple estimation?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons pris tout le soin possible. Mes meilleurs ingénieurs ont étudié ce plan, on a fait des sondages et on a pris toutes les précautions possibles.

M. SPROULE : Quelles commodités les élévateurs déjà construit à cet endroit représenteront-ils pour les armateurs? Si je ne me trompe, ces élévateurs sont situés de l'autre côté du bassin ; ils vont se trouver

maintenant plus près du nouveau port, si l'on en juge par le plan d'après lequel on se propose de faire les travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il sera facile de faire circuler des voitures d'un côté à l'autre du bassin. A Montréal, nous entendons construire un seul élévateur pour les trois quais actuellement en construction. Nous avons préparé un plan d'après lequel nous aurons de 800 à 1,000 pieds de distributeurs. Je ne sais pas s'il se fera à Québec un commerce considérable de grain ; je veux bien croire qu'il s'y fera toujours un certain commerce, mais je ne partage pas toutes les espérances de ceux qui croient qu'il s'expédiera de Québec de très grandes quantités de grain. Je compte beaucoup plus sur l'établissement d'une ligne rapide pour le transport des fruits de nature périssable. Je ne vois pas pourquoi des barges chargées de grain ne partiraient pas de Montréal.

M. Hayes, l'administrateur général du Grand Tronc et un des hommes les plus compétents du monde sur les questions de chemins de fer, m'a déclaré lui-même qu'il était de cet avis. Nous avons discuté ensemble cette question et nous l'avons étudiée plus à fond que jamais auparavant. Les navires du Saint-Laurent pourront tous compter sur une bonne part du trafic, de même que ceux des provinces maritimes, lorsqu'ils seront en état de répondre aux exigences actuelles. Lorsque nous aurons sur les lacs assez de navires et assez d'élévateurs pour l'emmagasinage du grain, il faudra bien que ce grain se rende jusqu'à la mer de quelque façon. Je suis sûr que lorsque le Canadien du Pacifique aura achevé la construction de sa ligne courte jusqu'à Saint-Jean, il se transportera un grande quantité de grain jusqu'à ce port, pendant les mois d'hiver. De fait, l'hiver dernier, le Canadien du Pacifique a transporté directement de l'ouest jusqu'à Saint-Jean deux ou trois millions de boisseaux de blé.

M. SPROULE : Jusqu'où ce grain est-il transporté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jusqu'au port de Saint-Jean. Le prix du transport ne permet pas aux chemins de fer de réaliser des profits considérables, mais, d'un autre côté, il ne faut pas oublier que le grain ne représente qu'une partie secondaire des chargements. Un chemin de fer bien outillé a de bons raccordements qui lui permettent de charroyer toutes sortes de marchandises. Si le Canadien du Pacifique transporte du grain sans beaucoup de profit, il trouve une compensation dans le transport des marchandises de nature périssables. Il a une clientèle considérable dans l'ouest des Etats-Unis et il transporte de grandes quantités de viande en conserve et d'autres effets de nature périssable. Voilà ce qui alimente le trafic de ce chemin de fer et ce qui, à l'avenir, contribuera à la création des ports canadiens. J'espère que nous aurons conjointement avec la ligne transatlantique rapide une ligne de bateaux transport ; les deux vont ensemble. Si la compagnie de steamers rapides ne pouvait avoir de bateaux transport elle se trouverait dans une bien mauvaise impasse, car les autres compagnies refuseraient de l'aider à transporter les marchandises qu'on lui aurait confiées. Il est donc de l'intérêt du pays que l'on songe à établir une ligne de bateaux-transport en même temps qu'une ligne rapide ; plus tôt nous aurons compris que nous devons compter sur nous-mêmes, le mieux ce sera.

M. SPROULE : J'ai lu dernièrement dans les journaux que lord Strathcona était en négociation avec certains personnages d'Angleterre au sujet de l'établissement de cette ligne rapide. Le plan de l'honorable ministre donne à penser que d'après lui il se peut que ce projet se réalise bientôt. Pourrait-il renseigner la Chambre au sujet de ce qui se brasse actuellement et qui est de nature à faire croire à la fusion des compagnies de transport transatlantique, et pourrait-il nous dire ce que fait le gouvernement pour prévenir l'absorption d'aucune ligne de steamers par ce trust d'un nouveau genre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas ce que le gouvernement pourrait faire pour empêcher les actionnaires d'une compagnie quelconque de vendre leurs actions s'ils le désiraient. Voilà le point difficile. Nous n'avons rien à dire, et nous ne pouvons rien faire.

M. SPROULE : Ne pouvez-vous pas mettre certaines conditions aux subventions que vous accordez à une ligne de steamers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne parle que du passé. Le premier ministre pourrait parler pour l'avenir s'il était ici. Nous verrons certainement à ce que nos subventions ne restent pas en pure perte. J'ai le plus grand espoir que cette question sera discutée à la conférence impériale et qu'elle sera résolue conformément aux intérêts de l'empire et des colonies. J'attends de cette conférence les plus heureux résultats.

M. SPROULE : Quel les seront la longueur et la profondeur de ce mur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 1,200 pieds d'un côté et 410 de l'autre.

M. SPROULE : De quels matériaux sera-t-il fait?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De béton et de ciment, avec coffrage en-dessous de la structure. Je crois que nous avons eu grandement tort de recourir au coffrage dans le passé. La partie qui est au-dessus de l'eau ne dure que sept à huit ans, et le revêtement ne dure que dix ans.

M. SPROULE : Combien de temps peut durer la partie immergée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toute une éternité, s'il ne survient aucun accident ou si les vers ne mangent pas le bois ; à l'avenir tout le bois sujet à être détérioré par les vers sera créosoté. Je demande un crédit pour l'installation d'un outillage à créosoter le bois.

M. MORIN : Le ministre admet lui-même qu'on a eu grandement tort d'établir ce bassin à Québec. Toutefois, je suis étonné que la leçon ne lui ait servi de rien. S'il réalise le projet qu'il a maintenant en vue, il aurait commis une erreur encore plus grave que celle de ses prédécesseurs. L'honorable ministre a sous les yeux le mauvais exemple des autres, mais l'expérience n'a pas servi à l'instruire et il veut suivre quand même ce mauvais exemple. Il va construire là un petit coffrage et tenir deux ou trois petits navires dans le port et pour cela il va être obligé de creuser le fleuve, de faire miner des rochers, ce qui coûtera peut-être un million ou $2,000,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas de rocher.

M. MORIN : Il n'y a pas de rochers à fleur d'eau, mais il y en a sous l'eau. Si le ministre veut faire du port de Québec, un port convenable, pourquoi ne construit-il pas une jetée qui s'étende de l'embouchure de la rivière Saint-Charles jusque vis-à-vis l'Asile de Beauport. Cela constituerait un des plus beaux ports du Canada, qui offrirait au commerce maritime toutes les commodités désirables. Si le ministre des Travaux publics commençait ce quai à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, il pourrait le prolonger jusqu'à l'endroit que je viens d'indiquer.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. MORIN : Ce quai aurait environ deux milles de longueur. Une trentaine de navires pourraient y aborder en même temps et nous aurions là un port qui durerait à jamais et dont la construction coûterait moins cher que les travaux de raccommodage que veut faire l'honorable ministre et qui sont toujours très dispendieux. Le bassin actuel, qui se trouve dans le port de Québec, a coûté cinq ou six millions de dollors et il est pour ainsi dire complètement inutile. Les navires ne peuvent y pénétrer qu'à marée haute et pour cela il leur faut attendre sept heures par jour, ce qui retarde beaucoup le mouvement du commerce. La construction d'un quai à partir de la rivière Saint-Charles permettrait à tous les navires d'aborder dans le port et l'on pourrait y construire toutes les voies ferrées nécessaires. Le lit du fleuve, jusqu'aux chutes Montmorency, à l'embouchure de la rivière Beauport, est magnifique, l'eau y est très profonde et on pourrait y construire un quai sans avoir beaucoup de dragage à faire. De cette façon, nous aurions créé un port dont tout le pays pourrait être fier. Nous n'aurions pas gaspillé d'argent en travaux de raccomodage ici et là, mais nous aurions fait des dépenses profitables. Le quai que nous avons construit a subi un déplacement d'environ trois pieds et a sombré dans le bassin. C'est un endroit dangereux.

M. BOYD : Avant que ce crédit soit adopté, il conviendrait que le ministre nous fournirait certaines explications à ce sujet. En l'entendant donner ses explications, je le croyais en frais d'exposer partie d'un projet bien défini capable de répondre à tous les besoins présents du trafic, et principalement aux besoins du commerce de l'ouest ; mais après ce que viens de dire l'honorable député de Dorchester (M. Morin), je m'aperçois, comme lui, qu'au lieu de se guider sur un plan bien défini le ministre marche à l'aveugle et cherche à réparer ce qui n'est plus qu'une ruine. Je suis fatigué de tous ces raccommodages de travaux publics dans toutes les parties du pays et de ce gaspillage d'argent que fait le gouvernement sous ce rapport depuis un certain nombre d'années. Il est temps que le gouvernement comprenne son devoir, et adopte un projet mûrement étudié destiné à répondre aux besoins sans cesse grandissants du trafic de l'ouest.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai grandement confiance dans le jugement du député de Dorchester. C'est un homme pratique, dont l'expérience semble avoir convaincu mon honorable ami de l'ouest que nous ne nous y entendons guère dans l'exécution des travaux de ce genre. Le projet de l'honorable député sera appelé à prendre une forme tangible quand notre commerce se sera suffisamment développé pour nécessiter la construction de ces longues jetées dont il nous a parlé. Mais il ne faut pas oublier que ces jetées coûteront bien cher.

M. MORIN : Pas bien cher.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que mon honorable ami accorde un certain degré de confiance à ceux qui se sont surtout occupés de ces questions. Ce n'est pas la première fois que j'entends parler de ce projet. Ayant demeuré dix-huit ans à Québec, je connais le projet de quai dont il s'agit. Sans doute il faudrait beaucoup d'argent pour l'exécution de ces travaux et je pense que dans l'intervalle le pays se contentera d'une modeste dépense que nous faisons en vue d'arriver à fournir les commodités nécessaires à quatre ou cinq steamers. De son côté, mon honorable ami de l'ouest ne devrait pas avoir l'audace, qu'on me passe l'expression, de nous accuser de négliger l'ouest.

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

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis bien aise de l'apprendre. Je pense que le plan que nous proposons aujourd'hui, au sujet du transport, est assez général. Que mon honorable ami veuille bien considérer ce qui se passe actuellement. Les deux grandes Compagnies de chemins de fer, c'est-à-dire le Canadian Northern et le chemin de fer Canadien du Pacifique sont à agrandir leurs élévateurs de façon à leur donner une capacité additionnelle de cinq ou six millions de boisseaux. Dans presque tous les ports situés sur la baie Georgienne on construit ou l'on projette de construire bientôt des élévateurs. A Montréal, les commissaires du havre sont à faire construire un élévateur d'une grande capacité. Le Grand Tronc, de son côté, demande qu'on lui accorde l'espace nécessaire à la construction d'un élévateur qui aura une capacité d'un million de boisseaux. Il surgit partout des élévateurs. Nous avons passé aujourd'hui un bill qui ne serait jamais devenu loi si la Chambre n'était pas sympathique à la partie ouest du pays. C'était un bill très difficile à admettre.

M. SCOTT : Doit-il en résulter quelque tort pour l'est ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je crois qu'il fera du bien à l'est. Mais tous les députés admettront que c'est un bill exceptionnel ; cependant, je l'approuve fortement.

M. BOYD : De quel bill voulez-vous parler ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Du bill concernant les grains ; il est très important. Nous faisons tout notre possible et nous espérons assurer à l'ouest des moyens de transport économiques par l'amélioration de la voie du Saint-Laurent, par l'approfondissement et l'outillage de nos canaux. Lorsque nous aurons sur l'Atlantique de grands navires de transport, comme je m'attends à en voir, lorsque nous aurons établi la ligne rapide, ce qui pourra peut-être prendre plusieurs années, nous aurons complété notre outillage. A l'heure qu'il est, nous faisons ce que ferait tout gouvernement ami du progrès. Nous travaillons à outiller tous ceux de nos ports qui se trouvent situés sur le Saint-Laurent ou sur la baie Georgienne ; nous travaillons à l'appprofondissement de la rivière Kaministikia et de Port-Arthur.

Le Pacifique-Canadien va ajouter considérablement à son matériel roulant et à son réseau ; Le Canadian-Northern travaille au perfectionnement de son outillage. Je crois que nous allons aussi vite qu'on peut raisonnablement s'y attendre. Je sais bien que tout le monde ne partage pas mes vues, mais j'ose espérer que d'ici à deux ans notre réseau de chemins de fer et nos voies navigables seront dans un état tel qu'il nous sera permis d'assurer à l'ouest des prix de transport moins élevés que ceux que les Américains pourraient proposer. Nous avons l'avantage de posséder la voie la plus courte ; tout ce que nous avons à faire, c'est de travailler à ce qu'elle devienne la meilleure, afin d'assurer à nos amis du Nord-Ouest des taxes de transport très peu élevées. Cela nous aidera à créer une marine canadienne qui emploiera un grand nombre d'hommes ; cela nous aidera aussi à créer des villes comme Buffalo et autres villes américaines.

M. MORIN : Je voudrais donner au ministre un avis ; naturellement, il l'écoutera s'il le veut. Il a dit qu'il se proposait de faire des travaux de racommodage au bassin de Québec et qu'il s'occuperait peut-être ensuite de construire un quai qui s'étendrait jusqu'à Beauport, mais il vient d'ajouter qu'il ne désire pas dépenser trop d'argent pour le moment. Eh bien, je me permettrai de lui dire à peu près ce qui va arriver d'ici à une couple d'années s'il ne se met pas immédiatement à la construction de ce quai. S'il ne se met à l'œuvre de suite, il n'osera le faire plus tard, et si quelqu'un prend sa place, il voudra encore attendre une couple d'années avant de procéder. Il faut donc tout d'abord commencer et puis continuer d'année en année jusqu'à ce que les travaux soient finis. Si l'on persiste à faire du rapiécage ici et là et à craindre de commencer les travaux, on ne construira jamais rien. Le ministre nous a représenté que ces travaux coûteraient très cher. C'est vrai, mais de quel avantage sera le quai une fois construit ? On n'aura pas prodigué inutilement les deniers publics, mais on aura construit un quai durable et dont les avantages compenseront largement l'argent qu'il aura coûté.

M. BOYD : L'honorable ministre ne peut pas dire que je lui ai fait une opposition acharnée ou factieuse lorsqu'il a été question de ces différents projets devant la Chambre. Quant à notre façon, à nous, les députés de l'ouest, d'exprimer notre pensée sur les différents sujets qui s'offrent à la discussion, que l'honorable ministre la trouve quelque peu cavalière, cela n'a pas grande importance.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en ai une excellente opinion.

M. BOYD : Eh bien, l'opinion que l'honorable ministre dit avoir de nous, je l'ai moi-même de lui. L'autre soir, l'honorable ministre a discuté différentes questions de cette nature avec le représentant de la Saskatchewan, et il en a profité pour proclamer d'une façon quelque peu véhémente ce que le gouvernement avait fait pour le Nord-Ouest et pour la population qui l'habite. J'ignore ce que les députés libéraux pensent de ce que le gouvernement a fait pour l'ouest ; j'ignore s'ils trouvent qu'il y a dépensé des sommes bien considérables à cet effet, mais, pour ma part, je cherche en vain quels sont les efforts que l'on a fait pour l'ouest qui aient pu entraîner des dépenses considérables pour le pays en général.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique et tout ce qui s'y rattache est indépendant de l'administration du gouvernement ; ce dernier à déjà accordé une légère subvention au chemin de fer Canadien du Nord pour sa division d'Ontario, il y a une couple d'années, mais c'est tout. Je ne sache pas que l'honorable ministre puisse nous accuser d'avoir reçu quoi que ce soit à part cela. Durant tout ce temps, nous, les députés de l'ouest, sommes venus siéger ici pour voter des millions afin d'améliorer la navigation des rivières et canaux de ce pays.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour le bien général.

M. BOYD : C'est possible, mais les discussions dont la députation a été témoin contribuent à démentir cette assertion. On nous accusera peut-être d'être qeulque peu agressifs et de manifester un certain enthousiasme au sujet de la partie du pays que nous habitons, mais il est admis qu'il n'y a encore que le quart des terres de cette grande région qui soit cultivé. Ceci posé et vu les milliers d'immigrants qui se jettent actuellement dans cette partie du Canada, le gouvernement a le devoir de travailler de toutes ses forces à la préparation de l'avenir. Je m'étais imaginé que nous serions enfin appelés à profiter des nombreux avis que les députés de ce côté-ci de la Chambre nous ont donnés et qu'on soumettrait à notre considératin un plan suffisamment élaboré, d'après lequel il nous serait permis de transporter convenablement les produits de l'ouest sur lesquels la population de l'est du Canada compte à bon droit.

Certains députés ont vanté la récolte abondante dont l'ouest a été favorisé, l'an dernier, mais je sais qu'il y a déjà eu au Manitoba deux ou trois récoltes meilleures à celle-là. L'an dernier, le rendement, dans cette province, a été d'environ 22 boisseaux à l'acre ; sur ma propre ferme il a été de 28 boisseaux et la moyenne du rendement a déjà dépassé ce chiffre pendant deux ou trois années. Dans les Territoires du Nord-Ouest le rendement a été plus satisfaisant, mais il ne faut pas considérer la récolte de l'année dernière comme exceptionnelle. Il se peut que nous ayons encore plus de succès et vu l'augmentation du nombre d'acres de terres consacrés à la culture des céréales, il est urgent que le gouvernement se prépare à faire transporter une quantité de grain beaucoup plus considérable que celle que l'ouest ait jamais produite.

Port-Colborne — Améliorations au havre, $100,000.

M. SPROULE : Quel est l'état actuel des travaux commencés à Port-Colborne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a déjà 1,200 pieds de brise-lames de construit sur l'étendue de 5,000 pieds que nous nous proposons de construire, mais je dois dire que cette somme ne suffira pas à parachever les travaux que nous avons été autorisés à faire. Si les honorables députés veulent bien me prêter attention, je leur ferai voir, au moyen de cette carte, ce qui se fait actuellement. Lorsqu'on a préparé les plans du brise-lames, mes ingénieurs étaient d'avis qu'il fallait lui donner une largeur de 40 pieds. Lorsque les plans furent enfin adoptés, j'étais en Europe, et mon collègue, le directeur général des Postes, me remplaçait. Après mûre réflexion, j'ai trouvé qu'il suffirait de donner à ce brise-lames une largeur de 25 pieds. Or, sur le lac Erié, la vague s'élève aussi haut que sur l'Atlantique et en février, pendant une tempête, le brise-lames a subi un déplacement d'une couple de pouces. Je viens maintenant demander un crédit de $100,000 pour ajouter au brise-lames 25 pieds en largeur, afin qu'il ait en tout 50 pieds de large. Pendant une autre tempête qui eut lieu il y a une quinzaine de jours, le brise-lames a subi un autre déplacement d'environ deux pieds, ce qui fait voir comme il est urgent de travailler au parachèvement de ces travaux. Il va sans dire qu'il ne nous en coûtera pas plus cher que si l'on avait adopté les plans préparés tout d'abord par les ingénieurs. Lorsque nous aurons donné à ce brise-lames une longueur de 5,000 pieds, il aura toute la dimension spécifiée sur la carte et ainsi les grands navires qui viendront prendre ou débarquer une cargaison dans le canal auront tout l'espace nécessaire. Le ministre des Chemins de fer et Canaux est à faire faire du dragage à l'entrée du canal. Nous ne serons pas aussi bien outillés qu'à Buffalo, où l'on voit un brise-lames de 5 milles de long et 50 élévateurs.

Nous avons déjà reçu des requêtes de la part de certaines corporations privées nous demandant de leur accorder certains emplacements déterminés où elles construiraient des élévateurs. J'ignore ce que nous ferons, mais dans l'intervalle, nous travaillons à faire pour le mieux. Cette année, M. Woolvin, qui entreprend de transporter le grain à Québec, emploiera une partie du brise-lames. Il aura un élévateur flottant pour opérer le transbordement de son grain qu'il fera charroyer par les grands navires des lacs, jusqu'à Port-Colborne et qu'il dirigera ensuite sur Québec au moyen de bateaux plus petits.

M. SPROULE : De quels matériaux se servira-t-on pour construire cette annexe ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICE : Elle sera construite en bois et la partie supérieure sera en béton.

M. SPROULE : C'est-à-dire la partie qui se trouvera au-dessus de l'eau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, environ sept pieds au-dessus de l'eau.

M. SPROULE : Combien de temps le ministre pense-t-il qu'il faudra pour compléter ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faut que j'accorde l'entreprise sans délai, s'il survenait une autre tempête, ce qui se pourrait fort bien, notre brise-lames serait en danger. Ce qui l'a sauvé jusqu'ici, c'est la grande quantité de roches que MM. Hogan et Macdonald ont laissée à l'intérieur de ce brise-lames tout l'hiver.

M. GERMAN : Il faudrait que le brise-lames fut terminé l'année prochaine ; il n'était pas assez solide, mais le ministre dit qu'il le fortifiera en construisant un mûr en béton à l'intérieur. Il faut de toute nécessité que ces travaux soient terminés l'année prochaine.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils le seront très certainement.

M. GERMAN : Il y aura à discuter plus tard certains détails qui concernent la partie intérieure du havre, mais quant au brise-lames lui-même il répondra à toutes les exigences du commerce.

M. SPROULE : Cela signifie-t-il qu'il ne sera terminé que dans deux ans ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, tout sera fini l'année prochaine; les entrepreneurs ont à leur disposition une excellente équipe d'ouvriers et une quantité considérable de matériaux. J'ai vu de mes yeux l'ouvrage qui se fait là, quand j'y suis allé, vers le commencement de la session actuelle, il y a à peu près trois mois.

M. SPROULE : L'entreprise est-elle accordée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je parle de la première entreprise.

M. SPROULE : Cette partie-là est-elle un coffrage recouvert de béton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Malheureusement non ; je crois qu'en cela nous nous sommes trompés et que nous aurions dû construire en béton. Il nous en aurait coûté un peu plus cher, mais nous y aurions gagné. A l'avenir, au sujet de tous travaux de ce genre, je demanderai au parlement la permission d'employer les meilleurs matériaux, parce que, en fin de compte, ce sont les moins dispendieux. La structure en bois qui s'élève au-dessus de l'eau, c'est-à-dire la partie extérieure, peut durer une dizaine d'années, mais la durée ordinaire varie de sept à huit ans. A Buffalo on a commis à peu près la même erreur que nous; voilà pourquoi on construit maintenant en pierre, ayant soin d'employer de très grosses pierres.

M. SPROULE : Sans doute l'honorable ministre procède d'après des renseignements sur lesquels il se repose pour justifier sa conduite. Toutefois, il me semble qu'on pourrait faire mieux que de construire en coffrage recouvert de ciment à sa partie supérieure. Le bois se trouve encore aussi exposé à se détériorer ?

M. GERMAN : L'immersion du bois ne contribue pas à le détériorer.

M. SPROULE : Combien de siècles l'honorable député a-t-il vécu pour pouvoir être en état de dire cela ?

M. GERMAN : J'aurais tout autant raison de le dire si je n'avais que 5 ans. Les coffrages recouverts d'eau ne sont pas sujets à se détériorer ; c'est ce que reconnaissent tous les ingénieurs et en ces matières c'est aux meilleurs ingénieurs du pays qu'il faut se fier. Tous vous diront que les coffrages immergés et recouverts à leur partie supérieure d'une couche de béton constituent les brise-lames et les digues les meilleures et les plus économiques.

M. SPROULE : Cet avis peut être important, mais l'honorable député ne doit pas s'attendre à ce que nous nous en rapportions uniquement à son expérience.

M. GERMAN : Que l'honorable député demande à n'importe quel ingénieur ce qui en est.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est vrai. Si mon honorable ami (M. Sproule) veut bien me permettre de l'interrompre, je lui dirai que loin de se détériorer le bois immergé devient de plus en plus dur.

M. SPROULE : En est-il ainsi de toutes les sortes de bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, de toutes les sortes. C'est ce que nous enseigne l'expérience.

M. SPROULE : Nous allons accorder l'entreprise immédiatement, mais l'honorable ministre espère-t-il que les travaux seront terminés à la fin de la saison actuelle ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Est-ce qu'on doit approfondir et élargir l'entrée du canal suffisamment pour que la navigation ne souffre plus de l'ancien état de choses ? Et que fera-t-on ensuite pour répondre aux exigences du commerce ? L'honorable ministre s'occupe-t-il de construire des élévateurs à grain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. SPROULE : Sera-t-il fait quelque chose dans ce sens pendant la saison actuelle ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là un point de la politique que j'aimerais mieux ne pas discuter ce soir, attendu qu'il n'en est pas question dans les crédits. Je suis encore du même avis qu'il y a trois ans. Je crois encore que le gouvernement devrait construire des élévateurs dans les ports que nous outillons nous-mêmes. Prenons, par exemple, Port-Col-

borne ou Montréal: à Montréal il y aura un élévateur public parce que les commissaires du havre sont les fiduciaires du gouvernement et des négociants. Je suis d'avis qu'un élévateur devrait tout aussi bien qu'une jetée ou brise-lames être rangé dans la catégorie des travaux publics. Je sais bien que tout le monde ne partage pas mes vues, mais, enfin, il n'en est pas moins vrai que nous nous sommes abstenus de construire nous-mêmes des élévateurs, excepté à Saint-Jean et Halifax, où nous en avons construit pour répondre aux exigences du trafic de l'Intercolonial. Ce sont des particuliers qui ont vu à la construction d'élévateurs dans les ports des grands lacs comme par exemple à Collingwood, à Meaford, à Owen-Sound et à Midland. Mais quant aux canaux ils sont propriété nationale et il s'agit de savoir si nous devrions y construire des élévateurs. C'est ce que le temps nous dira. Si les particuliers peuvent eux-mêmes y réussir, tant mieux; mais quant à moi—je ne parle qu'en mon nom personnel, car mes collègues ne m'ont pas autorisé à dire ce que je vais dire —je crois que le gouvernement serait en meilleure situation s'il décidait de prendre possession des installations terminales aux endroits mêmes où il est maître de certains travaux; en d'autres termes, je crois qu'il nous vaudrait beaucoup mieux d'être propriétaires des élévateurs de Port-Colborne, parce qu'alors nous serions en état de contrôler les tarifs. Je suis convaincu que lorsque Montréal, Québec et Saint-Jean, pour ne parler que des points principaux, seront complètement outilés, notre système de canaux servira beaucoup plus qu'à présent. On est à construire de nouveaux navires. On en construit deux actuellement sur les grands lacs, ce qui veut dire que nos canaux vont être beaucoup plus fréquentés qu'ils ne le sont et, si nous pouvons réussir à contrôler nos propres voies navigables nous nous serons assurés par le fait du contrôle des tarifs. Si nous jugeons à propos de les abaisser afin de faire une concurrence victorieuse à nos amis les Américains, nous serons par ce moyen, plus en état d'y arriver. A la prochaine session, nous devrons décider de prendre cette attitude si les particuliers ne nous ont pas devancés. Bien que le brise-lames ne soit qu'en partie construit, il s'y dirige déjà des navires d'un fort tonnage. Nous aviserons pendant la vacance à ce qu'il convient de faire et les circonstances nous aideront à prendre une décision.

M. SPROULE : Je vois que l'honorable ministre ressemble à McCawber et qu'il attend les événements. On dirait que le gouvernement n'a songé à aucun plan qui fut susceptible de déterminer la solution de cette grande question du transport. Cependant, elle est aussi importante que celle d'avoir des élévateurs et des ports. Il n'y a aucune analogie entre Port-Colborne et Collingwood, Meaford, Goderich, et Owen-Sound, parce que dans ces villes les compagnies de chemins de fer ont des intérêts dans les élévateurs qui appartiennent aux particuliers et ces villes elles-mêmes ont accordé des subventions considérables aux propriétaires de ces élévateurs. Il s'ensuit que ces endroits sont plus favorables que Port-Colborne à la construction d'élévateurs. Je crains que malgré toutes ces dépenses que nous nous proposons de faire, nous ne retirions que la moitié des avantages que nous devions en espérer dans le cas ou les travaux relatifs à l'outillage du port et à la création des utilités indispensables pour l'emmagasinage et la manutention du grain et comprenant le parachèvement de ce quai ou de ce brise-lames, eussent été terminés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'approuve ce que vient de dire mon honorable ami ; cependant, je lui conseillerais d'attendre qu'il soit ministre des Travaux publics pour parler ainsi. Il s'apercevra dans ce temps là, que malgré toute son influence il ne sera pas libre d'agir toujours à son gré. Pour avoir du succès, l'homme d'Etat doit d'abord apprendre qu'il n'y a pas de vertu supérieure à la patience et à la tenacité.

M. GERMAN : M. le président——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Finissons-en, et que cet item soit adopté.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ferai observer au comité que, s'il nous faut discuter à fond la question du transport au sujet de chaque item relatif à un port, à un pont ou à un élévateur, nous n'en aurons pas encore fini dans un mois. J'espère que le comité s'en tiendra autant que possible à la question même qu'il s'agit de discuter.

M. GERMAN : Il me semble qu'un député a droit de traiter une question qui surgit de la discussion de projet intéressant son comté. Je doute que le président de ce comité ait le droit de dire que je devrais m'abstenir de répondre à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je veux être bien compris ; je n'ai pas dit qu'un député ne doit faire que des digressions.

M. GERMAN : N'ayant pas encore dit un seul mot, je doute fort que vous sachiez si je me proposais de traiter la question ou de ne la pas traiter.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ma remarque était faite lorsque vous avez commencé, et si je me la suis permise, c'est qu'il y avait déjà une demi-heure qu'on se plaisait à tourner autour du sujet. Je ne demande qu'une chose aux honorables députés, c'est qu'ils veuillent bien s'en tenir autant que possible à la question qu'il s'agit de débattre.

M. GERMAN : C'est ce que je me propose de faire, et je n'ai pas besoin qu'on me dise comment je dois parler.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député a droit de s'adresser au président, mais non pas de lui faire la leçon, ceci étant contraire au règlement.

M. GERMAN : J'allais tout simplement dire, M. le président, que je me propose de traiter le sujet en discussion, si toutefois on veut bien me le permettre. Si vous me niez le droit d'en parler, je devrai certainement reprendre mon siège.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ce n'est pas là le sens de ma décision.

M. GERMAN : Eh bien ! l'honorable député de Grey-est disait donc que le gouvernement est à construire un brise-lames à Port-Colborne et est à faire une dépense considérable sans du tout songer à faire bénéficier le pays de tous ces travaux. Or, voici la situation : c'est pour arriver à créer un port qu'on a entrepris la construction d'un brise-lames. Le charroyage du grain de l'ouest à l'est du Canada a beaucoup souffert du fait qu'il n'y avait pas de port convenable à cet endroit ; il en est résulté que les navires ne pouvaient pas s'y rendre, que le transbordement du grain a été impossible, et que notre système de canaux n'a pas servi autant qu'il aurait dû. Le gouvernement a consacré environ $100,000,000 à la construction du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent ; toutes ces voies navigables ont été, sont et resteront à jamais inutiles si le transbordement du grain ne peut s'opérer à Port-Colborne. Dès qu'il y aura là un port convenable et des élévateurs comme on en demande, non seulement une partie du grain mais tout le grain des Territoires du Nord-Ouest s'y rendra et sera transbordé dans des navires capables de se rendre à Montréal ou à Québec en passant par ces canaux. De cette façon le transport du blé d'Amérique en Europe coûtera au moins deux cents meilleur marché que par toute autre voie. Il est possible de transporter le grain de Port-Arthur à Montréal par voie du canal Welland et du Saint-Laurent à des conditions aussi avantageuses que de Buffalo à New-York. Les armateurs du Canada et des Etats-Unis se rendent parfaitement compte de ce fait important, et ce que je dis là est tellement vrai que M. Wolvin, de Duluth, un des plus grands armateurs d'Amérique, travaille actuellement à établir une ligne de navires qui transportera le grain de Buffalo à Québec par voie du canal Welland.

Si le gouvernement veut bien se hâter de mettre la dernière main à la création de ces utilités qu'on demande à Port-Colborne, et de construire enfin des élévateurs—et à mon avis c'est ce qu'il devrait faire afin de s'assurer le contrôle des tarifs—le trafic de l'ouest prendra certainement la voie du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent. Actuellement, certaines compagnies ou certains particuliers cherchent à se faire accorder le privilège de construire des élévateurs à Port-Colborne et d'établir une ligne de navires entre cet endroit et Montréal. Je suis d'opinion que le gouvernement devrait s'occuper lui-même de construire les élévateurs à Montréal et à Port-Colborne, contrôler les tarifs et mettre les canaux en parfait état, afin d'assurer, comme il le ferait dans ce cas, le transport des produits de l'ouest par cette voie là, et lorsqu'elle sera devenue insuffisante ou démodée, ouvrir d'autres voies et établir d'autres lignes de transport.

Ce pays a besoin de plus d'une voie transcontinentale ; le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent seront bientôt insuffisants et il nous faudra d'autres moyens d'assurer le transport des produits de l'ouest jusqu'à l'océan. L'ouest canadien est destiné à être le plus grand pays producteur de blé du monde, il produira bientôt plus de grain et du grain de meilleurs qualité que n'importe quel pays et dire qu'il n'y a pas un quart, pas un dixième de la superficie de cette région là qui ait été explorée jusqu'à présent. Dans 20 ans le district de la rivière la Paix produira plus de blé que personne ne saurait se l'imaginer à l'heure actuelle. Nous avons donc le devoir de tourner nos regards vers l'avenir ; les ingénieurs qui ont présidé jusqu'ici au fonctionnement de notre système de canaux s'en sont trop tenus à la considération du présent. Il y a quinze ans ils construisaient le canal Welland en vue de répondre aux exigences de la navigation de ce temps-là, mais sans songer à l'avenir. C'est ce qu'ils ont fait également par rapport aux canaux du Saint-Laurent. Sachons donc envisager l'avenir, ayons donc foi dans le progrès de notre pays, sachons donc nous élever au-dessus des sentiments de parti, certains que tout cela vaudra mieux pour nous et pour le Canada. Nous demandons que l'on dote Port-Colborne des commodités que le temps exige et dont le pays ne saurait pour ainsi dire se passer.

Nous voulons que le canal Welland soit parfaitement navigable ; le peuple sanctionnera les travaux nécessaires à cette fin. Nous devons donc autant que la légitimité et l'économie peuvent s'y prêter, travailler dans toute la mesure de nos forces au développement des ressources de ce pays.

Rivière Kaministiquia—Dragage, $25,000.

M. SPROULE : Ces travaux doivent-ils se faire à l'embouchure de la rivière ou plus haut ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis l'embouchure de la rivière jusqu'aux élévateurs du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. SPROULE : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si le gouvernement va employer son propre dragueur à l'exécution de ces travaux, ou s'il va les donner à faire à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai conclu des arrangements à raison de 15 cents la verge cube.

M. SPROULE : Vous avez accordé l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, à raison de 15 cents la verge cube.

M. SPROULE : Ce n'est pas là le meilleur moyen d'exécuter ces travaux. J'ai posé la question parce que j'ignorais que le gouvernement eût dans les eaux du lac Supérieur des dragueurs capables de répondre aux exigences de ces travaux là. J'ai reçu, il y a quelque temps, d'un citoyen de Duluth, une lettre dans lequelle il me dit qu'il a une couple d'excellents dragueurs. Or, ayant pensé que l'honorable ministre avait grand besoin de machines de ce genre, j'ai cru qu'il serait heureux de conclure avec lui un arrangement d'après lequel cet homme entreprendrait de faire du dragage à n'importe quel point des grands lacs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il nous a fallu employer un dragueur américain précisément dans ces endroits là l'an dernier. Nous l'avons payé 15 cents et demi la verge cube, mais cette année nous ne donnons que 15 cents. Il s'expédiait du grain en quantité, l'eau était trop basse pour permettre aux navires de se rendre jusqu'aux élévateurs et c'est pour cela que j'ai fait les arrangements dont j'ai parlé il y a peu près une semaine.

M. SPROULE : Je passerai cette lettre à mon honorable ami pour le mettre en état de correspondre avec ce monsieur s'il le désire.

Saint-Hyacinthe—Edifices publics, $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'édifice actuel est devenu trop petit, il est nécessaire qu'on y ajoute cette annexe.

M. SPROULE : Des soumissions seront-elles demandées pour ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne parle pas des menus travaux, mais ceux-ci se feront sur soumissions.

Montréal—Succursale du bureau de poste, $30,000.

M. SPROULE : Vous proposez-vous de faire comme à Toronto et d'établir cette succursale loin du bureau de poste?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il nous faut ou agrandir l'édifice principal ou construire une succursale plus loin. Le directeur général des Postes a pensé que ce dernier mode assurera un meilleur service.

M. SPROULE : Vous n'aurez pas besoin d'acheter d'automobiles?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Montréal nous pourrons nous en passer.

Valleyfield—Edifices publics, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Valleyfield est une ville entreprenante, elle a actuellement une population de 12,000 âmes et dans une couple d'années elle en comptera au dela de 15,000. C'est une des villes les plus entreprenantes de la province de Québec et il n'y a pas encore un seul édifice public. L'année dernière, le parlement a été assez bon de me voter un crédit et je ne l'ai pas employé, mais je me propose de faire autrement l'année prochaine. J'ai inscrit au budget principal un autre crédit de $10,000 pour ces travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi avez-vous inscrit $10,000 au budget principal et $10,000 au budget supplémentaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'aurais peut-être mieux fait de mettre les deux ensemble ; mais j'ai agi autrement.

M. BORDEN (Halifax) : Je sais bien que l'honorable ministre n'a pas réuni les deux crédits, mais ce que je désire savoir c'est la raison pour laquelle il ne les a pas réunis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si ce crédit avait figuré au budget il y a un mois, cela ne m'aurait fait aucun bien.

M. BORDEN (Halifax) : Voilà qui est très convaincant, mais je voudrais savoir si l'honorable ministre s'est beaucoup servi de cet édifice comme moyen de cabale dans la dernière élection de Beauharnois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me suis servi de l'argument convaincant dont les politiciens ont coutume de se servir en pareille occasion. Les $10,000 étaient inscrits au budget et les gens savaient que j'allais construire, mais je n'ai pas fait de promesses. Comme l'élection est finie, je vais maintenant pousser les travaux.

M. SPROULE : Je suppose que l'honorable ministre n'a pas manqué de faire voir à ces gens qu'ils avaient un pressant besoin de cet édifice et qu'il a pris grand soin de leur faire entendre que s'ils élisaient son candidat il verrait à le construire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Badinage à part, on a grandement besoin de cet édifice public.

Bureau de poste de Toronto—Construction d'une succursale dans la partie ouest de la ville, $20,000.

M. BORDEN (Halifax) : N'avait-on pas inscrit au budget un crédit pour la construction de cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a $15,000 au budget principal, mais depuis l'inscription de ce crédit nous avons acheté un emplacement. Nous dépen-

serons environ $35,000. Les travaux sont actuellement en voie d'exécution.

M. SPROULE : Cette somme doit-elle couvrir les frais de tous les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Ottawa—Bureau de poste et bureau de douanes, $20,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque ces réparations seront terminées, nous économiserons un loyer de $1,000 par année que nous payons aujourd'hui pour le ministère des Douanes, sur la rue Sparks.

Ottawa—Edifices publics, réparations de murs en maçonnerie, $6,500.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de réparer le mur de l'édifice de l'Est qui menace ruine; il est dans le même cas que l'était un des murs de l'édifice de l'Ouest, il y a trois ans. J'ai été fort surpris de voir comme les murs de ces édifices-là sont faibles.

M. SPROULE : Les travaux seront-ils faits à l'entreprise ou à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils ne peuvent se faire à l'entreprise. C'est l'architecte en chef qui en a la direction.

Rideau-Hall, Ottawa—Drain depuis l'hôtel du gouvernement jusqu'à l'égout de la ville, $7,500.

M. BORDEN (Halifax) : N'y a-t-il jamais eu de drain auparavant :

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, le drain qu'il y avait là est bouché. Nous allons modifier tout le système et réunir le drain de Rideau-Hall et des terrains qui l'avoisinent à l'égout principal qui a été construit par la commission d'amélioration d'Ottawa.

Toronto—Burau de poste, modifications et additions, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le bureau de poste de Toronto est dans un état pitoyable.

M. SPROULE : Si le ministre a trouvé nécessaire d'y faire certaines réparations, pourquoi n'a-t-il pas réuni dans le budget principal tous les crédits qu'il entendait affecter à cette fin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère des Travaux publics a toujours eu l'habitude d'inscrire au budget supplémentaire tous les crédits destinés aux réparations et travaux non encore commencés. Je ne sais trop si cela vaut mieux, mais pour moi je préfèrerais tout inclure dans le budget principal.

Le MINISTRE DES FINANCES : Une raison qui explique cette habitude, c'est que le budget principal est préparé en décembre ou janvier et que à trois ou quatre mois de cette date-là nous sommes plus en état de déterminer combien d'argent il nous est possible de consacrer à ces travaux.

M. SPROULE : Ai-je raison de croire qu'il y a dans le budget principal des crédits destinés à de nouveaux travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y en a pas un.

Jonction de Toronto, édifices publics—Somme supplémentaire, $5,000.

M. BORDEN (Halifax) : Cette somme suffira-t-elle à parfaire la construction de cet édifice-là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le saurais dire. L'entreprise n'est pas encore accordée. Le crédit voté avant celui-ci s'élevait à $5,000.

M. SPROULE : Combien pense-t-on que l'emplacement va coûter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne m'attends pas à payer plus de trois ou quatre mille piastres.

M. SPROULE : J'imagine que l'on construit cet édifice en exécution des promesses faites par le ministre aux électeurs lorsqu'il est allé prêter main-forte à M. Campbell ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami m'attribue des motifs que je n'ai jamais eus. Ce montant figurait au budget lorsque M. Clarke Wallace occupait un siège au parlement.

Hamilton—Entrepôt de vérification, agrandissement, $10,000.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi cette dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'édifice public actuel ne trouve maintenant si petit qu'il est impossible d'y expédier la besogne. Je suis obligé de l'agrandir.

Sainte-Catherine, salle d'exercice, $10,000.

M. LANCASTER : Combien cela va-t-il coûter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne pense pas que ce soit plus de $40,000. L'emplacement nous a été donné et tous les intéressés conviennent qu'il a été bien choisi. Je ne saurais dire exactement quel sera le prix de l'édifice, attendu qu'il y aura une certaine somme à payer, pour appareils de chauffage et autres choses de ce genre; mais nous essaierons de faire ce qu'il faudra.

M. LANCASTER : Je suppose qu'il coûtera de $40,000 à $50,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Certaines résolutions sont rapportées.

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le MINISTRE DES FINANCES : En proposant l'ajournement je tiens à dire que certains départements ont manifesté le désir de consacrer une certaine partie de la journée de demain à l'étude des bills d'intérêt privé. Je crois que cela pourra se faire ; j'en ai parlé au chef de l'opposition qui désire lui aussi que nous nous mettions à l'étude des bills privés, mais je préfère ne rien décider à cet égard avant que le premier ministre soit à son siège. Nous pouvons disposer les choses de façon à consacrer à l'étude des bills privés une certaine partie de la journée de demain ou de lundi.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a une vingtaine de bills d'intérêt privé qui figurent sur le feuilleton de la Chambre; c'est un très grand nombre et il serait malheureux que les parties intéressées eussent fait des dépenses inutiles, parce que la session aurait été trop courte pour permettre l'adoption de ces bills. Lorsque, il y a quelque temps, le gouvernement s'est réservé la journée du lundi, j'ai déclaré que les bills d'intérêt privé exigeraient peut-être une plus grande partie de notre temps, mais le gouvernement a paru être d'un avis contraire. Il ne s'est pas assez bien rendu compte du nombre de ces bills, il conviendrait de leur consacrer une partie de la journée de demain ou de lundi et je serais disposé à appuyer une proposition qui serait faite dans ce sens. Le comité ayant déjà fait le travail qu'il fallait faire par rapport à un certain nombre de bills, il serait peut-être bon de fixer la journée de demain plutôt que celle de lundi pour nous en occuper, mais c'est là une question d'arrangement.

Outre les bills d'intérêt privé quelles sont les mesures du gouvernement que nous serons appelés à discuter, demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous étudierons en comité des subsides les crédits du ministre des Travaux publics.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12 heures 35 samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

SAMEDI, le 10 mai 1902.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 167, du Sénat) concernant la Compagnie d'assurance maritime Royale.—(M. Marcil, Bonaventure.)

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, des députés des deux côtés de la Chambre m'ont prié de faire faire l'appel des bills d'intérêt particulier maintenant. Je propose donc que la Chambre procède à l'étude de ces bills.

M. BORDEN : Il est très désirable qu'on donne à ces bills l'occasion d'être adoptés, et à ce point de vue il vaudrait peut-être mieux commencer par ceux qui en sont déjà rendus à leur deuxième lecture et qui, pour cette raison ne seront probablement pas discutés. Il y a vingt-six bills d'intérêt particulier dont les titres paraissent sur le feuilleton de la Chambre. Huit d'iceux attendent leur seconde lecture et s'ils la subissent, ils pourront être soumis tout de suite aux délibérations du comité.

M. CASGRAIN : Il y a sur le feuilleton de la Chambre un bill auquel je m'intéresse, et auquel j'ai donné avis que je proposerais certains amendements, lorsqu'on a demandé par motion de le renvoyer au comité général. Si l'on s'occupe immédiatement des bills d'intérêt particulier, ce sera naturellement, avec l'entente qu'il me soit permis de proposer ces amendements maintenant.

Le PREMIER MINISTRE : Pour moi, je n'y objecte pas ; mais il se peut que ces amendements soient importants, et cette motion ayant pour objet de mettre tous ceux qui ont intérêt à combattre ces bills, en état d'en prendre connaissance, je croirais plus prudent de laisser en suspens jusqu'à lundi tous les bills auxquels il doit être proposé des amendements.

Motion adoptée.

BILLS D'INTERET PARTICULIER.

COMPAGNIE DU PASSAGE SOUTERRAIN DE MONTREAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 98) constituant en corporation la Compagnie du passage souterrain de Montréal.—(M. McCarthy.)

Article 20, paragraphe *b*.

M. HENDERSON : Lorsque ce bill a d'abord été soumis à la discussion, j'ai fait remarquer que le président n'avait pas lu les mots : "pour construction actuelle" et que j'en avais conclu que ces mots-là n'avaient pas été insérés dans l'amendement. Je tiens à déclarer que je n'ai pas entendu blâmer le scrutateur des bills d'intérêt particulier, ni le tenir responsable de l'omission dont il s'agit.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : C'est la première fois qu'ils paraissent.

M. HENDERSON : Il a été entendu au comité des chemins de fer que ces mots devaient être insérés, et si j'ai cru devoir faire une remarque, c'est que l'article avait été lu sans ces mots-là.

Amendement adopté, ainsi que l'article tel qu'amendé.

Article 21.

M. l'ORATEUR : Mon honorable ami (M. Geoffrion) a donné avis d'une motion demandant que les deux passages souterrains soient construits en même temps. Voilà pourquoi je propose que les mots suivants soient ajoutés au paragraphe *a* :

Et les deux dits passages souterrains pour chemin de fer et grande route seront préparés et construits en même temps.

Amendement adopté, ainsi que l'article tel que amendé.

Le bill rapporté, lu la troisième fois et adopté.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD.

La Chambre se forme en comité pour l'étude du bill (n° 85) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud.—(M. Geoffrion.)

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce le même bill que l'année dernière ? On le dirait.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est le même, excepté que la partie à laquelle on objectait l'année dernière a été retranchée. Ce bill a pour objet de prolonger le délai prévu pour la construction du chemin.

Bill rapporté, lu la troisième fois et adopté.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE GASPE ET DE L'OUEST.

M. GAUVREAU : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité pour l'étude du bill (n° 102) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest.

M. CASGRAIN : Il a été entendu que ce bill devait être laissé en suspens jusqu'à lundi. J'ai donné avis de plusieurs amendements que j'ai l'intention de proposer.

M. PREFONTAINE : Non, il n'y a pas eu d'entente comme celle-là.

M. CASGRAIN : Oui, le premier ministre y a consenti ; j'en appelle à la Chambre.

L'honorable M. HAGGART : Ce bill est retardé jusqu'à lundi s'il y a objection.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Qu'il reste en suspens.

M. PREFONTAINE : Je ne sais rien d'une entente comme celle-là.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'objecte pas à ce qu'on s'occupe de ce bill ce matin même, si les promoteurs et toutes les parties intéressées y consentent.

M. CASGRAIN : L'objection vient de moi ; j'ai à proposer des amendement dont j'ai donné avis pour lundi.

M. PREFONTAINE : Occupons-nous-en maintenant.

M. CASGRAIN : La question est importante et ces avis ont été donnés pour lundi.

Le PREMIER MINISTRE : Si le député de Montmorency persiste dans son objection, il nous devient impossible d'aller plus loin. Nous pourrions discuter ces amendements tout de suite ; il ne sont pas très importants.

M. CASGRAIN : Il y a certaines personnes qui veulent prendre part à la discussion de ces amendements et qui ne sont pas ici ce matin, parce que ces avis ont été donnés pour lundi. C'est ce qui a été entendu lorsque nous avons décidé, ce matin, de procéder à l'étude des bills d'intérêt particulier.

M. l'ORATEUR : En suspens.

Il est rendu compte des délibérations.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER YUKON-PACIFIQUE.

La Chambre procède à l'étude des amendements faits par le Sénat au bill (n° 65), constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Yukon-Pacifique.—(M. McCreary.)

M. FLINT : Tel que je le comprends, cet amendement défend à la compagnie d'étendre sa voie jusqu'à la ligne frontière. Au comité des chemins de fer, ce point a été discuté à fond, et il a été décidé que la compagnie aurait ce pouvoir. Je propose donc que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer pour y être étudié de nouveau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet amendement ne se rapporte pas à la ligne frontière internationale, mais à celle de la Colombie Anglaise. L'amendement du Sénat signifie que la compagnie ne devra pas étendre sa voie à plus de cinq milles de la ligne frontière de la Colombie Anglaise.

M. FLINT : Dans ce cas, je n'ai pas bien saisi le sens de l'amendement.

M. McCREARY : J'étais bien d'avis que la ligne se rendît jusqu'à la frontière de la Colombie Anglaise ; mais d'après l'amendement du Sénat, elle devra s'arrêter à cinq milles en deça. A cela, je n'ai pas encore consenti. Mais je suppose que je devrai y consentir aujourd'hui. Je n'entends mettre aucun obstacle à l'adoption du bill.

Les amendements sont lus pour la deuxième fois et adoptés.

M. SPROULE : Je désire faire observer que l'on finit par adopter une singulière manière de faire accepter les amendements du Sénat. Quelqu'un devrait nous les expliquer afin qu'on sût ce dont il s'agit.

ASSOCIATION FEDERALE DES COMPTABLES.

M. N. A. BELCOURT : Je propose que le bill (nº 160) à l'effet de constituer en corporation l'Association des comptables soit lu pour la deuxième fois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que ce bill a déjà été inscrit sur le feuilleton du comité des bills privés qui doit en être saisi aujourd'hui même, ce qui indiquerait qu'on entend en faire hâter l'adoption par la Chambre. Je ne connais pas particulièrement la nature du bill, mais j'ai reçu de l'institut des comptables de la Nouvelle-Ecosse une dépêche qui se lit comme suit :

L'Institut des Comptables d'ici objecte au bill fédéral ; nos intérêts en réclament le renvoi.

S. S. SCOTT, président.
W. E. LEVERMAN, secrétaire.

Je veux bien que le bill soit renvoyé au comité, mais que ce soit avec l'entente traditionnelle que le comité fournira aux intéressés l'occasion de se faire entendre.

M. E. A. LANCASTER : J'ai reçu de Toronto une dépêche qui vient appuyer les paroles de l'honorable ministre des Finances ; la voici :

Quatre-vingt comptables constitués en corporation s'opposent au bill des comptables. Titre et autres détails répréhensibles. Prière de voter contre avec amis.

A. T. KERNAHAN.

De sorte que l'hostilité contre ce bill se manifeste aux deux extrémités du pays.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le parlement est saisi de ce bill depuis le commencement de la session et l'a débattu tout autant que n'importe quel autre bill d'intérêt privé. Au Sénat, partisans et adversaires du bill se sont fait représenter et ont organisé une véritable campagne. Mais maintenant que le bill a été débattu pleinement et ouvertement, il me semble que l'envoi de ces dépêches n'est pas raisonnable. Je ne trouve pas à redire à la manière dont on en a saisi la Chambre ; mais si mes honorables amis veulent bien se reporter encore une fois aux circonstances, je suis certain qu'ils n'objecteront pas du tout à ce que le comité des bills privés prenne le présent bill en délibération. Quiconque a des observations à faire pourra se faire entendre lorsque le comité se réunira, à trois heures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami se méprend quelque peu sur le sens de mon observation. Je veux bien que le bill soit soumis au comité, mais dans les mêmes conditions et avec les mêmes réserves que l'on impose au sujet de tout autre bill—c'est-à-dire que le comité devra donner aux intéressés l'avantage de se faire entendre.

M. BELCOURT : C'est moi qui suis chargé de surveiller le bill, et je tiens à déclarer que je ne cherche pas à en forcer l'adoption. Le parlement en est saisi depuis l'ouverture de la session ; on l'a défendu et refaçonné au Sénat, et si on doit l'adopter à cette session, il faut que le comité des bills privés en soit à son tour saisi dès aujourd'hui.

M. T. S. SPROULE : Je ne vois pas d'objection à ce que le bill soit envoyé au comité, pourvu qu'on donne aux intéressés l'occasion de se faire entendre.

M. BELCOURT : Ils sont tous ici.

M. SPROULE : C'est ce que ne saurait affirmer l'honorable député, puisque des personnes de Toronto ne sont pas encore arrivées, qui se proposaient de venir ici.

M. A. JOHNSTON (Cap-Breton) : Comme c'est la première fois que j'ai occasion de protester contre ce bill, je vais communiquer à la Chambre une résolution que m'a fait tenir l'Institut des comptables d'Halifax. La voici :

Attendu que cet institut a appris que W. H. Cross, Henry Barber et autres sesont adressés à Ottawa dans le but de se faire constituer en corporation sous le titre d'Institut des Comptables ;

Attendu aussi que ce conseil, après avoir pris en considération le travail qu'effectuent les associations provinciales actuellement existantes, est d'opinion que le moment n'est pas encore venu d'instituer en vertu d'une loi fédérale une corporation qui se heurte aux aspirations de corps déjà constitués, il est par conséquent

Résolu : Que le conseil de l'Institut de la Nouvelle-Ecosse se prononce contre l'adoption du dit bill à l'heure actuelle, et cela, pour les raisons suivantes :

Premièrement, parce que le dit bill se heurte aux titres et droits des corporations déjà instituées en vertu des lois provinciales ;

Deuxièmement, parce que les corporations déjà existantes s'opposeront au dit bill tant que ses auteurs ne se seront pas entendus avec elles au sujet d'une mesure législative qui favorise les intérêts de la profession en général ;

Troisièmement, parce que les auteurs du dit bill n'ont recherché ni les conseils ni la coopération de notre institut, ce qu'ils auraient dû faire s'ils avaient agi dans l'intérêt de la profession en général.

C'est pourquoi nous recommandons que l'adoption du dit bill soit retardée jusqu'à ce que les corporations déjà existantes aient pu s'entendre au sujet d'une mesure législative susceptible de s'appliquer au pays tout entier.

Telle est la résolution adoptée à une réunion de l'Institut des comptables de la Nouvelle-Ecosse et que j'entends soumettre au comité des bills privés lorsqu'il sera saisi du présent bill.

M. G. O. ALCORN (Prince-Edouard) : Je tiens à dire que jai moi-même reçu des requêtes où l'on objecte à l'adoption de ce bill. On a affirmé à tort que tous les intéressés ont eu l'avantage de se faire entendre. J'ai prié, par dépêche, des avocats de Toronto de venir ici. Comme ils ne pourront pas arriver avant lundi, il me semble qu'il serait injuste d'exiger que ce bill soit aujourd'hui adopté par le comité. Le fait que cette me-

sure a séjourné si longtemps au Sénat indique suffisamment que la Chambre ne devrait pas se hâter de l'adopter avant mûre délibération.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été convenu, je crois, que tous les bills qui rencontrent de l'opposition devront rester en suspens jusqu'à lundi. Je ne me propose pas de retarder l'adoption de ce bill ; mais je désire qu'il soit entendu, s'il subit aujourd'hui sa deuxième lecture, que le comité le laissera en suspens jusqu'à lundi. Si les intéressés ne se présentent pas ou ne se font pas représenter ce jour-là, ce sera différent. Autrement, je crois que nous avons droit d'objecter à cette motion. Si je ne me trompe, le comité des bills privés est maintenant en séance et attend qu'on lui envoie le bill.

M. BELCOURT : Il me semble que la Chambre a déjà adopté une résolution à l'effet de dispenser de l'affichage des bills d'intérêt privé qui ont subi leur deuxième lecture. Cette résolution revêtant un caractère général et s'appliquant à tout bill d'intérêt privé, le présent bill en bénéficiera si l'on permet qu'il soit maintenant lu pour la deuxième fois. Le comité ne siège pas en ce moment, mais il se réunira à trois heures, et il me semble qu'on devrait lui renvoyer ce bill afin qu'il pût le délibérer en même temps que les autres, cette après-midi.

M. SPROULE : N'a-t-il pas été convenu qu'on laisserait aujourd'hui de côté les bills qui rencontrent de l'opposition?

M. BELCOURT : Je ne crois pas qu'il y ait eu la moindre entente au sujet des bills à étudier aujourd'hui. Il y a à peine dix minutes que le comité a levé sa séance, et il doit se réunir de nouveau à trois heures.

M. SPROULE : J'objecte à ce que le bill soit envoyé au comité cette après-midi. Il est impossible de faire avancer le bill maintenant et de l'envoyer au comité sans retard. L'honorable leader de l'opposition a expressément déclaré qu'il faut laisser en suspens tout bill qui rencontre de l'opposition.

Le MINISTRE DES FINANCES : On prétend qu'il a été convenu que tout bill auquel on s'opposerait aujourd'hui pourrait rester en suspens jusqu'à lundi. Dans ce cas, il ne nous resterait qu'à rejeter le bill; mais il me semble que la Chambre pourrait contenter tout le monde en adoptant aujourd'hui le bill et en ne le transmettant au comité des bills privés que lundi prochain.

M. A. C. BELL : On ne devrait pas oublier que ce bill a déjà été discuté à fond au Sénat où les intéressés ont eu toutes les occasions de se faire entendre et ont réussi à faire adopter tous les amendement qu'ils ont voulu. Enchantés de leur succès, ils ont résolu de cesser toute opposition. Or, il semble que cette volte-face soudaine n'a qu'un seul but : celui de faire avorter la mesure ; car nul ne saurait prétendre que le bill n'a pas été suffisamment discuté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En présence de toutes ces objections, je conseillerais à l'honorable député qui a charge du bill de consentir à ce que la mesure soit aujourd'hui renvoyée au comité des bills privés pour y être délibérée lundi. Nul ne saurait dire que le bill n'a pas été suffisamment annoncé. Depuis des semaines on nous accable de résolutions passées par l'association d'Halifax ; depuis deux mois il nous arrive d'ailleurs des flots de littérature hostile au bill, de sorte que personne n'a droit de se plaindre d'avoir été pris par surprise ; mais puisque l'on objecte maintenant à la mesure, il me semble qu'il serait à propos de n'en saisir le comité que lundi, attendu qu'il n'y a rien à gagner à en presser l'adoption en ce moment.

M. BELCOURT : Il m'en coûterait beaucoup de suivre ce conseil, car il me semble que ce serait assurer l'échec du bill.

M. SPROULE : Non pas.

M. BELCOURT : La mauvaise humeur qui se manifeste en Chambre ce matin me porte à croire que certains députés entendent faire avorter le bill. J'en appelle à l'esprit de justice de la Chambre, a-t-on donné quelque raison valable pour que le bill ne soit pas délibéré en comité cette après-midi? Si, lorsque le bill sera soumis au comité, certains intéressés sont absents et que l'on prétende qu'on les a pris par surprise, c'est le comité qui décidera cette question ; c'est encore lui qui pourra laisser le bill en suspens jusqu'à lundi s'il s'aperçoit que certains intéressés qu'il voudrait entendre sont absents ; mais c'est commettre une injustice que de refuser de s'occuper maintenant de la mesure pour l'unique raison que certaines gens s'y opposent. C'est une question que le comité, et non pas la Chambre, est seul compétent à décider. Le bill ne passera pas à moins qu'il ne soit délibéré en comité cette après-midi. Mais si on ne veut pas l'adopter, qu'on le mette en échec avec des arguments et non pas en faisant de la vulgaire obstruction.

M. W. F. McCREARY : Il y a deux ou trois semaines, M. Hugh John Macdonald, avocat de l'association des comptables du Manitoba, m'écrivait pour me demander de combattre le bill. Comme un grand nombre d'autres députés, j'ai toujours cru, mais en vain, que j'aurais l'occasion de le faire à quelque réunion du comité des bills privés. L'association du Manitoba a retenu les services d'un avocat pour combattre le bill. Il était ici hier, mais il est retourné chez lui parce qu'on lui a affirmé que la Chambre ne pourrait certainement pas s'occuper aujourd'hui du bill. Avant que la mesure soit adoptée, il conviendrait d'entendre les personnes qui n'en veulent pas. Un certain nombre de députés sont aussi absents qui entendaient combattre le bill et ne s'attendaient pas à ce qu'il viendrait aujourd'hui sur le tapis.

Le PREMIER MINISTRE : Partisans et adversaires de la mesure s'étant adressés à moi, il me semble que, étant donnée la situation particulière qui lui est faite, le bill devrait être transmis au comité. On a fait venir de Montréal et de Toronto des avocats éminents chargés d'appuyer ou de combattre le bill, et si on ne transmet pas ce dernier au comité dès aujourd'hui, ces messieurs devront, à leur grand ennui, rester ici jusqu'à lundi. En renvoyant aujourd'hui le bill au comité, on pourra l'y discuter et la Chambre aura toutes les occasions de le discuter de nouveau ; s'il arrivait que certaines personnes qui voulaient rendre témoignage devant le comité n'auraient pu se faire entendre, les règlements de la Chambre sont là pour empêcher que nul bill ne soit adopté avant mûre délibération et avant que tout intéressé n'ait pu se faire entendre. Il faut prêter l'oreille à tous ceux qui désirent se faire entendre, sans quoi le bill ne saurait être adopté. Dans les circonstances, il me semble que l'on devrait permettre la deuxième lecture du bill et son renvoi au comité des bills privés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois dire que j'ai télégraphié aux intéressés que le comité ne serait pas saisi du bill avant lundi. Il va sans dire que je suis seul responsable de ce que j'ai fait, mais j'ai cru bien faire, étant donné que le bill n'avait pas encore subi sa deuxième lecture. Il me semble que toute objection disparaîtrait si le comité prenait le bill en délibération cette après-midi avec l'entente que les promoteurs de la mesure ne chercheront pas à obtenir une décision finale du comité, mais qu'ils laisseront le bill en suspens jusqu'à lundi.

M. BORDEN (Halifax) : A certain monsieur qui m'a entretenu de cette question, j'ai dit qu'il n'était pas nécessaire qu'il passât la journée ici, attendu que le bill ne pouvait pas être soumis au comité aujourd'hui. De plus, lorsqu'on a présenté hier soir une motion à l'effet de dispenser de l'avis de vingt-quatre heures les bills à renvoyer au comité après leur deuxième lecture, il a été clairement entendu, mon très honorable ami doit s'en rappeler, qu'on ne s'occuperait d'aucun de ces bills à moins que tous les intéressés n'aient eu l'avantage de se faire entendre au comité. Je dois objecter à ce que ce bill soit transmis au comité—non que j'y sois le moindrement intéressé, mais à cause précisément de l'entente conclue hier soir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Seriez-vous satisfait si on ne s'en occupait que lundi ?

M. BORDEN : Absolument ; mais j'objecte à ce qu'on le transmette au comité dès aujourd'hui.

Le PREMIER MINISTRE : On a fait venir de Toronto des avocats qui désirent se faire entendre au plus tôt, et j'aimerais que le comité put les entendre aujourd'hui même. L'avis de mon honorable ami le ministre des Finances me paraît fort raisonnable : on pourrait permettre que le bill fût envoyé au comité ce après-midi afin que les avocats pussent faire leurs plaidoiries, mais avec l'entente que l'affaire ne sera pas close, qu'elle se continuera jusqu'à lundi, alors que les clients de mon honorable ami pourront se faire entendre à leur tour.

M. BORDEN (Halifax) : Mais l'inconvénient, c'est que la partie adverse ne sera pas représentée, et il est assez difficile de répondre à un avocat lorsqu'il n'y a personne——

M. BELCOURT : En ma qualité de défenseur du bill, je m'engage à n'en pas faire clore la discussion avant lundi, mais à condition qu'on le prenne en délibération dès aujourd'hui.

M. BORDEN (Halifax) : Mais ce n'est pas un mince inconvénient pour un avocat que de porter la parole devant le comité quand la partie adverse n'est pas représentée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ne vaut-il pas mieux qu'ils ne rencontrent pas d'adversaires ?

M. BELCOURT : Il me semble que les avocats savent parfaitement ce qu'on peut alléguer pour et contre ce bill.

M. BORDEN (Halifax) : Si c'est ainsi qu'on entend respecter l'entente à la faveur de laquelle la motion de mon honorable ami d'Yarmouth (M. Flint) a été adoptée hier soir, je m'opposerai à la proposition. Il me semble que les intéressés ne seraient pas précisément dans la même situation s'ils n'étaient pas présents au moment où les avocats appuieraient le bill devant le comité. Les avocats plaidant en l'absence de la partie adverse, on met les intéressés dans une situatin qu'ils ne méritent réellement pas. La motion d'hier soir n'aurait pas été adoptée sans plus de discussion s'il n'avait pas été clairement convenu que les intéressés auraient l'occasion de se présenter devant le comité. Aux termes de l'arrangement que l'on suggère, la discussion du bill se ferait partiellement en l'absence des adversaires de la mesure.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries semble croire que tout est parfait, mais son collègue (l'honorable M. Sifton), lui dira que si on faisait pareille proposition devant un tribunal de justice on se couvrirait de ridicule. L'enquête qui se fait devant le comité est véritablement une enquête judiciaire, et en pareilles circonstances, il faut nécessairement que les intéressés comparaissent.

Le PREMIER MINISTRE : S'il a été entendu, ainsi que le croit que le chef de l'opposition, que la Chambre n'aborderait l'étude de la question que lundi, alors que le bill demeure en suspens jusque-là.

M. BORDEN (Halifax) : Ce serait préférable.

M. LOUIS-PHILIPPE DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : M. l'Orateur, je crois que l'opposition faite à cette mesure, par un certain nombre de députés, est bien fondée. Si nous référons à la clause 2 du bill, nous voyons quel en est l'objet :

2. Les objets et les pouvoirs de l'association consisteront à avancer par tous moyens légitimes, la pratique de la comptabilité, et dans ce but, elle pourra :

(a) Tenir les examens qui seront jugés convenables ;

(b) Délivrer des certificats de compétence à ses membres ;

(c) Etablir des classes parmi ses membres ;

(d) Déterminer les droits, privilèges et conditions de ces classes

Si je le comprends bien, l'éducation est l'objet de ce bill ; c'est donc une matière qui n'est pas de notre ressort, mais qui doit être laissée exclusivement aux législatures provinciales.

La motion est adoptée ; le bill subit sa deuxième lecture et est renvoyé au comité des bills d'intérêt privé, afin d'y être délibéré lundi.

DELIBERATION EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (nº 81) constituant en corporation la Compagnie de télégraphe canadienne du Nord.—(M. Davis).

Bill (nº 130) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson.—(M. Dyment).

Bill (nº 131) concernant la Compagnie de chemin de fer de Manitouline et de la rive Nord.—(M. Dyment).

Bill (nº 143) concernant la Compagnie canadienne de téléphone Bell.—(M. Belcourt).

Bill (nº 55) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit.—(M. Sutherland, Essex).

Bill (nº 87) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud de Québec.—(M. Geoffrion).

Bill (nº 89) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Central du Canada.—(M. Scott).

Bill (nº 125) amendant les lois relatives à la Compagnie de chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest.—(M. Champagne).

DEUXIEME LECTURE.

Bill (nº 148) concernant la Compagnie du pont de Montréal.—(M. McLaren, Huntingdon).

Bill (No 158) constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie Union.—(M. Ingram).

Bill (nº 144) constituant en corporation la Banque Métropolitaine.—(M. Belcourt).

Bill (nº 163) tendant à faire droit à Samuel Nelson Chipman.—(M. Flint), sur division.

Bill (nº 166) constituant en corporation la Banque des garanties du Canada.—(M. Calvert).

Bill (nº 167) concernant la Compagnie d'assurances la Royale.—(M. Marcil, Bonaventure).

AMENDEMENT DE LA LOI DES GRAINS DU MANITOBA.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose la troisième lecture du bill (nº 162) amendant la loi des grains du Manitoba, 1900.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce qu'il ne reste pas quelques amendements à délibérer ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui. J'ai examiné les amendements proposés par le député de Macdonald (M. Boyd). Je m'efforcerai d'engager les compagnies de chemins de fer à se conformer aux avis suggérés relativement à l'affichage des prix du grain aux gares de chemin de fer, mais je suis convaincu que ce serait mettre en danger l'existence même du bill, que de lui faire subir quelques amendements aujourd'hui. Je tiens à ce que la mesure soit transmise au Sénat pour y être délibérée. Quant aux amendements que j'ai proposés, les avis de rigueur ont été donnés, mais quant aux amendements proposés hier, ces formalités n'ont pas été remplies. Toutefois, j'en prends note, et je m'efforcerai de me rendre aux vœux de l'honorable député plus tard.

La motion est adoptée; le bill subit sa troisième lecture et est adopté.

REPRESENTATION DU YUKON.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (nº 134) relativement à la représentation du Yukon à la Chambre des communes.—(Le ministre de l'Intérieur).

M. LANCASTER : Je propose d'ajouter à l'article 29 la disposition que voici, à titre de paragraphe (a), de façon à ne pas modifier le numérotage des autres articles:

Dans la compilation de cette liste, le recenseur n'y inscrira que les noms des personnes dont le droit de suffrage sous l'empire de la présente loi aura été attesté dans une déclaration statutaire transmise à ce recenseur, soit par ces personnes, soit par quelque agent ayant connaissance personnelle des faits.

L'article tel qu'amendé est adopté.

On délibère l'article 30.

M. LANCASTER : C'est parfait.

Article 31.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose :

Que le mot " deux " dans la deuxième ligne de l'article 31 soit retranché et remplacé par le mot " sept ".

L'article tel qu'amendé est adopté.

M. LANCASTER : L'honorable ministre a-t-il décidé à qui sera confiée la garde de ces listes après la revision du recenseur ? L'honorable ministre s'oppose à l'amendement que je voulais faire et qui aurait permis un appel devant le juge en chef.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est stipulé dans l'article 33 que les listes devront être envoyées aux sous-officiers-rapporteurs.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

BILL RETIRE.

Bill (n° 139) amendant l'Acte de la Cour de l'Echiquier.—(Le ministre de la Justice.)

REMISE DES AMENDES.

Le bill (n° 151) concernant la remise des amendes (le ministre de la Justice), est lu une deuxième fois, puis la Chambre se forme en comité.

M. BORDEN (Halifax) : Je demanderai à l'honorable ministre de vouloir bien expliquer l'objet de ce bill s'il n'a pas déjà fait la chose. Je reçois des communications au sujet de poursuites intentées à des compagnies pour avoir réclamé des taxes de péage exorbitantes.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : Nous faisons une exception dans ce cas.

Article 3.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose :

Qu'après le mot " des ", dans la deuxième ligne, les mots " articles 298 à 305 de " soient insérés.

Cela créera une exception pour le cas en question.

M. BORDEN (Halifax) : Cela ne concerne pas les tarifs abusifs.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ces tarifs exorbitants tombent sous le coup de l'article 290.

L'article tel que amendé est adopté.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

AMENDEMENT A L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

Le bill (n° 155) modifiant l'Acte des chemins de fer (le ministre des Chemins de fer et Canaux) est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : En présentant ce bill j'ai expliqué qu'il s'agissait d'un amendement de peu de conséquence destiné à rendre plus clair ce que tout le monde a cru être l'intention du parlement dans l'acte, n'était-ce la décision rendue dernièrement par une des cours provinciales. Je vais expliquer en peu de mots au comité d'où vient la difficulté. On a construit sur un chemin de fer, un tronçon de ligne destiné à atteindre une carrière de sable. Cette carrière était située sur le bord d'un cours d'eau, et l'embranchement venait aboutir du côté opposé. Le tribunal a prétendu que la compagnie ne pouvait se prévaloir des pouvoirs accordés par l'Acte, parce que l'embranchement en question n'aboutissait pas directement à la carrière de sable. L'idée du bill est de donner les pouvoirs nécessaires pour la construction de cet embranchement.

L'honorable M. HAGGART : Donnez-vous, par cet amendement, le pouvoir d'exproprier?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous déclarons clairement que la compagnie a le droit d'exproprier jusqu'à un certain endroit qui ne touche pas en réalité à la sablière qu'elle veut atteindre.

M. BORDEN (Halifax) : Je lis, dans le bill, la disposition suivante : " et toutes les dispositions du présent acte, sauf celles qui ont rapport au dépôt des plans, s'appliqueront." Pourquoi ne pas déposer un plan et donner avis au propriétaire?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que nous faisons généralement.

M. BORDEN (Halifax) : Alors que signifie cette disposition?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas remarqué cette partie de l'article. Je n'ai donné aucune instruction à ce sujet, mais je suppose que la disposition a été jugée désirable par les autorités légales du département. Je ne retrancherai pas ce paragraphe maintenant, mais je demanderai qu'on en suspende l'étude jusqu'à ce que j'aie pris les renseignements nécessaires.

L'honorable M. HAGGART : Vous donnez le pouvoir d'exproprier pour une courte période, mais l'acte des chemins donne le pouvoir absolu d'exproprier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me rappelle, il y a quelques années, nous avons essayé d'obtenir du parlement le pouvoir d'exproprier dans un cas moins important que celui qui nous occupe et nous avons rencontré un sentiment tellement hostile que je n'ai pas cru devoir proposer la chose d'une manière générale.

A 1 heure le comité suspend sa séance.

Reprise de la séance du comité, à trois heures.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai examiné l'Acte et les dispositions sont identiques sous tous rapports, sauf l'article qui donne le pouvoir de poser des rails et d'exproprier jusqu'au bord de l'eau pour atteindre l'endroit où l'on veut prendre le ballast nécessaire à la construction. Le présent article fait cette restriction qui ne se trouve pas dans l'acte originel.

M. SCOTT : Si l'honorable ministre veut consulter les procès-verbaux du 5 mai, il pourra voir que j'ai donné l'avis de motion suivant d'un amendement à ce bill.

L'honorable M. HAGGART : Quel est l'amendement ?

M. SCOTT : Le voici :

1. Chaque compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant une voie ferrée dans les Territoires du Nord-Ouest devra, le ou avant le trente-unième jour de juillet de chaque année, établir un garde-feu de chaque côté de la voie, sur tout terrain en friche ou non occupé et non boisé adjacent à ce chemin de fer, consistant en une lisière de terrain labouré d'au moins huit pieds de largeur, qui sera en tout temps ensuite, durant l'année, tenue exempte d'herbe ou d'autre matière inflammable.

2. Le garde-feu sera éloigné d'au moins trois cents pieds du centre de la voie ferrée, et la compagnie fera brûler l'herbe entre lui et le centre de la voie, pas plus tard que le premier jour d'août de chaque année.

3. La compagnie devra, lorsqu'elle fera brûler cette herbe, avoir sur les lieux un nombre suffisant de personnes et d'appareils pour empêcher le feu de se propager.

2. Toute compagnie qui négligera ou manquera de se conformer à quelqu'une des dispositions de l'article précédent, ainsi que ses officiers et directeurs, seront passibles, sur conviction par voie sommaire, d'une amende de mille piastres par jour, tant que durera cette négligence.

3. Afin de se conformer aux dispositions du premier article du présent acte, la compagnie pourra pénétrer sur tout terrain ne lui appartenant pas ; et nulle réclamation en dommages-intérêts ne sera maintenue contre la compagnie pour quoi que ce soit qu'elle aura fait en conformité des dispositions du dit premier article.

4. Le présent acte se lira et sera interprété comme s'il formait partie de l'Acte des chemins de fer, chapitre 29 des statuts de 1888.

Ainsi, comme il est clairement expliqué dans l'amendement, on veut obliger les compagnies de chemins de fer, dans les Territoires du Nord-Ouest, de construire des garde-feu pour prévenir les feux de prairie. Je ferai comprendre la nécessité de cette attitude que prend le gouvernement en disant que dans le cours de l'année dernière il y a eu un grand nombre de ces feux mis par les locomotives de chemin de fer dans les régions où on fait l'élevage. L'automne dernier, une locomotive du chemin de fer Calgary et Edmonton alluma, un peu au nord de Calgary, un de ces feux qui détruisit les ranches connus sous le nom de "Moose Creek and Beaver." 10,000 tonnes de foin furent brûlées en outre des maisons et bâtiments des colons. A l'est de Calgary, il y a eu aussi, l'automne dernier, deux incendies considérables qui dévastèrent une région importante. A l'est de Medecine Hat, de grands feux, également mis par le chemin de fer, brûlèrent une partie considérable de la région de Cypress Hills, détruisant une forte quantité de foin mis en réserve pour l'alimentation du bétail. Au sud de la rivière Bow, au sud de Calgary, on a eu aussi à souffrir des feux les plus sérieux de l'année. En outre de la destruction des pâturages et d'une grande quantité de foin, 500 têtes de bétail ont été perdues. Nous avons affecté, durant la présente session, un temps considérable à la discussion de la question de la protection du bétail dans Ontario ; or je dirai qu'un seul feu de prairie dans la direction des ranches fait autant de dommages que peut en causer pendant quatre ou cinq ans le manque de garde-bestiaux.

Durant le mois dernier nombre de feux ont été mis par le chemin de fer et je me permettrai de citer une lettre qui m'est venue, il y a quelques jours, de Medicine Hat, et qui vous édifiera à ce sujet. Cette lettre est datée du 13 avril, et voici ce qu'elle dit :

Depuis le 5 courant cette région a été presque ruinée par les feux de prairie. Samedi, le 5, un train quittant Medecine-Hat a mis le feu du côté ouest de la rivière et dévasté complètement toute la région au nord du chemin de fer jusqu'à la rivière du Daim-Rouge. La ferme de la Canada Land and Ranch Syndicate, à Stair, à huit milles de Medecine-Hat, a été détruite, trois belles juments Clyde brûlées, et le beau troupeau de bestiaux Galloway est maintenant dispersé dans la prairie également brûlée. Mardi, sur le parcours du chemin de fer, près de Dunmore, à l'est de Medecine-Hat, il s'est déclaré un incendie qui a dévasté toute la région jusqu'à Swift-Current. La Drowning Ford Ranch Company, perd 300 tonnes de foin, Charles Strong, éleveur de Walsh, perd tout son foin, ses bâtiments, voitures, machines, presses à foin, etc., et les pertes subies dans l'industrie de l'élevage du bétail sont très grandes. Les terres à foin sont brûlées et resteront improductives pendant une couple d'années. Il y a aussi eu de grands feux dans Alberta.

Je dois dire au comité que cette question a déjà été discutée dans cette Chambre il y a dix ou onze ans. En 1890, mon prédécesseur dans Assiniboïa-ouest soulevait la question dans une résolution rédigée à peu près dans les mêmes termes que l'amendement que je présente aujourd'hui. Cette résolution fut discutée dans ses détails et le gouvernement en approuva le principe. L'année suivante le même représentant soumettait un bill presque identique à l'amendement actuel. Le principe de cette mesure fut approuvé et le bill lu une deuxième fois ; mais je crois savoir que la Compagnie du Pacifique, alors la seule compagnie en cause, s'entendit avec le gouvernement et consentit à s'occuper de la chose, et de fait, cette compagnie a depuis dépensé beaucoup d'argent pour établir des garde-feu sur sa

ligne. Cependant les feux désastreux et nombreux qui se répètent chaque année nous prouvent que la compagnie ne s'est pas suffisamment occupée de la question.

Je dirai aussi au comité que l'intervention du parlement ne serait pas nécessaire si l'on soumettait la compagnie à la juridiction de l'Assemblée législative du Nord-Ouest. Cette Assemblée a juridiction dans tout le Nord-Ouest et tout individu est passible de peines sévères s'il commet quelque négligence qui puisse, par des feux de prairie, causer quelque dommage au public. Je vais citer l'ordonnance de l'Assemblée du Nord-Ouest relativement aux feux de prairie :

Aucune personne, directement ou indirectement, ou par un serviteur, un agent ou un employé, n'allumera sur une terre un feu dans le but de protéger la propriété, pour brûler la paille ou les broussailles ou comme travaux de défrichement, à moins que l'endroit où l'on fait ce feu ne soit complètement entouré de garde-feu d'au moins 20 pieds et consistant en terre recouverte de neige ou d'eau ou de toute matière la rendant non inflammable, et toute personne allumant un tel feu devra, tout le temps qu'il brûlera, en confier la garde à trois personnes adultes munies de tout ce qu'il faut pour éteindre un feu de prairie.

Il n'est que juste, je pense, que toute compagnie de chemin de fer soit, comme les individus dans cette partie du pays, soumise à la même loi sous ce rapport. Je crois qu'il n'est pas raisonnable, sans prendre quelque mesure de protection à cet effet, de permettre à toute compagnie ou corporation, à tout individu de faire circuler des locomotives susceptibles de nuire à la propriété. Conséquemment, je désire proposer l'adoption de cet amendement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On ne pourrait pas, je crois, exagérer l'importance de la question que mon honorable ami de l'Assiniboïa-ouest vient de soumettre à l'attention du comité. En diverses occasions je me suis occupé de la chose et je puis, sans commentaires, corroborer les déclarations de l'honorable député, au sujet des effets désastreux de ces feux de prairie et, dans certains cas, des dommages qui en résultent pour des particuliers tout à fait incapables de subir de semblables pertes. Je n'ai pas étudié les décisions légales rendues à ce sujet depuis deux ou trois ans, mais la dernière fois que j'ai eu à m'occuper de la chose je me rappelle que, d'après la loi, la compagnie de chemin de fer n'était pas responsable des dommages causés par le feu à moins qu'il ne fut clairement prouvé que telle compagnie était coupable de négligence. Si une compagnie pouvait établir qu'elle se servait des appareils les plus modernes, on reconnaissait alors qu'elle n'était pas coupable de négligence et il ne restait aucun recours à l'individu dont la propriété avait été détruite par le feu. Je me rappelle un cas où un individu n'a pu obtenir justice après avoir vu détruire par le feu ses champs de blé et de foin, ses granges, sa maison et tout ce qu'il possédait. Si j'étais appelé à donner une décision sur la question je n'hésiterais pas à dire que si l'on ne peut aujourd'hui, au point où en est rendu la science sous ce rapport, prévenir ces incendies qui détruisent la propriété privée, la Chambre devrait statuer que la compagnie de chemin de fer est plutôt responsable des dommages, ou d'une partie des dommages, que l'individu sans aucun moyen de protection, qui n'est coupable d'aucune négligence et qui voit ainsi détruire sa propriété.

Mon honorable ami n'a, cependant, soumis aucune proposition de nature à modifier l'état de choses actuel, bien qu'il ait fait une proposition tout à fait raisonnable. C'est que dans cette partie du pays qui est tout spécialement exposée aux feux de prairie, les compagnies de chemin de fer devraient être tenues de prendre toutes les précautions nécessaires pour prévenir ces incendies. La première fois que mon honorable ami m'a parlé à ce sujet, dès le commencement de la session, je lui ai déclaré que cela entraînerait probablement une dépense considérable. Mais il est allé aux renseignements et, d'après les calculs qu'il a faits, calculs basés sur les négociations avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, il en vient à la conclusion que cela coûterait au Pacifique environ $20,000. Je puis déclarer, sans hésitation aucune, que s'il ne doit en coûter que ce montant de $20,000 à un chemin de fer qui a des centaines de milles de parcours à travers cette partie du pays, pour protéger la propriété privée contre les incendies, il est du devoir du comité d'imposer cette obligation à cette compagnie.

L'amendement de l'honorable député s'applique à tout l'ouest, au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest. Il pourrait laisser de côté une certaine partie de son amendement, puisque les dispositions générales de la loi des chemins de fer y répondent. Le ministre des Chemins de fer et Canaux pourrait probablement nous renseigner à ce sujet. Parlant d'une façon générale, j'approuve absolument l'amendement, bien que je ne suis pas disposé à imposer aux compagnies de chemins de fer des restrictions ou des obligations qui n'aboutiraient à aucun résultat pratique. Demeurant au Nord-Ouest, depuis que la compagnie de chemin de fer du Pacifique a été constituée en corporation, je sais qu'il est impossible de s'exagérer l'importance de la question soulevée par l'honorable député. Il s'agit d'un grief très réel auquel la Chambre doit apporter remède.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : L'amendement proposé par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) me parait insuffisant. Par la clause qu'il demande d'ajouter à ce projet de loi, on ne s'occupe que des intérêts de l'ouest, tandis que la mesure proposée intéresse tout le pays.

Le Conseil privé a décidé dans une cause bien connue—celle de la Compagnie du Pa-

cifique Canadien *vs* Roy—qu'une compagnie qui exploite un chemin de fer conformément aux dispositions de la loi fédérale n'est pas responsable des dommages causés par les incendies résultant de cette exploitation. D'après les principes généraux, on ne doit user de sa chose que de manière à ne pas nuire à autrui. C'est là le principe emprunté au droit romain et reconnu dans toutes les législations.

Les compagnies ont bien le droit de se servir de leurs propriétés, mais elles ne doivent pas aller au delà. Quand une compagnie exploite un chemin de fer de manière à mettre le feu aux propriétés voisines, elle va au delà de l'usage légitime qu'elle peut faire de sa propriété, elle envahit le terrain d'autrui. Le Conseil privé n'a pas prétendu qu'il n'était pas juste que les compagnies de chemin de fer ne fussent pas responsables des dommages qu'elles causaient ; au contraire, il a maintenu que c'était le droit commun, seulement il a décidé que les compagnies étaient au-dessus du droit commun en vertu des pouvoirs à elles conférés par l'autorité suprême, le parlement fédéral.

Quand la question fut discutée devant la législature de Québec. M. Duffy le fit remarquer, et s'exprima en ces termes :

> On admet que Roy a été la victime d'une injustice dans les dommages causés à sa propriété par la compagnie de chemin de fer quand bien même il n'y aurait pas eu négligence de la part de cette compagnie. Quel est le remède ?
>
> Le remède ne consiste pas dans l'abolition des appels au Conseil privé ni à se dispenser des services de ce corps savant, au moins en tant qu'il s'agit de la province. Le remède consiste à demander au parlement fédéral de ne pas faire de loi qui sanctionne pareille injustice. On remédierait au mal par un simple amendement à la loi des chemins de fer, stipulant que les compagnies de chemin de fer sont responsables des dommages causés de la façon indiquée dans cette cause.

Il n'y a pas de doute qu'une compagnie ne saurait envahir le terrain d'autrui. Voici, en effet, une compagnie qui, dans le cours de son exploitation, cause des dommages aux cultivateurs. Entre les deux parties, qui doit souffrir ? Evidemment la compagnie qui ne peut jouir de la propriété d'autrui.

Pour ces raisons, je proposerai un amendement qui se lit comme suit :

> Chaque fois qu'il sera causé des dommages aux champs ensemencés, terres, clôtures, plantations ou bâtisses et leur contenu, par des incendies allumés par une locomotive de chemin de fer, la compagnie se servant de cette locomotive sera responsable de ces dommages, nonobstant toute disposition contraire dans toute loi générale ou spéciale du Canada, et il pourra être institué des poursuites devant tout tribunal de juridiction ordinaire pour le recouvrement d'une indemnité et de dommages-intérêts.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député, par cet amendement, propose de consacrer ici un principe tout à fait nouveau, au moins pour une grande partie du pays : il veut imposer de nouvelles obligations aux compagnies de chemins de fer. Abstraction faite de la question de savoir si une compagnie de chemin de fer est coupable, oui ou non, de négligence ; bien qu'elle se soit conformée à toutes les prescriptions de la loi, et qu'elle ait adopté les appareils les plus modernes pour la protection des propriétés situées le long de sa voie ferrée, on demande au parlement d'affirmer que, si cette compagnie de chemin de fer, dans l'usage normal et ordinaire de sa voie, cause des dommages à une propriété, elle soit responsable de ces torts et obligée de payer des dommages-intérêts. Ce serait là sans doute une disposition législative ; mais l'honorable député en conviendra, ce n'est pas aux derniers moments de la session qu'il convient d'adopter à la hâte, et sans mûrement l'étudier et l'approfondir, un principe tout à fait nouveau, et de modifier la doctrine et les principes du droit commun, touchant la question de responsabilité en raison de négligence. Je ne voudrais pas conseiller aujourd'hui au comité d'adopter cette proposition, car cela pourrait porter préjudice à ce qu'il y a de bon dans l'amendement proposé par le député de l'Assiniboïa-ouest.

La question soulevée par l'honorable député dans son amendement est subordonnée, dans une large mesure, aux circonstances et à l'application possible d'un remède par la compagnie de chemin de fer, remède suffisant et qui n'entraînerait pas nécessairement de frais insolites et exagérés. Je n'irai pas jusqu'à affirmer qu'on ne devrait pas obliger une compagnie de chemin de fer à protéger, même à grands frais, les propriétés situées sur le parcours de sa voie ferrée ; mais, avant de prendre une décision, il eût été plus sage d'entendre les intéressés, les compagnies de chemins de fer elles-mêmes, qui ont bien voix au chapitre en pareille matière. Je m'accorde à dire avec l'auteur de l'amendement et avec le ministre qui l'a appuyé, que de puissantes raisons militent en faveur de cette disposition législative ; mais tout sérieux qu'est ce grief, et bien que les particuliers aient subi de graves dommages, par suite de l'absence de moyens de protection convenables, il ne serait pas sage de notre part d'affirmer aujourd'hui que le remède proposé par l'auteur de l'amendement est le seul qui puisse assurer la protection voulue.

Pour mon propre compte, je répondrais volontiers à tout appel que pourrait faire l'honorable député en faveur d'une initiative législative à ce sujet. Mais avant de me prononcer et de donner mon appui à pareille mesure, je tiendrais au préalable à aller aux renseignements et à me convaincre que le remède proposé est bien le meilleur et le plus propre au but qu'on veut atteindre. Si j'interprète bien le premier article du bill, la compagnie serait peut-être obligée de labourer le terrain de chaque côté de la voie ferrée, et même de donner deux ou trois labours, au besoin. Peut-être même serait-elle

tenue de faire ces labours de la fin de juillet jusqu'à l'hiver.

La chose est-elle nécessaire, et même si elle l'était, pourrait-on légitimement l'exiger de la Compagnie ? Tout autant que l'honorable député, je suis disposé à exiger des compagnies qu'elles établissent les moyens de protection voulus. La situation actuelle est fort grave et il importe sans doute d'y remédier. Mais le remède proposé est-il bien le seul praticable ? et a-t-on pris les meilleurs moyens de l'obtenir ? J'ai bien quelques doutes à ce sujet et voilà pourquoi j'hésite à accepter cette motion. Toutefois je ne voudrais pas m'y opposer carrément, sans avoir entendu les raisons qu'on peut faire valoir en sa faveur. Il y a un article qui décrète une amende de $1,000 pour chaque jour où l'on aura négligé de faire ce labour. Cela veut dire, sans doute, que la pénalité serait applicable à toute compagnie de chemin de fer coupable de négligence à un endroit quelconque sur le parcours de sa ligne toute entière. Si c'est bien là l'interprétation que ce premier article du bill comporte et si le comité l'approuve, la pénalité, à mon avis, ne serait trop sévère. L'article 3 stipule :

Dans le but de satisfaire aux dispositions de l'article 1 de la présente loi, la compagnie pourra pénétrer sur toute terre dont elle n'est pas propriétaire et elle ne sera pas passible de dommages-intérêts pour tout acte accompli en conformité des dispositions de l'article en question.

Cette disposition n'est peut-être pas d'une bien grande importance; mais il est bon, toutefois, d'y appeler l'attention du comité. Je l'avoue, je suis très perplexe au sujet de l'amendement proposé. Je voudrais que l'on adoptât quelque remède. L'honorable député (M. Scott), sans qu'il y ait faute de sa part, n'a pu réussir à présenter sa mesure et à la faire débattre plus tôt. Quand on appela mon attention sur le fait que l'honorable député avait donné avis de son amendement, j'avais déjà présenté ma motion pour la deuxième lecture du bill.

Comme d'autres députés, sans doute, je n'ai pas été en lieu d'étudier suffisamment la question et de me former une opinion. Toutefois, si le comité approuve la proposition, je l'accepterai également

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le fait même que l'honorable député a proposé le deuxième amendement tendant à établir la responsabilité des compagnies, prouve que la question donne lieu depuis longtemps à des difficultés graves, et qu'on a mûrement délibéré les moyens d'y remédier.

Quant au moyen proposé par l'honorable député pour remédier aux difficultés qui se présentent dans le pays des prairies, il serait impossible d'en concevoir un plus simple et moins dispendieux. Mieux vaut prévenir le mal que le guérir ; et mieux vaut prévenir l'incendie que d'en réparer les désastres : voilà l'axiome qui nous sert de guide. Et si comme le prétend le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott), nous sommes en mesure d'établir une estimation approximative, le comité sera d'avis qu'il n'y a rien d'exagéré à demander à une compagnie de chemin de fer de consacrer $20,000 ou bien même $50,000 à la protection d'aussi vastes territoires contre ces feux de prairies destructeurs qui reviennent périodiquement. Cette proposition, à mon avis, nous offre donc un moyen simple, praticable et assez peu dispendieux, pour remédier au mal. Que le comité ne se laisse pas arrêter par cette répugnance qu'on éprouve, d'ordinaire, à aborder l'étude de pareilles questions vers la fin de la session.

Le député d'Assiniboïa-ouest a fait preuve de la diligence voulue en saisissant la Chambre de cette question ; et s'il n'a pas réussi à provoquer un débat plus tôt, ce n'est pas sa faute : cela tient à des circonstances tout à fait indépendantes de sa volonté. Quand bien même on discuterait la question pendant six mois et que le comité fût encore mieux renseigné qu'il ne l'est, nous ne serions pas en meilleur lieu de débattre la question. Comme l'a fait observer l'honorable député (M. Scott), cette question a été débattue entre la compagnie de chemin de fer et le gouvernement du Nord-Ouest, et tous les intéressés conviennent virtuellement que ce plan est parfaitement praticable et qu'il répond aux besoins de la situation. Il suffit que le parlement impose à la compagnie du chemin de fer une obligation dont tout le monde reconnaît la nécessité, celle de prendre les précautions voulues pour mettre le public à l'abri de pertes comme celles qu'il a subies jusqu'ici. Que les compagnies de chemin de fer comprennent bien que le parlement leur impose cette obligation et l'on n'entendra plus parler à l'avenir de feux de prairies allumés par les locomotives. Les compagnies de chemin de fer feraient ce qu'elles ont fait en d'autres circonstances : elles prendraient les mesures voulues pour se conformer à la loi, et le parlement aurait la certitude qu'il a réussi à prévenir des pertes aussi sérieuses que celles qui se sont produites par le passé. Je sais que les compagnies de chemin de fer elles-mêmes comprennent parfaitement les embarras de la situation ; et si je ne me trompe, il y a sept ou huit ans, la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique fit de sérieux efforts pour découvrir un moyen économique et efficace pour nettoyer les garde-feux, le long de sa voie ferrée. On inventa dans ce but un mécanisme fort compliqué, mais il fut impossible de le faire fonctionner avec succès. Quant à la nécessité de donner un second labour aux garde-feux, je dirai au ministre des Chemins de fer et Canaux que pareille difficulté ne se présentera pas. Quant à la prairie vierge, si on donne un seul labour entre le premier et le 31 juillet, les graminées ne pousseront pas assez vite pour nécessiter un second labour, puisqu'il ne s'y trouvera d'inflammable que les matières que le vent y transporte-

M. DEMERS (St-Jean et Iberville).

rait. Si on applique les stipulations de l'amendement, on pourait faire subir un premier labour aux garde-feux entre le 1er et le 31 juillet ; et le terrain entre le garde-feux et la voie ferrée se trouvant nettoyé, ce labour suffirait pour le reste de la saison. La même chose s'applique aux terrains déjà cultivés. Les graminées ne s'y développeront pas assez vite pour offrir un aliment au feu sur les terrains labourés après le 1er juillet. Cet amendement a donc une valeur réelle ; il atteindra le but auquel il est destiné sans grever trop fortement les compagnies et il est de toute nécessité de l'adopter, si l'on veut remédier à un grief sérieux.

L'honorable M. HAGGART : A mon avis, l'amendement proposé par le député de Saint-Jean (M. Demers) aura pour effet de modifier complètement la loi en vigueur en Canada et en Angleterre. Comme le ministre de l'Intérieur l'a affirmé à bon droit, du moment qu'une compagnie de chemin de fer reçoit une charte qui l'autorise à desservir un pays, pourvu qu'elle fasse son exploitation avec les précautions voulues, elle n'est pas responsable des dommages qui peuvent résulter de l'usage normal de sa voie. Le député de Saint-Jean veut rendre les compagnies responsables de ces dommages, quand bien même elles auraient fait leur exploitation avec toute la prudence voulue. Voilà qui est contraire aux principes du droit en vigueur au Canada et en Angleterre ; et si je comprends bien la décision récente du conseil privé d'Angleterre, cette prétention est également contraire au code civil de Québec. Nonobstant les décisions des tribunaux de Québec à ce sujet, le conseil privé d'Angleterre a déclaré que leur interprétation était défectueuse et que la loi de Québec est semblable à celle qui régit l'Ontario. Ce serait un bouleversement complet de la loi qui régit actuellement les chemins de fer, tant au Canada qu'en Angleterre et aux Etats-Unis. Il n'est guère probable, toutefois, que cette proposition devienne loi à cette session, et j'ai entendu avec plaisir le ministre de l'Intérieur déclarer qu'il n'a pas l'intention de faire adopter au cours de cette session l'amendement relatif aux garde-feux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député n'a pas bien saisi ma pensée. J'ai dit que je demanderais au comité de l'adopter.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a défendu cet amendement et a félicité son collègue de l'avoir présenté ; mais si j'ai bien saisi sa pensée, c'est qu'en raison de l'heure avancée de la session, il serait impossible de le délibérer mûrement. Quoi qu'il en soit, je tiens à faire valoir mes objections contre cet article. Les compagnies de chemin de fer au Nord-Ouest s'efforcent de protéger non seulement leurs propriétés, en faisant des labours sur le parcours de leur ligne, mais encore les propriétés des cultivateurs dans le voisinage. J'ignore si le gouvernement des Territoires a le pouvoir de les y obliger ou si la chose est conforme à la loi du Nord-Ouest.

Je veux simplement demander à la Chambre si nous avons le pouvoir de légiférer dans ce sens. Est-ce un corollaire de ce qui se rapporte au trafic de ce chemin de fer ou à sa charte ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le crois.

L'honorable M. HAGGART : Ce n'est pas là mon opinion. Nous pouvons faire n'importe quoi en corollaire quand il s'agit de chemins de fer ; nous pouvons dire à une compagnie : Vous n'exploiterez cette route que si vous agissez de telle ou de telle façon. Mais, assurément, nous n'avons pas le pouvoir d'adopter un article comme celui-ci dans le but de forcer les intéressés à se soumettre à toutes les dispositions de l'article 1 qui se lit comme suit :

La compagnie pourra pénétrer sur tout terrain ne lui appartenant pas ; et nulle réclamation en dommages-intérêts ne sera maintenue contre la compagnie pour quoi que ce soit qu'elle aura fait en conformité des dispositions du dit article.

Quel est le but de l'honorable monsieur en proposant cet amendement ? Il veut protéger des dommages causés par le feu, les fermes qui se trouvent dans le voisinage des chemins de fer. Ce n'est pas un corollaire de l'obligation imposée aux compagnies d'exercer une surveillance suffisante dans l'exploitation de leurs voies ferrées. Nous n'avons pas le pouvoir de leur accorder le droit de pénétrer sur une propriété appartenant à un particulier, d'en prendre possession dans le but d'empêcher que le feu occasionne des dommages aux terres environnantes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le parlement ne pourrait-il pas exiger de ces compagnies qu'elles tiennent leurs voies dans un état déterminé par lui ?

L'honorable M. HAGGART : Nous pourrions exiger d'elles qu'elles tiennent leurs voies en bon état et qu'elles prennent toutes les précautions possibles contre le feu. Nous pouvons faire cela, sans les obliger à payer des dommages aux cultivateurs intéressés.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce sont les autorités provinciales qui doivent décider cette question de dédommagements. Nous pouvons accorder aux compagnies le droit de faire tout ce qu'elles jugeront nécessaire pour la protection du public, soit en ce qui se rapporte aux voyageurs, soit en ce qui concerne le trafic. Le parlement fédéral peut adopter toute disposition qu'il croit nécessaire pour la protection du public. Nous pouvons donc imposer cette obligation aux compagnies de chemins de fer.

L'honorable M. HAGGART : Mais dans le cas qui nous occupe, il ne s'agit pas de pro-

téger le public, mais plutôt le trafic. Ce n'est pas le corollaire de l'exercice, par une compagnie de chemin de fer, des droits et privilèges qu'elle possède. Cet amendement a pour but de protéger les cultivateurs dont les terres avoisinent un chemin de fer contre certains dommages qu'on ne peut imputer à la négligence de cette compagnie qui exploite cette ligne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous exigeons que la compagnie fasse une chose déterminée ; si elle n'obéit pas, alors elle se trouve en faute et devient responsable des dommages occasionnés par sa négligence.

L'honorable M. HAGGART : Vous pouvez imposer n'importe quelle obligation à une compagnie de chemin de fer. Vous pouvez définir ce qui est un corollaire de ses obligations et ce qui est une négligence de sa part. Mais pouvez-vous lui accorder sans compensation de sa part, le pouvoir de pénétrer sur la propriété d'un simple particulier et d'y faire ce que vous exigez d'elle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, si cela est nécessaire pour atteindre le résultat auquel tend la loi.

L'honorable M. HAGGART : Pas du tout. L'article se lit comme suit :

Afin de se conformer aux prescriptions de l'article 1er du présent acte, la compagnie pourra pénétrer sur tout terrain ne lui appartenant pas ; et nulle réclamation en dommages-intérêts ne sera maintenue contre la compagnie pour quoi que ce soit qu'elle aura fait en conformité des dispositions du dit premier article.

On peut stipuler que la compagnie se rendra coupable de négligence en faisant telle ou telle chose ; en lui accordant sa charte, on a le droit de lui imposer toutes les conditions possibles, mais on ne peut intervenir lorsqu'il s'agit des privilèges des législatures provinciales et l'on ne peut lui permettre de pénétrer sur la propriété d'un particulier, dans le but d'y faire certains travaux qui ne sont pas la conséquence nécessaire de l'exploitation de ce chemin de fer. Il est une autre objection plus sérieuse que je désire mentionner. Les compagnies de chemin de fer doivent avoir le droit d'établir leur droit, soit devant le parlement, soit devant un comité de la Chambre. Qui doit déterminer si telle protection est suffisante, ou s'il faut faire telle chose pour donner la protection voulue ? Je crois donc que l'honorable gentleman qui a présenté cet amendement, remplirait son devoir envers ses électeurs, s'il laissait cette proposition en suspens, afin de donner le temps aux compagnies de chemins de fer de faire connaître ce qu'elles pensent de cet amendement. Il s'agit d'intérêts considérables et, à mon avis, les intéressés devraient pouvoir expliquer leurs raisons à un comité de la Chambre. Ce serait agir injustement envers ces compagnies que d'adopter cette loi, sans leur donner l'occasion de défendre leur cause.

M. OLIVER : M. le président, je ne crois pas que l'honorable député (M. Scott) ait la moindre intention de se montrer injuste à l'endroit des compagnies de chemin de fer, ou de prendre la Chambre par surprise. Je comprends qu'il a fait tout en son possible, dès le commencement de la session, pour soumettre ce projet de loi au parlement. Par suite de circonstances irrésistibles, il n'a pu présenter ce bill avant aujourd'hui. Il appartient maintenant à la Chambre de dire si, à son sens, elle possède les renseignements suffisants pour lui permettre d'en arriver maintenant à une décision, ou si elle croit qu'il vaut mieux remettre à plus tard cette décision.

Je voudrais, cependant, répondre au raisonnement de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart). Je prétends que le parlement doit discuter et décider ces questions sous sa propre responsabilité, et qu'il n'est pas absolument nécessaire qu'il entende les parties intéressées, pour rendre sa décision. Pas besoin pour lui d'entendre une preuve qu'on pourrait faire devant une cour de justice; il peut se prononcer quand et comme bon lui semble. Quant à la question générale, il semble exister un grave malentendu parmi la députation sur ce qu'on veut faire. Il ne s'agit pas de protéger les cultivateurs ou leurs propriétés, et cette question diffère absolument de celle soulevé par l'honorable représentant de Saint-Jean et Iberville (M. Demers). Il s'agit de la protection de la propriété publique avant celle de la propriété particulière. Le pays possède la terre et les champs dont il retire un bénéfice en y laissant paître des bestiaux qu'on vend à des prix élevés. Ces amendements se rapportent aux terrains de l'Etat plutôt qu'à ceux des cultivateurs. C'est là toute la différence. Dans l'ouest, l'état de choses ne peut être comparé à celui qui existe dans les autres parties du Canada, et c'est pour cette raison qu'on doit pardonner aux représentants de ces dernières de ne pas comprendre parfaitement notre position. Si nous demandons une législation si radicalement différente, c'est parce que notre position ne ressemble en rien à celle du reste du Canada.

M. SPROULE : L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question ?

M. OLIVER : Oui.

M. SPROULE : Dans les Etats de l'ouest, la condition des affaires est à peu près la même que celle qui existe dans l'ouest canadien. L'honorable gentleman connaît-il les moyens qu'on emploie dans cette partie de la république voisine pour empêcher le feu de se répandre sur les ranches.

M. OLIVER : Je n'en ai pas la moindre idée, mais je puis fournir un autre renseignement à l'honorable représentant de Greyest. Dans les plaines des Etats de l'ouest,

l'herbe n'est ni aussi abondante, ni aussi bonne que celle qu'on trouve au Nord-Ouest, et c'est pourquoi elle n'est pas aussi exposée aux feux de prairies. Notre herbe étant plus longue, quand elle sèche, elle devient plus facilement la proie des flammes.

J'ai dit que ces pâturages appartenaient au pays qui en retire des bénéfices, soit directement, en les louant, soit indirectement, en y laissant paître des troupeaux de bêtes à cornes. C'est dans le but de protéger l'intérêt public, l'intérêt national, si on le préfère, plutôt que l'intérêt particulier de tel ou tel individu, que nous proposons ces amendements. En effet, dans cette immense étendue de prairies qu'ont dévastée, chaque année, depuis une certaine période, les feux causés par des étincelles sorties des locomotives du Pacifique, les propriétés foncières individuelles ne comptent presque pas, tandis que le pays possède des terrains immenses qui font sa fortune actuelle. Le parlement a donc le droit strict de voir à ce qu'on n'agisse que comme il l'entendra, dans tout ce qui se rapporte à cette propriété nationale. Sans doute, une partie considérable de cette contrée de ranches appartient à des particuliers. Certaines propriétés sont même entourées de clôtures. Mais, dans la plupart des cas, ni en apparence, ni en réalité, il n'existe même de bornes séparant le terrain d'un particulier de la propriété de l'Etat. Le feu, lorsqu'il ravage la prairie, ne fait aucune différence entre la propriété des particuliers que l'incendie se soit déclaré sur le terrain acheté par un colon, et celui dont on n'a pas encore demandé l'exploitation. Qu'importe que l'incendie se soit déclaré sur le terrain public ou sur celui d'un simple colon ; il ne se propage pas moins avec autant d'intensité. Dans ces circonstances, l'intérêt des particuliers et celui de l'Etat sont donc les mêmes ; ils sont identiques, et en protégeant l'un, on protège l'autre. Inutile d'exiger d'une compagnie de chemin de fer qu'elle fasse des garde-feux en labour sur les terrains appartenant au gouvernement, si on l'exempte de faire le même travail sur les propriétés des particuliers.

Quant à la question constitutionnelle ou légale qu'on a soulevée, je n'en dirai rien. Je me contenterai de demander au comité s'il croit utile, pour le pays, de permettre que les intérêts considérables en jeu, intérêts qui deviennent de plus en plus précieux, chaque année, soient ignorés, à cause d'une objection qu'on aurait pu faire au point de vue de la constitution et du droit, ou parce qu'un juge aurait rendu une décision dans une cause qui diffère complètement de l'état de choses existant dans les Territoires, à l'heure présente. Tout ce que je demande au comité, c'est de prendre en considération le fait que les circonstances sont absolument et entièrement différentes de celles qui existent dans les provinces de l'est ; que c'est l'intérêt public qu'il faut protéger ; qu'on n'arrivera jamais à ce résultat, en séparant l'intérêt particulier de l'intérêt public, dans cette lutte contre l'ennemi commun, c'est-à-dire le feu de prairie ; que la législature locale ne peut légiférer dans ce cas ; que, seul, le parlement fédéral a l'autorité voulue pour régler cette question, et que, après un examen sérieux de cette matière, nous—je parle des représentants de l'ouest—n'avons pu suggérer de meilleur remède pour prévenir ce mal si terrible et qui se propage de plus en plus, que la proposition faite par l'honorable représentant d'Assiniboïa-ouest (M. Scott).

M. SCOTT : Il vaudrait peut-être mieux pour moi de fournir au comité les renseignements les plus complets possibles sur les effets de la mise en vigueur de cette disposition, si cette dernière est adoptée. La seule compagnie qui se trouvera intéressée à cette législation est, jusqu'à présent, le Pacifique.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Et le Canadien du Nord?

M. SCOTT : Cette ligne ne s'étend que sur une longueur de quelques milles dans les Territoires, et la contrée qu'elle traverse n'a pas besoin de cette protection. Je vais indiquer au comité le nombre de milles du Pacifique où il faudrait établir ces garde-feux en labour. Je compte, d'abord, qu'il est nécessaire de faire ce travail sur cette partie de la ligne principale qui s'étend entre Qu'Appelle et Morley, soit sur une longueur de 558 milles. Il faudrait prendre les mêmes précautions sur une longueur de 160 milles, sur l'embranchement du Sault Sainte-Marie, de 160 milles, sur l'embranchement de Prince-Albert, de 165 milles, sur l'embranchement de Calgary à Edmonton, et de 211 milles sur le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, soit un total de 1,254 milles. Il faut doubler ce dernier, vu que ces garde-feux en labour sont nécessaires de chaque côté de la voie ferrée. Il s'agit donc, en réalité, de 2,500 milles.

L'honorable M. HAGGART : La compagnie n'a-t-elle rien fait dans ce sens ?

M. SCOTT : Beaucoup.

L'honorable M. HAGGART : Se conforme-t-elle, autant que possible, à la loi des Territoires sur ce point ?

M. SCOTT : L'Assemblée des Territoires n'a pas d'autorité sur la compagnie, sur ce point. Si elle pouvait agir, je puis affirmer à mon honorable ami que nous ne serions pas obligés de nous adresser au parlement fédéral. J'ai ici des chiffres préparés par une personne que je considère la plus compétente, non seulement des Territoires du Nord-Ouest, mais même du Canada, dans cette question si importante. Ces chiffres nous démontrent que ces garde-feu coûteront d'abord $10 par mille, ce qui représentera un montant de $25,000 pour tout le système. Il ne s'agit que de la première année. Le monsieur dont je parle calcule que le coût d'entretien pour les années suivantes sera de $5 par mille pour refaire les labours nécessaires, et qu'il faudra dépenser environ $3 par mille pour brûler l'herbe entre ces

garde-feu et la voie ferrée. Je puis dire à mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux que ces garde-feux en labour ne suffisent pas. Il faut encore faire brûler l'herbe qui se trouve entre ces labours et la voie ferrée ; si l'on fait ce travail une fois l'an, cela sera suffisant. Le coût total d'entretien sera donc d'environ $8 par mille, ou, comme l'a dit le ministre de l'Intérieur, de $20,000 par année, pour toute la ligne.

L'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Haggart) a laissé entendre que la compagnie travaillait beaucoup dans le sens que nous avons indiqué. Cela est vrai, et c'est pourquoi je dis que, par cet amendement, nous n'imposons pas une dépense de $20,000 par année au Pacifique. A mon sens, cette compagnie dépense déjà annuellement de $10,000 à $12,000 dans ce sens. Les nouvelles obligations lui paraîtront donc moins lourdes. Le fait qu'elle ne protège pas complètement les prairies que sa ligne traverse, se trouve amplement démontré par les feux nombreux et très sérieux qui ont dévasté cette région, l'automne dernier et ce printemps. J'en arrive maintenant à la possibilité d'appliquer le plan suggéré. Je puis dire que le département des Travaux publics du Nord-Ouest a discuté cette question, depuis deux ou trois ans, avec la cmpagnie du Pacifique ; de part et d'autre, on a décidé d'adopter un plan qu'on croyait être le meilleur, et c'est précisément celui dont je propose aujourd'hui l'adoption. L'Assemblée du Nord-Ouest a considéré cette question comme étant si importante pour le public que, tout en ne croyant pas que le gouvernement des Territoires dût payer une partie du coût de cet ouvrage, elle a été jusqu'à laisser entendre qu'elle paierait une partie du coût de ses travaux, si la compagnie voulait terminer la construction de ces garde-feu en labour. La compagnie et le gouvernement s'accordent parfaitement à dire que ce plan que nous suggérons ici est le meilleur, mais ils ne peuvent s'entendre sur les conditions. Le gouvernement a laissé entendre qu'il paierait la moitié du coût de ces ouvrages et de leur entretien, mais, jusqu'à présent, je ne sache pas que le Pacifique ait accepté cette propositin.

Quant au paragraphe qui accorderait à la compagnie le pouvoir de traverser les propriétés des particuliers, sans payer de dédommagement, je dois dire qu'en pratique, nous n'avons aucune difficulté à redouter sous ce rapport. Lorsque la compagnie s'entendait avec le gouvernement du Nord-Ouest sur le plan dont je viens de parler, ni l'une ni l'autre des parties ne croyait, évidemment, qu'il y aurait des difficultés sérieuses à surmonter sous ce rapport. Dans cette partie des Territoires qui est exclusivement agricole, ces garde-feu ne sont pas nécessaires ; ce n'est que dans cette étendue de terrain formant des ranches, où la population vit séparée par de grandes distances, que ces travaux doivent se faire. On comprend que cette population dispersée n'empêchera pas la compagnie de travailler sur ses propriétés ; mais comme il semblerait injuste d'obliger la compagnie à faire certains travaux, en ne l'exemptant pas des dommages qu'elle pourrait causer de ce chef, nous avons dû insérer cette disposition dans l'amendement. J'appelle l'attention de la Chambre sur le fait que la proposition que nous faisons relativement aux feux de prairies, au Nord-Ouest, est la conséquence logique de la motion acceptée par la majorité des membres de cette Chambre et par le gouvernement, relativement à la question des garde-bestiaux. On a décidé alors qu'il valait mieux découvrir le meilleur garde-bestiaux, pour forcer ensuite les compagnies de chemin de fer à s'en servir, si elles ne voulaient pas s'exposer à payer des dommages.

Je prétends que j'ai proposé aujourd'hui le meilleur garde-feu et je demande au parlement d'obliger les compagnies de chemins de fer à se servir de ce garde-feu, et sujet à une peine à défaut de ce faire.

M. SPROULE : C'est une question très importante et bien que je croie que l'on doive donner à la compagnie de chemin de fer l'occasion de faire entendre ses vues, cela ne peut cependant pas se faire pendant cette session, du moins. Je connais un peu les dommages qui ont été causés non seulement dans le Nord-Ouest mais aussi dans l'Ontario par les incendies allumés par les locomotives de chemins de fer, et j'avoue que j'irais jusqu'à dire que la compagnie de chemin de fer devrait être obligée non seulement de prendre des précautions pour empêcher le feu de s'allumer, mais aussi être tenue responsable des dommages causés par ces incendies. Dans ma propre localité, j'ai connu un cultivateur dont la ferme a été brûlée trois ou quatre fois par des incendies allumés par les locomotives, et cependant, il n'a pu obtenir un dollar de compensation. Ce n'est pas de la justice. Si un cultivateur allume un feu pour nettoyer sa terre après le 1er juin, et que ce feu cause des dommages, la loi décrète qu'il en sera responsable. Pourquoi imposer une telle responsabilité à un individu et en exempter une grande compagnie de chemin de fer. C'est une chose que je ne puis comprendre. Si les renseignements que nous donne l'honorable monsieur (M. Scott) sont exacts, l'adoption de cet amendement n'imposerait pas de très grandes dépenses aux compagnies de chemin de fer. Il dit qu'elles seraient obligées de labourer une lisière de terre de 16 pieds de large sur 1,272 milles de long. Cela ferait en tout 3,544 acres, et supposant que cela coûte $1.50 l'acre—il ne faudrait le labourer qu'une fois par année, bien qu'il puisse y avoir des localités où il pourrait être nécessaire de labourer plus d'une fois—mais si on labourait une fois par année on aurait une assez bonne protection, et cela ne coûterait à la compagnie de chemin de fer que $5,316. Il arrive très fréquemment qu'un cultivateur subisse par ces incendies allumés par les chemins de fer une perte trois

fois plus considérable que cette somme, sans tenir compte des milliers d'acres de pâturages qui sont brûlés et de la forte perte occasionnée aux propriétaires des bestiaux par la destruction de la nourriture de leurs animaux.

Comparativement parlant, ce serait une très faible dépense pour une riche corporation; mais lorsque vous considérez la perte subie par les individus et leur impuissance dans les circonstances, nous devrions leur accorder nos sympathies plutôt qu'à la riche corporation. Pour ce motif je serais porté à appuyer l'amendement. Je ne connais pas assez la loi pour pouvoir dire si la question constitutionnelle soulevée par l'honorable député de Lanark-sud vaut quelque chose ; mais supposant que nous ayons l'autorité voulue en la matière, il faut nous demander si nous devons imposer cette obligation aux compagnies de chemin de fer ? A mon avis, nous le devrions. Nous accordons à ces corporations de grands pouvoirs et de grands privilèges. Nous leur accordons des chartes qui leur permettent de faire beaucoup d'argent aux dépens du peuple. Dans presque chaque cas où les intérêts des individus sont concernés, ce sont ces derniers et non les chemins de fer qui souffrent. En conséquence de tout cela je ne crois pas que ce soit trop que d'imposer aux compagnies de chemin de fer l'obligation de subir les conséquences des dommages qu'elles causent. Bien que j'admette que les compagnies de chemin de fer devraient pouvoir faire entendre leur défense, je n'admets pas que nous n'ayons pas le droit de voter cet amendement, parce que je crois que nous l'avons. Pour ma part, je serais disposé à aller plus loin et à dire que nous devrions tenir les compagnies de chemins de fer responsables de tous les dommages causés par leurs locomotives, non seulement dans le Manitoba mais dans toutes les autres parties du pays. Dans le cours ordinaire des affaires, nous sommes obligés de payer les dommages que nous causons à un autre; et je ne vois pas pourquoi nous ne pouvons soumettre les compagnies de chemins de fer aux mêmes obligations que les individus.

M. BELCOURT : Je partage pleinement l'opinion de l'honorable député qui vient de parler, quant à l'importance de cette question. Je regrette de ne pas être en état de la discuter d'une manière aussi complète que je l'aurais désiré, parce que je n'ai ni vu ni entendu parler de cet amendement avant sa lecture cet après-midi ; mais je dois dire que depuis quelque temps je me suis formé une opinion sur cette question. J'admets très bien comme l'honorable monsieur qui m'a précédé qu'il est juste et à propos que le parlement adopte une loi comme celle visée dans l'amendement proposé par l'honorable député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers). Jusqu'à ce que le Conseil privé eût récemment décidé la cause du chemin de fer du Pacifique Canadien vs Roy, j'avais cru que la disposition de l'article 288 de l'Acte des chemins de fer de 1888, avait consacré le principe énoncé par cet amendement ; mais le Conseil privé a déclaré que ce principe n'existait pas au Canada. Avec la permission de la Chambre je lirai l'article 288 :

Nulle inspection faite en vertu du présent acte, ni rien de contenu au présent acte, et rien de ce qui aura été fait ou ordonné, ou omis d'être fait ou ordonné, en vertu des dispositions du présent acte, n'exonérera, ni ne sera interprété de manière à exonérer une compagnie d'aucune obligation ou responsabilité que la loi lui impose envers Sa Majesté ou envers toute personne, ou envers la femme ou le mari, le père, la mère ou l'enfant, l'exécuteur testamentaire ou administrateur, le tuteur ou le curateur, l'héritier ou représentant de toute personne, pour toute action ou négligence ou défaut, délit ou méfait de la compagnie, ni de manière à diminuer cette obligation ou responsabilité de la compagnie en vertu des lois en vigueur dans la province où ces obligations ont été contractées ou cette responsabilité encourue.

J'avais toujours cru que cet article conservait et sanctionnait le principe que les corporations ou les individus qui exercent un commerce ou métier, d'une nature dangereuse ou nuisible, lorsqu'ils l'exercent pour un gain ou un profit, le font à leurs propres risques, et que si en l'exerçant, ils causent des dommages à quelqu'un, quelque précautions qu'ils prennent, ils sont responsables de ces dommages. J'ai toujours cru que cet article consacrait ce principe ; mais il est évident que j'avais tort, si la récente décision du Conseil privé est la véritable interprétation de la loi. Je n'oserais pas dire, quelle que soit mon opinion, que la décision du Conseil privé est fausse. Mais, je crois que je peux dire qu'il s'est guidé plutôt d'après les principes de la loi anglaise que d'après ceux de la loi française. Je sais que la loi française reconnait le principe que je viens de mentionner et qu'on le retrouve dans toute la jurisprudence française. Il se peut qu'il n'ait pas été pleinement sanctionné à l'égard des chemins de fer en France ; mais cela s'explique par le fait que les chemins de fer de la France appartiennent presque tous à l'Etat qui les exploite lui-même, et que l'Etat a jugé bon de se protéger contre les dommages provenant des incendies pour la raison qu'il n'exploite pas les chemins de fer pour en retirer un profit ou un gain.

Par conséquent, le principe qui anime toute la législation française n'a pas reçu en France, à l'égard des chemins de fer, la sanction qu'il a reçue par rapport aux autres sujets. Je crois que l'amendement de mon honorable ami est des plus à propos à raison de l'interprétation que le Conseil privé a attribué à l'article 228. Il me semble que l'amendement est non seulement à propos, mais juste et équitable. Quels sont les faits? Le parlement crée une compagnie dans le but de faire des opérations comme entrepreneur de transport public. Il lui accorde certains pouvoirs qu'elle peut exercer, mais si dans l'exercice de ces pouvoirs elle cause

quelques dommages aux personnes le long de sa ligne, il me semble que la compagnie devrait payer ces dommages. Il ne suffit pas de dire que ce parlement possède l'autorité suprême et qu'il peut promulguer n'importe quelle loi. Cela va sans dire qu'il le peut ; il peut faire des lois injustes ou iniques. Je ne parle pas de ce que ce parlement peut faire ; je parle de ce qu'il devrait faire dans un cas de cette nature. On a dit que la tendance de la législation en Angleterre a été différente de ce que l'on propose ici. Je ne l'admets pas ; mais supposant que telle ait été la législation, il ne s'ensuit pas que nous devons nous croire pour toujours liés par une loi qui commet une injustice. Lorsque ce pays était neuf et que les moyens de communication étaient difficiles il était probablement juste d'accorder aux compagnies de chemin de fer toutes les facilités pour conduire leurs opérations ; mais ce temps est passé et nous avons aujourd'hui des chemins de fer qui passent à travers des parties de pays très densement peuplées, parmi des centaines de milliers d'habitants dont les propriétés sont chaque jour et à toute heure exposées aux incendies. Le principe que je défends a été sanctionné dans les cas d'expropriations. Il est vrai que ce parlement a accordé aux compagnies de chemin de fer le pouvoir d'exproprier les propriétés des individus pour les fins de chemin de fer ; mais le parlement a imposé des restrictions et établi des procédures à suivre pour cela ; il a également pris soin de décreter qu'en donnant une compensation aux gens dont les propriétés sont expropriées, la compagnie de chemin de fer devra tenir compte de certains droits.

Il me semble que ce projet de loi est éminemment convenable et juste. Voici une compagnie de chemin de fer qui exploite, pour son propre bénéfice et avantage, une industrie dangereuse pour le public. Pourquoi les gens qui habitent le long de la ligne de ce chemin de fer devraient-ils subir, non seulement le bruit, la fumée, la vibration et autres inconvénients qui en résultent, mais encore les dommages causés par le feu. Le principe dont je prends la défense a été admis dans presque tous les autres cas où il se fait un commerce ou des opérations dangereuse ou nuisibles. Nos cours de justice ont souvent jugé que les personnes qui exploitaient une scierie dans une ville devaient payer les domages causés par la vibration des machines ou par la fumée sortant des cheminées. Dans une cause récente dans la ville de Montréal le propriétaire d'une écurie de chevaux de louage a été condamné à payer les dommages causés à la propriété de son voisin, par les mauvaises odeurs émanant de son écurie. Le principe n'est pas nouveau, et je ne vois aucune raison de ne pas le faire observer par les compagnies de chemin de fer aussi bien que par n'importe quelles autres personnes. La prétention que le temps est arrivé d'apporter un changement dans nos lois, n'est pas nouvelle. Dans le parlement impérial en 1900, on a présenté un bill substantiellement au même effet que l'amendement proposé. Ce bill décrétait ce qui suit :

Dans les cas de dommages causés aux moissons, haies ou plantations par le feu allumé par les étincelles échappées d'une locomotive de chemin de fer, la compagnie de chemin de fer à qui appartient cette locomotive, sera, malgré ses pouvoirs et droits statutaires au contraire, ou malgré les dispositions d'aucun acte spécial ou général s'y rapportant, passible de payer à la personne dont les moissons, haies ou plantations auront été ainsi endommagées, le montant de ces dommages recouvrables devant un tribunal de juridiction compétente.

M. SPROULE : C'est là de la loi et de la justice.

M. BELCOURT : Ce bill n'a pas passé, mais il y a eu virtuellement une majorité de quatre contre un en sa faveur, le vote sur la seconde lecture, me dit-on, ayant été de 330 pour et 84 contre.

Il existe aussi une législation semblable dans plusieurs des états de l'Union américaine. Il me semble qu'il est temps que nous forcions les compagnies de chemins de fer à payer les dommages qu'elles causent. L'argument que ces compagnies fonctionnent *pro bono publico* a fait son temps. Le chemin de fer Canadien du Pacifique, et le chemin de fer du Grand Tronc, ainsi que les autres compagnies de chemins de fer, ne font pas leurs opérations pour le bénéfice du public, mais pour les profits en argent qu'elles peuvent en retirer, et je ne vois pas pourquoi un pauvre cultivateur, dont les terres sont souvent coupées en deux par ces lignes de chemins de fer, devrait, à part le danger qu'il doit courir de traverser la voie du chemin de fer pour l'exploitation de sa ferme, subir, à part les autres inconvénients et ennuis, les pertes causées par le feu allumé par les étincelles des locomotives. Je ne me fais pas l'illusion de croire que la Chambre adoptera cette résolution aujourd'hui, lorsque le parlement est à la veille de sa prorogation, parce que je crois qu'un bon nombre d'honorables députés n'ont pas autant de zèle pour cette affaire que l'honorable député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers), moi-même et plusieurs autres, mais je crois que ceux qui sont en faveur de cette législation devraient exprimer leur opinion et créer ainsi une opinion publique qui finira par la faire adopter.

Le PREMIER MINISTRE : Personnellement, j'approuve ces deux amendements, surtout celui de mon honorable ami de Saint-Jean et Iberville (M. Demers). Si cet amendement était adopté, nous aurions dans nos statuts une législation qui serait non-seulement de la loi mais de l'équité. Je ne peux concevoir aucun argument raisonnable contre une telle loi. Une compagnie est autorisée à exploiter une certaine industrie, mais la loi dit que si elle fait usage des inventions les plus modernes pour prévenir les

dommages, elle n'est pas responsable. Ce peut être la loi, mais ce n'est pas de l'équité. Si dans le cours de ses opérations, une compagnie de chemin de fer met le feu à la moisson d'un pauvre homme, comme il arrive souvent, la compagnie dit que parce qu'elle a pris toutes les précautions possibles, elle n'est pas responsable des pertes. La compagnie plaide que la perte est survenue sans aucune faute de sa part. Cela peut être, mais ce n'était pas non plus la faute du pauvre homme dont la propriété a été détruite. Quelqu'un doit subir la perte ; sur qui tombera-t-elle ? Elle doit tomber soit sur la compagnie du chemin de fer, ou sur le colon, qui est la victime, et, dans les circonstances, l'équité exige que la victime ne subisse pas le dommage, mais que ce soit la personne qui l'a causé, même si cette personne est exempte de blâme. Pour ma part, je suis en faveur de l'amendement de mon honorable ami de Saint-Jean d'Iberville, et j'ai aussi beaucoup de sympathie pour celui de mon honorable ami d'Assiniboïa-ouest, bien que cet amendement ne soit pas exempt d'un élément de doute. Il y a beaucoup à dire en faveur de l'argument de l'honorable député de Lanark (M. Haggart). Je ne sais pas si nous avons le pouvoir en ce moment, bien que nous ayons pu l'avoir lorsque nous avons accordé la charte, de décréter qu'une compagnie sera autorisée à entrer sur une propriété privée et d'y élever n'importe quelle construction qu'elle jugera nécessaire. Je demanderais à mes deux honorables amis de ne pas insister sur l'adoption de leurs amendements, non pas parce que je ne les approuve pas, mais parce que je crois qu'il serait plus sage de suivre la méthode ordinaire de traiter ces affaires. Mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) dit a que le parlement devrait traiter ces questions comme il lui plaît. C'est sans doute vrai, mais le parlement a jugé à propos d'adopter certaines règles et il est toujours mieux de suivre ces règles, même lorsque nous sommes convaincus que nous avons raison. Mais dans chaque question il y a deux côtés, et il n'est que juste que nous donnions aux compagnies de chemins de fer une occasion de se faire entendre avant de promulguer une loi de l'espèce proposée. La règle suivie jusqu'à présent veut qu'un projet de loi de cette nature soit soumis au comité des chemins de fer, devant lequel toutes les parties ont le droit de faire entendre des témoins et de discuter convenablement toute la question. Je suggèrerais de suivre cette règle dans le présent cas, et je dirais à mes honorables amis d'Assiniboïa-ouest et de Saint-Jean d'Iberville que le gouvernement s'engage à leur donner de bonne heure, à la prochaine session, de soumettre cette affaire au comité des chemins de fer afin qu'elle puisse y être discutée sous tous ses aspects et qu'on puisse convenablement rédiger une loi. Avec cette assurance, j'espère que mes honorables amis accepteront de suivre la ligne de conduite que je viens de tracer.

M, BORDEN (Halifax) : Il y a une chose que je voudrais dire, et c'est que tandis que ce mal puisse être plus grand dans le Nord-Ouest que dans les autres parties du Canada il n'est nullement limité à cette partie spéciale du pays. Dans les provinces de l'est, nous avons eu plusieurs cas dans lesquels des feux allumés par les locomotives ont détruit des propriétés, et les parties intéressées n'ont pu recouvrer de dommages parce qu'elles n'ont pu prouver négligence de la part de la compagnie de chemin de fer. En d'autres mots une compagnie de chemin de fer n'est pas responsable tant qu'il est prouvé qu'elle a employé les inventions les plus modernes et les plus améliorées de la science, pour prévenir le feu de se communiquer aux propriété adjacentes. Lorsque cette question sera discutée l'an prochain, comme le très honorable premier ministre vient de le promettre, il y a un sujet que le gouvernement devra étudier à ce propos, et c'est la responsabilité de la Couronne à raison de son exploitation du chemin de fer Intercolonial. Il n'y a aucune raison spéciale qui empêche le chemin de fer Intercolonial d'être soumis aux mêmes règles que les autres chemins de fer à cet égard. Il traverse une grande partie des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, et à présent je ne vois pas quel remède il y a, en cas de dommages, même si on prouvait de la négligence. Je sais qu'il y a une loi qui dit que la Couronne est responsable de la négligence commise par un de ses serviteurs sur les travaux publics, mais que cela s'applique ou non au cas de l'emploi par la Couronne, d'une locomotive non munie des plus récents perfectionnements, c'est une question que je n'ai pas encore étudiée. Lorsque le gouvernement en viendra à traiter cette question dans le Nord-Ouest, je crois qu'il sera peut-être obligé de la discuter dans un sens différent de celui dans lequel il la traiterait dans les autres provinces. Je suppose qu'une disposition de la nature de celle proposée par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, ne serait pas très utile dans les vieilles provinces. Par conséquent je crois que lorsque cette question se présentera au gouvernement, l'an prochain, elle se présentera probablement sous un aspect un peu plus large que celui que comportent les amendements de mon honorable ami de l'Assiniboïa-ouest ; mais plutôt dans le sens de l'amendement présenté par mon honorable ami de Saint-Jean et Iberville. C'est une question très importante. Les compagnies de chemins de fer ont été exemptés dans le passé à raison du fait qu'elles exploitent leur chemin en vertu de lois qui leur permettent d'agir ainsi, et qui, pour la plupart, décrètent que leurs lignes seront placées à certains endroits. Ce fut la cause de l'exemption en premier lieu, et la raison pour laquelle elles ont été exemptées d'être traitées comme une plaie publique. Elles furent autorisées par une loi ou une ordonnance ayant force de loi, d'exploiter leurs lignes dans des endroits

particuliers. Mais cela ne s'applique pas à toutes les corporations. Beaucoup dépend des termes de la loi dans chaque cas. C'est une grande question dans ce pays, surtout eu égard au fait que de grandes entreprises industrielles sont en marche dans le temps présent. Vous devez étudier non seulement les responsabilités des compagnies de chemins de fer qui exploitent des entreprises de cette nature, mais vous devez aussi étudier la responsabilité qui s'attache aux autres corporations comme les grandes industries manufacturières. C'est un sujet qui est loin d'être exempt de difficultés et donnera lieu à un assez long débat. La question qui nous intéresse plus immédiatement est la responsabilité des compagnies de chemins de fer. En ce qui les concerne, il semble y avoir beaucoup de force dans la prétention émise par les deux côtés de la Chambre que les personnes qui, sans aucune négligence de leur part, ont leurs propriétés détruites par les causes que nous venons de discuter, devraient avoir un remède à leur disposition. On devrait offrir au moins une meilleure sauvegarde à ceux dont les propriétés sont exposées à ces dangers. J'approuve entièrement ce qu'a dit le très honorable chef de la Chambre lorsqu'il dit que ce serait manquer de sagesse que de discuter cette question sans donner aux compagnies de chemins de fer l'avantage d'exposer leur cause. Il se peut que cette question n'ait qu'un côté ; le ministre de l'Intérieur le dit.

Tout cela est très bien, mais on devrait entendre les compagnies de chemin de fer, et après les avoir entendues, vous pourrez mieux juger si cette question a, ou non, un autre côté. Il est vrai que dans des questions de cette nature le parlement est tout puissant. Je crois que le parlement a le pouvoir de passer cette loi. Mais le parlement ne devrait pas toujours exercer le pouvoir qu'il possède, sans entendre la partie opposée. Autrement une législation sur la propriété et les droits civils, pourrait transporter la propriété d'un homme à un autre, sans donner à l'homme dont la propriété a été sacrifiée, une chance de dire un mot pour sa défense. Tel pourrait être le résultat de l'argument présenté par mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) si on le poussait à sa conclusion légitime. Je pense qu'il est très bien de retarder ce projet de loi jusqu'à une autre session, et lorsqu'il viendra de nouveau devant nous, il devra être discuté sous tous ces aspects, après avoir entendu toutes les parties intéressées.

M. SCOTT : En ce qui concerne l'amendement que j'ai proposé, je désire dire que c'est avec un extrême regret que je me sens forcé, par les remarques faites par le très honorable leader de la Chambre (sir Wilfrid Laurier) et par l'honorable leader de l'opposition (M. Borden) de demander la permission de le retirer.

Amendement de M. Scott retiré.

M. BORDEN (Halifax).

M. DEMERS : Je demande également la permission de retirer l'amendement que j'ai proposé.

Amendement de M. Demers retiré.

Bill rapporté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX propose la troisième lecture du bill.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que le bill subisse sa troisième lecture, je voudrais demander à l'honorable monsieur (M. Blair) quelle est la signification des mots sur lesquels j'ai appelé son attention ce matin. L'effet de l'article sera-t-il celui-ci—que la personne dont la terre est prise pour cet objet provisoire recevra avis de la quantité prise, et aura-t-il une compensation, ainsi que le remède ordinaire?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a droit à une compensation et il aura le remède ordinaire prévu dans le statut originaire.

Motion adoptée ; bill lu pour la troisième fois et passé.

CITE D'OTTAWA.

Le bill (n° 164) modifiant l'acte de 1899 concernant la cité d'Ottawa (le ministre des Finances) est lu pour la seconde fois et la Chambre se forme en comité.

Sur l'article 1.

M. CHARLTON : Les commissaires reçoivent-ils des appointements?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, la loi n'en comporte pas. La charge est purement honorifique.

M. BORDEN (Halifax) : Combien de ces commissaires le gouvernement nomme-t-il, et combien la ville en nomme-t-elle?

Le MINISTRE DES FINANCES : D'après l'ancienne loi il y a quatre commissaires, dont trois sont nommés par le Gouverneur en conseil suivant bon plaisir, et un est nommé de temps à autre par la corporation de la cité d'Ottawa. Par cette dernière loi nous voulons en ajouter quatre, qui seront tous nommés par le Gouverneur en conseil.

M. BORDEN (Halifax) : C'est-à-dire qu'il sera fait sept nominations par le Gouverneur en conseil et une par la ville.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Croit-on qu'il vaut mieux avoir un nombre pair, qu'un nombre impair de commissaires ? Y aurait-il quelque objection à laisser nommer un autre commissaire par la ville ? Vous doublez le nombre, mais vous changez la proportion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois dire que lorsque la chose fut organisée j'avais en vue un projet plus large qui aurait

donné un autre représentant à la ville d'Ottawa ; mais comme nous touchons à la fin de la session, j'ai cru qu'il valait mieux ne pas mettre cette idée à exécution cette année. Je ne crois pas que la ville se plaigne, ou qu'elle ait raison de se plaindre. Cette commission est entièrement au bénéfice de la ville d'Ottawa. Si la dépense était faite une partie dans Ottawa et une partie ailleurs il serait important alors de donner une plus force représentation à la ville ; mais comme toute la dépense se fait dans Ottawa et à l'avantage de la ville, je ne pense pas qu'il soit nécessaire de s'en tenir à la règle ordinaire des proportions. La ville ne se plaint pas, que je sache, et j'espère que l'an prochain nous pourrons augmenter la représentation.

M. BORDEN (Halifax) : Si la ville consent à la chose, je n'ai pas un mot à dire, mais il me semble que la proportion établie l'an dernier devait reposer sur quelque principe et si vous doublez le nombre des commissaires il faudrait conserver la même proportion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne pourrais pas dire que nous avons le consentement de la ville, car il n'y a pas eu de correspondance officielle à ce sujet, mais je n'entrevois aucune objection de ce côté.

M. CHARLTON : Le gouvernement, je suppose, fait tous les frais ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES: La ville ne contribue rien directement ; mais en vertu d'une entente entre la ville et le gouvernement, la somme de $15,000 que le gouvernement paye à la ville chaque année est maintenant versée au fonds de la commission, et on peut ainsi dire que la ville paye sa contribution. Cependant, tout l'argent vient du gouvernement.

M. SPROULE : Le président de cette commission aura-t-il les mêmes privilèges qu'auparavant ? Il avait deux voix.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a rien de changé sous ce rapport. Je crois qu'avec ce grand nombre de commissaires il n'y a aucune difficulté à craindre à ce sujet.

M. SPROULE : Dans le premier bill, quelle est la proportion établie pour le changement de commissaires ? Sont-ils nommés pour un terme indéfini ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les commissaires nommés par le Gouverneur en conseil restent en fonctions selon leur bon plaisir, mais le commissaire de la corporation est nommé pour une période n'excédant pas trois ans.

M. SPROULE : Je pensais pouvoir vérifier aujourd'hui une déclaration que j'ai faite l'autre jour et que je crois bien fondée, mais la personne de qui j'attendais des renseignements est absente de la ville dans le moment.

Je crois que le présent arrangement aidera à faire disparaître les difficultés que les commissaires ont eu à rencontrer dans le passé. Avec une commission de quatre membres seulement, si un deuxième s'abstient on est empêché d'agir, il ne reste en réalité que deux commissaires pour faire le travail. Aujourd'hui le président a deux votes ; dans le cas d'une division égale il peut voter deux fois. Telle que constituée par l'ancienne loi la commission était souvent incapable d'aucune action. Il se peut que l'on fasse disparaître cette difficulté en augmentant le nombre des commissaires. Je crois cependant que si cette commission ne remplit pas son devoir à l'avenir mieux qu'elle ne l'a fait dans le passé, nous devrons voir à exercer une meilleure surveillance que nous ne l'avons fait jusqu'à présent.

M. BORDEN (Halifax) : On a émis l'idée qu'il vaudrait mieux nommer un nombre impair de commissaires, pour des raisons que l'on a données. Il est possible que l'on règle la difficulté en augmentant le nombre, en ceci tous ne seront pas toujours présents. Je n'en sais rien ; mais j'ai entendu faire cette recommandation et je la soumets à l'attention de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que la chose méritera d'être prise en considération une autre année. J'entrevois que nous aurons encore à nous occuper de la question à une autre session. Maintenant je ne doute pas que l'augmentation du nombre des commissaires soit une amélioration. En cela je ne veux pas que l'on pense que j'approuve tout ce qu'a dit l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) au sujet des travaux de la commission. Je crois que l'honorable député a été mal renseigné. Naturellement il est de bonne foi, mais je crois savoir qu'en général la commission a fait un bon travail. Les commissaires ont donné beaucoup de leur temps et rendu de grands services à la ville.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

LE CABOTAGE CANADIEN.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 165) concernant le cabotage canadien.—Le ministre de la Justice.

Article 1.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE (Honorable Charles Fitzpatrick) : C'est une nouvelle édition de la loi actuelle avec, au deuxième paragraphe, une définition de l'expression " cabotage."

Article 2.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE Je désire amender cet article en ajoutant ce

qui suit après le mot "navire", dans le deuxième paragraphe :

Les dispositions de cet article ne s'appliqueront à aucun navire anglais de construction étrangère qui aura été enregistré comme navire anglais avant le 1er jour de décembre 1902.

M. CHARLTON : A propos des dispositions imposant des restrictions sur les navires de construction anglaise engagés dans le cabotage, je désirerais savoir s'il existe des restrictions correspondantes dans les lois anglaises au sujet des navires de construction canadienne.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

M. CHARLTON : Pourquoi établir cette distinction contre les navires anglais engagés dans le cabotage canadien tandis que nos navires ne sont soumis à aucune restriction dans le cabotage anglais ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce bill ne s'applique pas aux navires de construction anglaise, mais à ceux de construction étrangère.

M. CHARLTON : Ainsi les navires de construction anglaise ne sont pas frappés d'exclusion ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non.

M. CHARLTON : Alors, relativement au paragraphe 2 de l'article 2, je demanderai au ministres si cela fait quelque changement dans le taux du droit ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le taux du droit imposé jusqu'à présent était de 10 pour 100 ad valorem sur la coque des navires, et 25 pour 100 sur la coque, les agrès, les machines, la chaudière et gréement du navire.

M. CHARLTON : Ayant en vue l'encouragement de la marine canadienne, je doute beaucoup que l'augmentation du droit de 10 à 25 pour 100 sur les navirs de construction étrangère puisse être dans l'intérêt du pays. Il me semble qu'un droit de 10 pour 100 sur la coque des navires est assez élevé.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le premier article renferme une définition des lois de cabotage et est de peu d'importance. Le changement est dans l'article. Cette disposition stipule que tout navire anglais de construction étrangère destiné au cabotage canadien devra prendre une licence et payer 25 pour 100 ad valorem.

L'honorable M. HAGGART: Cette loi n'aura pas d'effet rétroactif je suppose ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, pas à l'égard des vaisseaux qui sont dans le pays. Je crois que vous avez actuellement devant les tribunaux une cause dans laquelle la prétention du département est qu'un navire acheté aux Etats-Unis et de construction anglaise n'avait pas le droit de faire le cabotage.

M. FITZPATRICK.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas précisément la question. Il s'agissait de savoir si un navire qui est allé aux Etats-Unis, puis venu ici avec un certificat du consul anglais à Chicago, avait le droit de faire la cabotage. En première instance et devant la cour de l'Echiquier nos prétentions ont été rejetées, mais, heureusement, nous avons une cour Suprême dans le pays qui, il y a quelques jours, a renversé le jugement de la cour de l'Echiquier.

M. CHARLTON : Le jugement porte que les navires de construction étrangère prenant un certificat de consul pour se faire admettre dans le Canada ne peut être admis ici sans payer.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non. C'est la loi actuelle, sans cet amendement.

L'honorable M. HAGGART : Le jugement de la cour de l'Echiquier est renversé ?

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre pourra-t-il me dire s'il faut que le gouvernement impérial sanctionne les modifications projetées ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il est stipulé que ce bill ne deviendra en vigueur que lorsqu'il aura reçu la sanction des autorités impériales.

Cette loi ne deviendra en vigueur que lorsque Sa Majesté aura signifié son bon plaisir.

Il s'agit de la loi sur la marine marchande, article 736.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que Sa Majesté nous fait connaître son bon plaisir par une loi impériale, ou par une loi du parlement canadien ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La loi sur la marine marchande de 1894 stipule que:

La législature d'une possession britannique peut, par une loi ou ordonnance, réglementer le commerce de cabotage de cette possession britannique, d'une façon subordonnée aux conditions suivantes :

(a) La loi ou ordonnance contiendra une clause provisoire stipulant que la loi ou ordonnance ne deviendra en vigueuer que lorsque le bon plaisir de Sa Majesté aura été signifié dans la possession britannique où cette loi a été adoptée.

C'est afin de nous conformer a cette disposition de la loi impériale que nous avons inscrit a ce bill l'article 9.

M. BORDEN (Halifax) : Je tenais a savoir si d'après la phraséologie employée ici, il faut entendre que le bon plaisir de Sa Majesté sera signifié de l'avis du gouvernement canadien. C'est une disposition fort légitime, mais je tiens a m'assurer si cette phraséologie répond a l'intention du ministre.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Nous adptons la phraséologie même de la loi impériale. Faisons subir au bill l'épreuve actuelle et, avant la troisième délibération, nous discuterons la chose plus mûrement.

Le MINISTRE DES FINANCES : On pourrait stipuler que le bon plaisir de Sa Majesté sera signifié de la façon prévue par le statut impérial.

M. BORDEN (Halifax) : Nous voulons qu'il soit bien compris qu'il s'agit ici du bon plaisir de Sa Majesté, tel que signifié par le gouvernemnt impérial, et non pas du bon plaisir du représentant de Sa Majesté.

L'honorable M. HAGGART. Si je saisis bien la pensée du ministre de la Justice, cet article autorise les gouvernements provinciaux ou autres a imposer certaines conditions relativement à l'inscription.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Non, la législature d'une possession britannique peut, par une loi ou une ordonnance, réglementer le commerce de cabotage de cette possession britannique, d'une façon subordonnée à la condition suivante : c'est que le bill ne deviendra en vigueur que lorsque Sa Majesté aura fait connaître son bon plaisir. Il s'agit ici de la loi anglaise. Cela ne s'appliquerait pas à une province. Cette loi ne s'appliquerait qu'à une législature qui a le pouvoir de légiférer sur les questions maritimes. Les provinces n'ont nullement le droit de légiférer en pareille matière. Cela est du ressort du gouvernement fédéral.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que ce pouvoir n'appartient pas au parlement fédéral ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le gouvernement fédéral seul a ce pouvoir. Quand la loi impériale parle d'une législature d'une province britannique, elle entend une législature qui a le droit de légiférer en pareille matière.

M. CHARLTON : L'article (3) stipule la confiscation des cargaisons, tout comme s'il s'agissait de marchandises de contrebande, quand il s'agit d'un vaisseau se livrant au commerce du cabotage contrairement aux dispositions de la loi en question. Voici la teneur de cet article :

(3) Il ne sera transporté ni marchandises ni passagers par voie fluviale, d'un port du Canada à un autre, sauf dans des vaisseaux britanniques ; et si l'on transporte ainsi des marchandises ou des passagers, contrairement aux dispositions de la présente loi, le capitaine du vaisseau faisant ce transport sera passible d'une amende de $400 ; et les marchandises ainsi transportées seront confisquées comme marchandises de contrebande ; et ce vaisseau pourra être arrêté par le percepteur des douanes, a tous port ou endroit ou ces marchandises ou passagers sont transportés, jusqu'à ce que l'amende ait été payée ou qu'on ait donné une garantie suffisante pour le paiement d'icelle, et jusqu'à ce que ces marchandises lui aient été remises pour qu'il en dispose comme de marchandises confisquées sous l'empire des stipulations de la loi des douanes.

Je demanderais au ministre de definir ce qu'il faut entendre par cargaison d'un vaisseau. Une grande partie du commerce des lacs se fait au moyen de vaisseaux qui sont remorqués par des allèges à vapeur et il se fait aussi beaucoup de trafic sous la forme de remorquage de radeaux. Je voudrais savoir si un radeau ou vaisseau remorqué serait sujet aux dispositions de la loi en question et si la propriété serait confisquée.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je ne saurais répondre sur le champ a une question de ce genre.

M. CHARLTON : Il est important de bien définir la question.

Mr. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : Je crois de mon devoir d'appeler l'attention du ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) sur la différence qui existe entre notre loi et la loi américaine relativement au cabotage. Avant 1898, nous n'avions pas de navires à passagers à Saint-Jean. Les navires américains organisaient des excursions du Canada aux Etats-Unis, leurs navires prenant des passagers à Saint-Jean, à Iberville, à Sabrevois et à l'Ile-aux-Noix pour les conduire à Burlington, ou à Plattsburg, et jamais notre gouvernement n'est intervenu. La loi américaine, à cette époque, était semblable à la nôtre ; mais en 1898, par le chapitre 26, section 1, les Etats-Unis adoptèrent une disposition laquelle se lit en substance comme suit :

Il ne sera transporté ni marchandises ni passagers par voie fluviale, d'un port des Etats-Unis à un autre, sauf sur des vaisseaux américains, " soit directement soit par voie d'un port étranger " ou pour toute partie du voyage.

Vers 1900, les citoyens de Saint-Jean organisèrent une compagnie de transport : La Compagnie de Navigation du Richelieu, qui, à son tour, a entrepris des excursions des Etats-Unis au Canada, et du Canada aux Etats-Unis comme les navires américains l'avaient fait. Mais le gouvernement américain ne fut pas lent à intervenir et dans le cours de l'été dernier, le vapeur de la compagnie, le " Majestic " était saisi. Le gouvernement américain réclamait la somme de vingt mille dollars, car la loi des Etats-Unis, sur ce point, était plus sévère et plus explicite que la nôtre, la peine étant de $200 pour chaque passager ; tandis que notre loi n'impose qu'une amende de $400 en tout. Ce navire ne valant pas la somme de $20,000, les autorités américaines se montrèrent disposées à négocier et grâce à l'intervention de M. Myers, de Rouses' Point, la compagnie put faire un règlement par lequel elle s'en tira en payant $200 d'amende. Je suis donc d'avis qu'il serait opportun d'amender notre loi dans le sens de la loi américaine.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre de la Justice a-t-il étudié la question de savoir si on a le droit de dire si un vaisseau anglais peut jouir d'un privilège à l'exclusion de tout autre ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est là une question fort grave qui a été discutée

avant la présentation de ce bill. En présentant ce bill, nous avons cru agir dans les limites du droit constitutionnel.

M. BORDEN (Halifax) : Voici une autre considération : si le propriétaire d'un vaisseau construit à l'étranger désire se livrer au commerce de cabotage pour une période de temps limitée il lui faudrait pourtant payer le plein montant des droits.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est réellement une taxe imposée sur les vaisseaux étrangers entrant dans nos ports.

M. BORDEN (Halifax) : Il s'agit réellement de l'imposition d'un droit sur les vaisseaux construits à l'étranger dans le but de faire un commerce de cabotage, quand bien même ils ne seraient employés à ce commerce que pendant une période de temps limitée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous imposons une taxe sur les vaisseaux construits à l'étranger qui viennent à ce titre dans nos ports, mais s'ils en sortent, et obtiennent l'inscription en Angleterre et reviennent au pays, alors ils déjouent les dispositions de notre loi des douanes.

Le comité rend compte de ses travaux sur le bill.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Je propose la troisième lecture du bill.

M. CHARLTON : Avant que le bill subisse sa troisième lecture, je désire proposer:

Que le bill soit renvoyé au comité dans le but de faire subir à l'article 3 l'amendement que voici : Que les dispositions du dit article relativement à la confiscation des marchandises ne s'appliqueront ni aux radeaux ni aux cargaisons de vaisseaux remorqués par des vaisseaux se livrant au commerce de cabotage contrairement aux dispositions de cette loi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de la Justice a quitté la Chambre, dans la conviction que le bill subirait sa troisième lecture, mais comme il s'agit d'un amendement très important, je demande que le bill reste en suspens jusqu'à lundi.

M. CHARLTON : J'ai conféré de la chose avec le ministre de la Justice et c'est lui-même qui a suggéré cet amendement, mais il va sans dire qu'il aimerait étudier la chose. A moins qu'on n'établisse cette stipulation, il résultera de graves injustices de l'adoption de ce bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat est ajourné.

ASSOCIATION MARITIME DES ELEVEURS DE BETAIL.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (l'honorable M. Fisher) : Je propose la deuxième lecture du bill (nº 159) constituant en corporation l'Association maritime des éleveurs de bétail. Ce bill tend simplement à constituer en corporation une association volontaire qui existe depuis quelque temps dans les provinces maritimes ; et comme elle embrasse les trois provinces nulle législature de ces provinces ne pourrait lui donner son titre d'institution.

La motion est adoptée ; le bill subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

M. BORDEN (Halifax) : Ce bill contient-il d'autres dispositions que celle qui tend à donner le titre d'institution à cette association ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, ce bill tend simplement à constituer en corporation l'association en question, qui jusqu'ici a été une société purement volontaire et qui désire obtenir certains pouvoirs.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous un exemplaire des règlements de cette association ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces règlements existent, et on en avait annexé un exemplaire au bill, quand il a été adopté au Sénat. Je n'en ai pas d'exemplaire sous la main. Comme on le voit par la teneur du bill, ces règlements peuvent être modifiés au besoin.

Le comité rend compte de ses travaux sur le bill qui, après avoir subi sa troisième lecture, est adopté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Winnipeg — Bureaux d'immigration — Hôpital d'isolation (voté de nouveau), $8,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous venons de recevoir des soumissions pour cet édifice, la plus basse est de $10,000 en chiffres ronds. Il faudra une dépense supplémentaire de $1,000 pour d'autres fins.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a-t-il une idée du coût total les édifices d'immigration dans tout le Canada?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais le dire de mémoire.

M. WILSON : Je suppose que cet édifice sera surtout pour recevoir les immigrants d'Europe?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le suppose.

M. WILSON : Si l'on donnait plus d'attention à l'examen des immigrants à la frontière nous n'aurions pas besoin d'autant d'hôpitaux à Winnipeg. J'espère que le Sénat va rendre plus sévère l'acte présenté par le ministre de l'Intérieur, car je crains que tel qu'il a été adopté ici il ne soit trop faible pour faire du bien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Naturellement, c'est le département de l'Intérieur qui demande cet édifice. Je ne fais que le faire construire.

Red-Deer—Palais de justice—Prison provisoire, et bureau des terres (voté de nouveau, $5,700.

M. SPROULE : Combien croit-on que va coûter cet édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $8,000. Par contrat, évidemment.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la population de Red-Deer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ 400. Il y a trois églises et neuf magasins. Ce crédit est demandé par le ministère de la Justice. L'ex-ministre de la Justice insistait fortement sur ces crédits pour des palais de justice.

M. SPROULE : Cet édifice servira aussi de bureau des terres ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; c'est un édifice public général, mais spécialement une cour de justice.

Yorktown—Palais de justice et prison, $4,400.

M. SPROULE : S'agit-il de nouveaux travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; nous avons un crédit de $4,000 dans les premières estimations et ce dernier crédit est pour finir les travaux.

Saskatoon—Palais de justice et prison, $1,200.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi cet édifice à cet endroit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une spèce de hangar. Saskatoon est dans le district de Saskatchewan. Il vient là beaucoup d'immigrants, me dit-on, et il faut les loger quelque temps avant qu'ils s'établissent sur des fermes. Le ministère de l'Intérieur demande cet édifice.

M. SPROULE : Cette ville se trouve-t-elle sur la ligne du chemin de fer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, sur la ligne du Pacifique.

William's-Head—Station de quarantaine—Améliorations, réparations, mobilier et garnitures, $15,000.

M. SPROULE : Je pensais que le crédit voté l'an dernier était suffisant pour compléter les améliorations. On ne finit plus de dépenser à Williams-Head.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai une liste détaillée des travaux à faire : appareil d'éclairage électrique, $5,000 ; nouvelle maison de bain, $1,000 ; salles pour les voyagurs de première, $1,000; nouvelle couverture en bardeaux, $1,000, et nombre d'autres petites dépenses. Le coût total de cette station de quarantaine est de $60,000 à $70,000, à l'exception du quai.

M. BORDEN (Halifax) : Cet édifice est-il spécialement pour les immigrants?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; il vient beaucoup de Japonais et de Chinois par l'océan Pacifique à bord des navires de la Compagnie du Pacifique, et il faut en avoir soin. A tout événement, je ne fais que suivre les instructions du ministère de l'Agriculture qui a charge de la quarantaine. Je suis un constructeur purement et simplement et je m'efforce de bien construire.

M. BORDEN (Halifax) : Cela me semble être un édifice bien coûteux pour ce que l'on veut en faire. Le ministre de l'Agriculture pourrait peut-être nous donner les raisons de cette dépense élevée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons à accommoder un grand nombre de gens. Les navires venant de l'Orient doivent être examinés et s'il y a de la maladie à bord tous les voyageurs descendent à cette station. Il faut loger les voyageurs de première et de seconde classe. Les exigences sont devenues plus considérables récemment a raison de la crainte de l'épidémie bubonique déclarée depuis un an ou deux.

M. BORDEN (Halifax) : A-t-on découvert quelques cas de cette maladie aux stations d'immigration?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas jusqu'à présent.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce la fin de la dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Bien sûr ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bien sûr pour cette fois-ci. Mais, pour parler sérieusement, ce crédit est destiné au parachèvement des travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Et il y aura des réparations à faire l'an prochain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des réparations ordinaires, comme celles que mon honorable ami fait faire à sa propre maison. Les maisons les mieux construites ont besoin de quelque légère retouche.

Ottawa—Edifices publics—Préposés aux ascenseurs, $9,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Autrefois le budget général contenait un crédit de $57,000 pour dépenses de chauffage, salaires des préposés aux ascenseurs et des gardiens. J'ai cru qu'il était préférable de mettre plus d'ordre dans les affaires. J'ai séparé ce crédit de $9,000 de celui qui est affecté au chauffage et avec lequel il n'a aucun rapport, du reste.

M. BORDEN (Halifax) : Que signifie ce crédit de $9,000 pour les préposés aux ascenseurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais en donner le détail à mon honorable ami, s'il le désire. Dans l'édifice du parlement, il y a quatre préposés aux ascenseurs dont le salaire est de $45 par mois, soit $2,160. Aux palais de l'Est et de l'Ouest, il y a trois préposés aux ascenseurs, soit $1,694.88. Il y a au palais Langevin, un mécanicien et un chauffeur, $1,260 ; six préposés aux ascenseurs, à $45 par mois chacun, $3,240. A l'édifice du recensement, il y a un préposé à l'ascenseur, $540. Huile, etc., $105.

M. BORDEN (Halifax) : Combien y a-t-il d'ascenseurs en tout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Onze.

Eclairage des édifices publics (somme supplémentaire), $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le nombre des édifices ayant augmenté, force nous est de demander ce crédit. Nous éclairons 226 édifices disséminés par tout le pays.

Loyers—Edifices publics fédéraux, $2,500.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'a-t-on besoin de cette somme supplémentaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour payer le loyer des édifices. Ce crédit couvre tout juste la dépense, et il faut la répartir par tout le Canada.

M. BORDEN (Halifax) : A combien s'élèvent tous les loyers que nous payons ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A $33,500.

Gaz et éclairage électrique, édifices publics, Ottawa, y compris les chemins et les ponts, $3,900.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce nouveau crédit établi en permanence est dû à l'amélioration de l'éclairage du Sénat et à d'autres item.

Port-Colborne, édifice public—Nouvel appareil de chauffage, $950.

M. BLAIN : Quelle sorte d'édifice public avons-nous à Port-Colborne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous y avons un édifice pour les fins du canal et de la poste.

Winnipeg—Bâtiment des immigrants—Nouvelles fournaises à air chaud avec raccordements, etc., $800.

M. BORDEN (Halifax) : Vous avez demandé, il y a quelques instant, un crédit pour le bâtiment de l'immigration à Winnipeg.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agissait du bureau. Le présent crédit est destiné au bâtiment des immigrants. Ce sont deux édifices différents mais ils sont situés tous deux sur un même lopin de terre.

Bâtiments fédéraux d'immigration—Réparations, mobilier, etc., $500.

M. BORDEN (Halifax) : Quels sont ces bâtiments ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira à payer les faibles réparations et le mobilier des divers bâtiments que nous avons un peu partout.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse—Amagandus-Pond—Quai (à voter de nouveau), $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais déposer sur le bureau une carte de la Nouvelle-Ecosse que j'ai par devers moi et où sont indiqués tous les travaux pour lesquels je demande des crédits.

M. BORDEN (Halifax) : Où est situé Amagandus-Pond ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Cap-Breton.

M. SPROULE : Il me semble que le ministre devrait indiquer sur sa carte tous les ports et anses de la Nouvelle-Ecosse qui auraient pu échapper à son attention.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a dans la Nouvelle-Ecosse un grand nombre de pêcheurs dont le métier fort pénible exige que nous fassions ces travaux. La visite que j'ai faite à cette partie du pays, il y a trois ans, m'a convaincu que nous ne saurions trop faire pour ces pêcheurs.

M. BORDEN (Halifax) : Y a-t-il déjà un quai à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Combien coûtera ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas encore de renseignements qui permettent de faire une estimation précise, mais la dépense ne sera pas forte.

M. JOHNSON (Cap-Breton) : Avec la permission de l'honorable ministre, je donnerai quelques renseignements sur cette localité. Sur une longueur d'une quinzaine de milles, la côte du lac du Bras-d'Or est fortement peuplée. Le quai sera construit au centre de la population et de façon à accommoder tous les gens de l'endroit, qui sont des cultivateurs, pour la plupart, et font aussi un peu de pêche.

M. BORDEN (Halifax) : Ce quai sera-t-il construit pour permettre aux gens d'expédier leurs produits au marché ou pour faciliter leurs opérations de pêcheurs ?

M. JOHNSON : Il servira ces deux fins ; on en a absolument besoin pour décharger

le charbon et les autres approvisionnements dont ces gens ont besoin.

L'honorable M. HAGGART : Ce quai sera construit sur le lac du Bras d'Or, dans la Baie de l'Est?

M. JOHNSTON : Oui.

L'honorable M. HAGGART : A quelle distance de l'autre nouveau quai que vous êtes à faire construire ?

M. JOHNSTON : A douze milles.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la largeur de la baie de l'Est à cet endroit ?

M. JOHNSTON : D'environ dix milles.

L'honorable M. HAGGART : On est à construire un autre quai juste en face, de l'autre côté de la baie de l'Est, et un autre encore, à moins de quatre milles de l'autre endroit.

M. SPROULE : Je remarque que les estimations supplémentaires de cette année servent à masquer la pratique que l'on a suivie l'an dernier, pratique qui me parait très dangereuse ; on commence la construction d'un nombre infini de travaux qui, une fois terminés, nous coûteront les yeux de la tête. Prenons, par exemple, les crédits supplémentaires pour la Nouvelle-Ecosse. On nous dit que ce nouveau budget comprend d'ordinaire certains item destinés à de nouveaux travaux ; force m'est donc de conclure qu'une forte moyenne des présents crédits sera employée à commencer de nouveaux travaux. Il n'y a pas moins de cent crédits destinés à autant de travaux à exécuter dans la Nouvelle-Ecosse, où l'on se propose de dépenser $182,700. Chaque crédit pris séparément ne représente pas grand chose, c'est vrai ; mais ce que nous vous reprochons, c'est de mettre tant de travaux en marche sans savoir ce qu'ils vous coûteront à la fin. Nous ne savons pas à quoi nous nous engageons en commençant ces travaux. Avant de voter ces crédits, il conviendrait de fournir de plus complets renseignements. Il ne suffit pas de dire que ces travaux vont faire du bien à quelques pêcheurs ; on trouve par tout le pays des gens qui sont dans le même cas. Il faut nous convaincre que ces travaux favoriseront la majorité des habitants de toute localité où la dépense à sa raison d'être.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces estimations comprennent un peu plus de $180,000 pour travaux publics. Je prie mon honorable ami de se rappeler qu'une seule de nos entreprises dans Ontario ou Québec nous coûtera beaucoup plus cher que l'ensemble des travaux que nous ferons exécuter dans la Nouvelle-Ecosse. Chaque province a ses besoins particuliers. Il va falloir faire dans Québec des travaux considérables et dispendieux ; dans la seule journée d'hier, j'ai demandé à la Chambre de voter $1,000,000 destinés à cette province. A Port-Colborne, province d'Ontario, nous dépensons près d'un demi-million de dollars. Voilà des sommes considérables. Les provinces maritimes ont leurs besoins particuliers. Mon honorable ami parle de n'accommoder qu'un petit nombre de pêcheurs ; il devrait pourtant savoir que ces quelques pêcheurs se livrent à une industrie qui est une grande source de revenus pour tout le pays. Nous n'avons pas seulement à nous occuper des pêcheurs des provinces maritimes ; il y a là d'autres gens qui sont également dignes de notre attention et qui contribuent largement au développement de notre commerce. Mon honorable ami n'ignore point, lui qu'une longue carrière parlementaire a dû instruire, qu'une faible dépense faite avec discernement dans une petite ville produit souvent les plus heureux résultats.

M. SPROULE : La comparaison que vient de faire l'honorable ministre ne tient pas debout. Il nous a parlé des grandes dépenses que l'on fait aux grands ports ; mais ces grands ports constituent les grandes routes du commerce et accommodent des centaines de milliers d'individus. Ces dépenses se font en faveur des grandes artères du commerce, aux endroits où il faut établir des ports et où la dépense est nécessairement très forte. Il n'y a pas de comparaison possible entre de telles dépenses et celles que l'on fait dans ces petites localités obscures. Je ne veux pas dire par là que l'on a tort de faire de faibles dépenses dans le but d'accommoder un petit nombre de personnes ; mais ce qui me déplaît, c'est de voir que l'on entreprend des travaux dont le coût définitif est un mystère.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bien que nous puissions manquer de renseignements complets au sujet de certaines petites localités, je dois dire qu'il n'y a que fort peu d'endroits au sujet desquels nous ne sommes pas parfaitement renseignés. Nous avons nos ingénieurs dans toutes les provinces ; nous avons dans la Nouvelle-Ecosse. M. Dodwell et M. Milledge, tous deux de vieux et savants ingénieurs, qui nous fournissent tous les renseignements sur lesquels nous basons nos estimations.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette liste n'indique qu'un nombre fort restreint de nouvelles entreprises. Trois ou quatre fois sur cinq, ces crédits sont destinés à la réparation et à l'amélioration d'anciennes constructions et non à de nouveaux travaux. Et dans nombre de cas, la dépense sera presque nulle, de sorte que, en somme, nous ne nous engageons pas à grand chose.

M. SPROULE : Le ministre des Travaux publics ayant dit que les budgets supplémentaires sont destinées d'ordinaire à de nouvelles entreprises, j'en ai conclu qu'une forte partie de ces crédits était affectée à de nouveaux travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit que toutes les constructions

nouvelles sont comprises dans les estimations supplémentaires, mais cela ne veut pas dire que ces dernières ne contiennent pas de crédits destinés à d'anciens travaux.

M. SPROULE : Ce qui me porte à parler ainsi c'est que, l'année dernière, nous avons eu toutes les peines du monde à savoir quel serait le coût entier des nouveaux travaux. Je regrette surtout de voir que l'on commence une quantité de travaux de construction sans savoir ce qu'il en coûtera pour les terminer. Le ministre dit qu'il fait une légère dépense ça et là dans le but d'accommoder quelques pêcheurs et quelques cultivateurs ; or, s'il en faisait autant dans Ontario, les travaux publics y coûteraient quatre ou cinq fois plus cher qu'à présent. Nous n'avons jamais cru qu'il fût sage de commencer tant de travaux de construction dans le but d'accommoder un petit groupe de personnes de diverses localités ; nous nous sommes toujours efforcés de restreindre les dépenses aux grands havres ou aux ports importants où il se fait beaucoup d'affaires et d'entreprendre des travaux dont la majorité de la population devait bénéficier. Mais, soit que le commerce ne soit pas dirigé vers les grands centres, soit que les baies, les anses et les goulets y soient plus nombreux, il semble que les provinces maritimes exigent un grand nombre de travaux publics qui, pris séparément, ne paraissent pas bien dispendieux, mais qui, en fin de compte, représentent une dépense considérable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après les renseignements que me fournissent mes fonctionnaires, il n'en coûtera pas plus de $3,000, dans le cas actuel, pour terminer les travaux. Dès 1895, avant même que je prisse la direction du ministère, ces gens-là avaient représenté au gouvernement que n'ayant plus de bois de chauffage, ils se voyaient obligés d'acheter du charbon et n'avaient pas de quais où le décharger. Nous n'avons pas pu les construire plus tôt parce que nous avions trop à faire ailleurs. Il me semble que cette dépense est très juste.

M. McISAAC : Je ferai observer à l'honorable député de Grey-est qu'en nous reprochant de faire ces réparations il réprouve l'administration de ses propres amis politiques. J'ose affirmer que 75 pour 100 des crédits que le ministère des Travaux publics demande pour la Nouvelle-Ecosse sont destinés à réparer des constructions commencées sous le régime conservateur.

M. SPROULE : Il n'est pas question des réparations ; je n'ai parlé que des travaux nouveaux que l'on a entrepris sans savoir combien il en coûtera pour les terminer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous le savons dans chaque cas.

M. McISAAC : Je sais que l'honorable député (M. Sproule) cherche à donner un autre sens à ses dires. Depuis une heure, il a porté la parole une demi-douzaine de fois, et force lui est de changer de ton. Chacun de ces crédits lui a donné l'occasion de faire une charge à fond de train. Je lui dirai cependant que mon propre comté a été gratifié de quelque cinq ou six crédits destinés à des travaux de réparation et non à de nouvelles entreprises, et que toutes ces anciennes constructions on les doit à ces messieurs de la gauche. Tous les crédits destinés au comté d'Antigonish ont été inscrits aux budgets supplémentaires à la demande de M. Milledge, l'ingénieur dirigeant. L'honorable député fait le procès de ses propres amis en condamnant ces dépenses et en cherchant à mettre le pays sous l'impression que le gouvernement actuel dépense dans la Nouvelle-Ecosse de l'argent d'une manière plus inconsidérée dans le but, comme il dit, d'accommoder quelques pêcheurs des parties les plus reculées de la province. En persistant dans cette attitude qu'il a adoptée depuis nombre d'années, il ne fait que nous inviter à rappeler que s'il y a quelque chose qui cloche quelque part, c'est bien, dans presque tous les cas, dans les travaux que les amis de l'honorable député avaient entrepris lorsqu'ils étaient au pouvoir et qui nécessitent aujourd'hui des réparations. Je ne condamne aucune de ces dépenses, croyant qu'elles avaient leur raison d'être ; mais si l'honorable député tient absolument à ce que l'on compare les travaux que le gouvernement actuel a fait faire avec ceux que l'on avait entrepris auparavant, je me charge de faire moi-même la comparaison et d'établir que les travaux que la présente administration a fait faire sont plus utiles que ceux que ceux qui ont été accomplis sous le régime conservateur.

M. SPROULE : Je regrette infiniment que l'accomplissement de mon devoir ait ému l'âme placide de mon honorable ami (M. McIsaac), mais je tiens à lui dire, dût-il encore se fâcher un peu, que je n'en continuerai pas moins à faire mon devoir.

Bailey's-Brook—Quai, brise-lames, 62,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de nouveaux travaux qui coûteront environ $5,000. Il sera demandé des soumissions pour ces travaux qui doivent s'exécuter dans le comté de Pictou.

Bear-River—Enlèvement d'obstructions, travaux de renouvellement et de réparations aux jetées d'amarrage, $1,700.

M. BORDEN (Halifax) : Quelles sont ces jetées ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'une jetée à laquelle on donne parfois le nom de jetée d'amarrage. Elle est située à l'embouchure de la rivière et les vaisseaux doivent y accoster avant de pouvoir remonter le cours de cette rivière-là.

Grand-Etang—Quai (à voter de nouveau, $2,-500), $3,100.

M. SPROULE : Lorsqu'il se présentera un item relatif à de nouveaux travaux, le minis-

tre voudra-t-il nous dire combien ces travaux là devront coûter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit présentement de nouveaux travaux et on estime qu'ils coûteront $3,100.

Anse-au-Cap—Restauration de brise-lames, $3,000.

M. BORDEN (Halifax) : Où Anse-au-Cap est-il situé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Digby.

Charlesville—Brise-lames, $2,700.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un brise-lames nouveau.

M. BORDEN (Halifax) : Où est situé Charlesville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Shelburne et Queen.

Le MINISTRE DE FINANCES : Près de la ligne de division du comté de Yarmouth.

M. SPROULE : Combien ce brise-lames va-t-il coûter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $2,700 en tout.

Cheverie—Prolongement de brise-lames (à voter de nouveau), $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un vieux brise-lames.

Pointe de l'Eglise—Réparations au brise-lames, $1,800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont des travaux commencés depuis longtemps.

Côte à Comeau—Brise-lames, réparations, etc., $600.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est vieux.

Cribben's Point—Quai, réparations, etc., $1,350.

M. BORDEN (Halifax) : Où est situé Cribben's Point ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté d'Antigonish.

A six heures le comité lève la séance.

Reprise de la Séance.

A huit heures le comité reprend la séance.

Drum-Head—Brise-lames, $5,000.

M. BELL : Dans quel comté est situé Drum Head ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le crédit actuel est destiné au parachèvement de ces travaux qui doivent coûter en tout $7,000.

M. BELL : Dans quel comté est situé Drum Head ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Guysborough.

Baie des Glaces—Améliorations du port, $10,000.

M. SPROULE : Combien cela va-t-il coûter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y avait autrefois une mine de houille à la baie des Glaces, mais après que la nouvelle compagnie l'eut achetée, l'expédition de la houille cessa parce que l'eau à cet endroit était trop basse. Depuis ce temps-là il a surgi une ville considérable à la baie et la population qui l'habite demande un quai.

M. SPROULE : Combien faudra-t-il dépenser pour faire tous ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux dont il s'agit ici sont de ceux qui peuvent coûter peu ou beaucoup. Je pense que nous pourrons nous tirer d'affaire moyennant $15,000 ou $20,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la nature de ces améliorations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'un brise-lames.

M. SPROULE: Quelle en sera la longueur?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ 250 pieds pour le moment.

M. SPROULE : Les travaux vont-ils se faire à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Grande-Rivière—Pour ouvrir le chenal, $2,000.

M. BORDEN (Halifax) : Où est-ce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Richmond.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'entendez-vous pas les mots " ouvrir le chenal " ?

M. MATHESON : L'embouchure de la rivière est située à un endroit très rocailleux et elle n'est pas en droite ligne, nous voulons y faire pratiquer une ouverture qui conduira à l'eau profonde qui se trouve à l'extérieur, afin que les pêcheurs puisse y pénétrer et en sortir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et aussi pour aider au commerce du bois.

Lunenburg—Dragage, $5,000.

M. KAULBACH : J'espère que l'honorable ministre va dépenser cette somme cette année.

M. FRASER : Qu'on raye ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non pas.

Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse—Lac Porter—Achèvement du débouché, $2,500.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est l'état actuel des travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils se poursuivent depuis deux ans et ce crédit est destiné à les achever.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne me suis jamais rendu sur les lieux, mais je n'ai jamais entendu dire qu'on ait jamais fait beaucoup d'ouvrage au lac Porter si ce n'est avant une élection.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLIS : C'était la coutume autrefois.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que cette coutume est plutôt récente. Je crois que les travaux ont été commencés par le gouvernement actuel. Combien a-t-on consacré en tout, à l'exécution de ces travaux-là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce qu'on aura dépensé lorsque ce crédit additionnel sera épuisé représentera la somme de $16,700.

M. BORDEN (Halifax) : Combien a-t-on dépensé jusqu'à présent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $14,000.

M. BORDEN (Halifax) : Sur soumissions ou autrement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En faisant faire les travaux à la journée.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi pas à l'entreprise et sur soumissions?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne nous a fallu dépenser que peu à la fois ; les travaux avancent rapidement et d'une façon fort heureuse.

M. BORDEN (Halifax) : On ma dit et répété en maints quartiers que vers la fin de l'année 1900, il fallait promettre de voter pour le candidat libéral si l'on voulait obtenir de l'ouvrage au lac Porter. Est-ce là ce que veut dire l'honorable ministre lorsqu'il déclare que les travaux avancent d'une façon fort heureuse?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député siégeant du côté de l'opposition, il est évident qu'il n'a pas eu succès sur tous les points. Toutefois, je ne me plains pas.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que, dans les circonstances, je ne devrais pas me plaindre non plus?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Alors, que ce crédit soit voté.

M. BORDEN (Halifax): Quand l'honorable ministre pense-t-il que les travaux seront terminés?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet automne.

M. BORDEN (Halifax) : Ces travaux, si ma mémoire m'est fidèle, étaient destinés à la protection de la grande route publique. C'était surtout là leur objet, n'est-ce pas?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef dit qu'il s'agissait d'ouvrir un chenal conduisant à une espèce de havre ou de refuge pour les pêcheurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le lac Porter est navigable et l'ouverture de ce chenal permttra aux vaisseaux d'un faible tonnage d'y pénétrer. Elle aura aussi pour effet de prévenir l'inondation de toute cette région. La protection de la grande route n'est qu'un objet accessoire de ces travaux.

M. BORDEN (Halifax) : Quels vaisseaux pourront pénétrer dans le lac par ce chenal?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que des vaisseaux tirant sept pieds d'eau pourront y pénétrer.

Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse—Port-Latour—Addition au brise-lames, $4,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est l'état actuel de ces travaux?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ont déjà fait le sujet d'un débat il y a quelques jours ; ils ont coûté jusqu'ici $4,000 ou $5,000. Ce crédit est destiné à prolonger le brise-lames sur une distance considérable. Je crois que d'après les ingénieurs, il faudra dépenser de $15,000 à $17,000 en tout.

Ports et rivières, Nouvelle-Ecossse—Round-Bay—Protection de la plage, $2,500.

M. BORDEN : Que veut dire cette protection de la plage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La tempête a détruit les travaux que nous avions commencés et auxquels nous avons déjà consacré un faible montant. L'ingénieur propose un nouveau plan dont l'exécution coûtera un peu plus cher. La plage ayant été endommagée et brisée par la tempête, il n'y a plus d'eau à l'intérieur, et les petits vaisseaux n'y trouvent plus d'abri comme autrefois ; et il s'agit de prévenir les désastreux effets de nouvelles tempêtes.

Port de Windsor—Barrages de déviation, digues et approfondissement du chenal, rivière Avon, $700.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi ces travaux là?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour enlever de grandes quantités de vase accumulée dans le port. Dans la rivière Avon, la marée s'élève jusqu'à cinquante pieds et charroie de la boue en quantité, ce qui explique la construction de ces barrages de déviation.

M. BELL : Quelle est l'efficacité de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle ne sera peut-être pas aussi grande que l'espère l'ingénieur, mais je suis beaucoup plus optimiste que lui, depuis que j'y ai vu de mes yeux faire ces travaux là, je crois qu'ils seront efficaces, bien que tout d'abord je n'eusse pas beaucoup d'espoir qu'ils suffiraient à débarrasser le port.

Le MINISTRE DES FINANCES : On prétend que lorsque le nouveau pont fut construit sur la rivière Avon, le courant changea de direction grâce aux méthodes nouvelles qui avaient présidé à la construction de ce pont et que des quantités de vase furent rejetées vers les quais. Ce sont ces dépôts que les ingénieurs cherchent aujourd'hui à éliminer du port au moyen de barrages de déviation et de digues.

M. HENDERSON : Avant que nous ayons fini de nous occuper des crédits de la Nouvelle-Ecosse, je ferai remarquer au ministre des Travaux publics, qu'il n'y a pas de crédit pour New-Harbour. Je ne m'en plains pas, mais je désire faire mes excuses au député de Guysborough. La dernière fois qu'on a parlé de ce port, j'ai déclaré que l'honorable député ne savait même pas où il était situé; ce dernier m'ayant fait remarquer qu'il le savait, je retire ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : New-Harbour a été découvert et amélioré et la population qui l'habite est à présent satisfaite.

M. FRASER : Je remercie l'honorable député d'avoir bien voulu admettre qu'il avait parlé sans savoir et d'avoir consenti à se rétracter.

M. BORDEN (Halifax) : Lorsqu'il s'est agi de ce New-Harbour que nous ne pouvions pas trouver, nous ne pouvions trouver non plus le député de Guysborough. C'est en vain qu'on lança des messagers dans toutes les directions avec ordre de nous le ramener pour qu'il nous apprît où est situé ce port. Finalement, à onze heures du soir, on réussit à le découvrir et nous eûmes le plaisir d'apprendre en même temps où est situé le port en question.

M. FRASER : L'honorable député d'Halifax s'imaginait que ce port n'existait pas ; je regrette qu'il ne possède pas mieux sa géographie.

M. HENDERSON : Mon honorable ami était en bonne compagnie ; il y avait quatre autres députés de cette province qui ignoraient également et ne pouvaient trouver où ce port est situé.

Brise-lames de Brae, Ile du Prince-Edouard—Renforcements et réparations des ouvrages, $500.

L'honorable M. Haggart : Quels sont les travaux qu'on fait là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'informe que nous renforçons et réparons ce brise-lames. Il s'agit d'y enfoncer des poteaux afin de le rendre plus solide et plus sûr.

M. HACKETT : L'honorable ministre entend-il le prolonger ? Il ne sera pas très utile à moins qu'on ne le prolonge.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'entends pas le prolonger maintenant.

Chappel Point, I. du P.-E.—Réparation de la jetée, $1,100.

M. HACKETT : Où est-ce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de King.

Lower Montague, I. du P.-E.—Quai d'Atkins, $3,200.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce qui appartenait autrefois au gouvernement provincial. On nous a envoyé des requêtes nous demandant d'en construire un nouveau et le ministère a décidé l'acheter.

Port de Tignish, I. du P.-E.—Reconstruction du brise-lames du nord, $1,450.

M. HACKETT : S'agit-il de nouveaux travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de reconstruire la partie nord du brise-lames.

M. HACKETT : Comment vous proposez-vous de renforcer la jetée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faudra enlever le vieux bois pourri et le remplacer par du nouveau.

M. HACKETT : L'honorable ministre se propose-t-il de demander des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas du tout, nous ferons faire l'ouvrage à la journée.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Ports et rivières—N.-B.—Henderson's Hollow—Améliorations et réparations du quai, $6,500.

M. FOWLER : Qu'a l'intention de faire l'honorable ministre à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Réparer la jetée actuelle. On estime que cela coûtera $2,500. Il s'agit aussi de construire un bâtardeau pour empêcher la terre de s'accumuler, ce qui doit coûter $4,000.

M. FOWLER : Les travaux seront-ils faits à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas les réparations, c'est impossible.

M. FOWLER : Mais en ce qui concerne le prolongement, c'est possible ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne veux rien assurer. Si M. Shewen, l'ingénieur de l'endroit, me dit qu'il vaut mieux faire faire ces travaux à l'entreprise, je l'écouterai.

Campobello (plage de Wilson)—Réparation et reconstruction d'une partie du brise-lame, $4,000.

M. FOWLER : A-t-il été dépensé de l'argent pour ces travaux, l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, $7,400 en chiffres ronds. Nous avons demandé des soumissions mais n'en ayant pas reçu, nous avons dû faire faire ces travaux à la journée.

M. FOWLER : Combien estime-t-on qu'ils vont coûter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit suffira à l'achèvement des travaux.

Cap Tourmentin—Coffrage en bois créosoté, $10,000.

L'honorable M. HAGGART : Ces travaux se feront-ils cet été ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils sont actuellement à se faire.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a-t-il l'intention de faire le dragage dont il a parlé par rapport à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le dragueur est rendu là ; s'il ne l'est pas, il le sera bientôt. J'ai donné ordre de l'envoyer là dès que les travaux de Digby seraient terminés.

M. HACKETT : Fait-on faire ces travaux à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, c'est impossible, vu qu'ils tombent dans la catégorie des travaux de réparation.

M. WILMOT : Où se fait le créosotage du bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aux Etats-Unis ; mais j'ai inscrit au budget supplémentaire un crédit que je destine à l'établissement d'un outillage à créosoter le bois.

M. BORDEN (Halifax) : Combien ces travaux vont-ils coûter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux dont il s'agit ici sont de ceux qui peuvent coûter plus ou moins cher. Le coffrage fut d'abord construit en bois du Canada non créosoté. Ce bois était de fort mauvaise qualité et il ne lui fallut que trois ou quatre ans pour se détériorer. L'ingénieur en chef me dit qu'il l'était même avant que les travaux fussent achevés.

M. BORDEN (Halifax) : Ces $10,000 suffiront-ils à payer tout ce que doivent coûter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Combien les travoux coûteront-ils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Plus ou moins cher, ainsi que je viens de le dire. Si nous devions entreprendre la réparation complète de ce coffrage, il nous en coûterait environ cent mille piastres. C'est un coffrage très considérable, et je crois me rappeler qu'il a coûté près de $500,000.

M. BORDEN (Halifax) : Dois-je comprendre que le bois n'étant pas créosoté, a été mangé par les vers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, par les vers, avant que les travaux fussent terminés.

M. WILMOT : Où l'honorable ministre se propose-t-il d'établir l'outillage à créosoter le bois, dont il a parlé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelque part dans les provinces maritimes ; mais je ne saurais encore le dire au juste.

Grande-Rivière-au-Saumon—Eperon et brise-lames réunis, $4,300.

M. FOWLER : La grande rivière au Saumon est-elle située sur la côte de la baie de Fundy ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. FOWLER : S'agit-il de nouveaux travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. FOWLER : Doit-on les faire à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. FOWLER : L'entreprise a-t-elle été accordée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas encore.

Petite-Rivière-au-Saumon—Pour protéger la plage, $800.

M. FOWLER : Cette rivière était située sur la côte de la baie de Fundy ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Ile-aux-Perdrix—Réparations à la jetée de l'est, $1,200.

M. WILMOT : Le gouvernement se propose-t-il de poursuivre les travaux de dragage qu'il a fait commencer à l'entrée du port ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas de dragueur qui puisse faire de grands travaux ; nous pourrions peut-être nous en procurer un ; mais

les travaux que l'on fait avec les dragueurs actuellement à notre disposition coûtent si cher que le gouvernement a décidé de différer le dragage du port de Saint-Jean jusqu'à ce que le nouveau dragueur maintenant en voie de construction soit terminé.

M. WILMOT : Où le fait-on construire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Sorel, au chantier du gouvernement.

M. FOWLER : Le dernier dragueur construit, c'est-à-dire celui qu'on a fait construire à Toronto, ne pourrait-il suffire à l'exécution de ces travaux-là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On ne pourrait s'en servir pour les fins du creusage maritime ; il est destiné au chenal du Saint-Laurent.

Rivière Saint-Jean—Quai à Oromocto, $5,500.

M. FOWLER : Est-ce qu'il s'agit de nouveaux travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. WILMOT : Le ministre a-t-il fait l'acquisition de l'emplacement où ce quai doit être situé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas encore. Mais nous y travaillons. Le plan des travaux est prêt, et aussitôt que nous nous serons procuré un emplacement, nous demanderons des soumissions.

M. WILMOT : Je crois avoir entendu dire il y a quelque temps qu'on devait consacrer $6,500 à l'exécution de ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons inscrit au budget principal $1,500.

Quais dans les eaux de marée sur la rivière Saint-Jean et ses tributaires, $5,000.

M. FOWLER : L'honorable ministre pourrait-il me dire combien il y a de quais dans le comté de King?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a le quai de Jenkin, de Oak-Point, Belyea's Cove et de Rothesay.

M. WILMOT : Quand sera-t-il demandé des soumissions pour le quai d'Oromocto?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Immédiatement.

M. WILMOT : Quand doit-on envoyer au port de Saint-Jean, le dragueur qu'il faut pour y faire les travaux de creusage?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au commencement de la saison prochaine, j'espère.

Rivière Batiscan—Pour continuer le dragage d'un chenal à l'embouchure de la rivière, $10,000.

M. FOWLER : Combien ces travaux ont-ils déjà coûté?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet item va nous permettre de terminer tous ces travaux-là, et ils auront coûté $20,000. N'ayant pas de dragueur à nous pour les faire faire, nous avons dû en louer un à raison de $8 l'heure.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a-t-il demandé des soumissions ; ou s'il a accordé l'entreprise sans cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne nous arrive pas toujours de demander des soumissions. Dans ce cas-ci nous payons $8 de l'heure, pourvu que la drague enlève 600 verges cubes par jour. S'il en enlève moins, nous déduisons la différence. Le dragage nous coûte 30 cents et demi la verge. C'est le moins que nous puissions payer. J'espère que l'année prochaine, nous pourrons nous dispenser de tous ces dragueurs étrangers.

M. SPROULE : Comment se fait la surveillance de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Outre des inspecteurs demeurant dans l'endroit où ces travaux s'exécutent, nous employons des ingénieurs régionaux.

M. SPROULE : On me dit qu'en certains endroits où il se fait des travaux de ce genre, le surintendant se permet des promenades en ville pendant les heures d'ouvrage. Qui tient compte des travaux faits ? On me dit et j'ai raison de croire que dans plusieurs cas il est arrivé qu'il n'y avait pas de surintendant et que les comptes étaient tenus par le propriétaire du dragueur lui-même.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serais étonné qu'on réussit à prouver cela. Je puis dire que, en général, nous prenons soin de bien choisir nos surintendants.

M. FOWLER : L'inspecteur de l'endroit où se font ces travaux a-t-il de l'expérience ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit qu'il travaille pour notre compte depuis deux ans et qu'il est très habile.

Ile aux Grues, côté sud—Grosses réparations au quai, $3,500.

M. FOWLER : Où est située cette île ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le Saint-Laurent, en aval de Québec.

Cross-Point, débarcadère isolé (à voter de nouveau), $5,000.

M. FOWLER : Faites-vous faire ces travaux à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'entendez-vous par débarcadère isolé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un caisson qui ne tient pas à la grève.

M. SPROULE : Il est séparé de la grève.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Absolument. Lorsque nous voyons qu'un débarcadère, qui tiendrait à la grève, coûterait trop cher, nous construisons un caisson isolé.

Maria—Caisson isolé, $12,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit étant considérable, le ministre ferait mieux de l'expliquer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année dernière, nous avons inscrit au budget un crédit de $12,000 ; nous avons demandé des soumissions, et la plus basse qui nous est arrivée était de $24,000. La paroisse de Maria est une des plus importantes de la Baie des Chaleurs. Il n'y avait pas de quai ; des quais les plus rapprochés étaient celui de Carleton d'un côté, et celui de New-Carlisle, de l'autre. Nous avons jugé que la construction d'un quai à même la grève coûterait trop cher, et nous avons fait préparer un plan pour la construction d'un caisson isolé. Il y a des steamers qui naviguent régulièrement dans ces eaux-là. Nous avons voulu, en construisant ce caisson, mettre les steamers et les goélettes en état de prendre ou de débarquer des cargaisons à cet endroit. Ces travaux se font à l'entreprise et sur soumissions, et le crédit que nous demandons à la Chambre de voter nous permettra de les achever.

M. FOWLER : Je ne vois pas très bien ce que vous entendez par caisson isolé. Je suppose que c'est un quai détaché de la grève ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Absolument.

M. FOWLER : Encore, comment ralliez-vous pour atteindre la grève—vous vous servez de petits bateaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par bateau. Nous en avons plusieurs sur le Saint-Laurent.

Ile de la Madeleine—Brise-lames, crédit supplémentaire, $14,300.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est la totalité de la dépense ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit suffira pour compléter les travaux. La totalité de la dépense, y compris cet item, sera de $32,000. On a dressé des plans pour des travaux beaucoup plus considérables. Il y a trois ans, j'ai visité les travaux en compagnie de l'ingénieur en chef, et nous avons réduit l'estimation à un chiffre légitime.

Pointe-Fortune—Quai, $5,000.

M. FOWLER : S'agit-il d'une entreprise nouvelle ?

M. BORDEN (Halifax).

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une entreprise nouvelle en ce sens de faire une annexe à un ancien quai.

M. FOWLER : Ce crédit suffira-t-il à compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. FOWLER : Les travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il s'agit de réparations.

Pointe Saint-Pierre—Brise-lames, $5,000.

M. FOWLER : S'agit-il d'une nouvelle entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, il existe déjà un crédit de $5,000.

M. FOWLER : Cela portera la totalité à $10,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. FOWLER : Ce crédit suffira-t-il à compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle sera la totalité des frais ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'estimation est de $14,000.

M. FOWLER : Ces travaux se font-ils à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Où est-ce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Gaspé. Il y a environ 200 goélettes de pêcheurs qui visitent cet endroit. C'est une des localités les plus importantes du comté de Gaspé, au point de vue de l'industrie de la pêche. Il s'y fait aussi un trafic local important. Il n'y a pas de chemin de fer dans cette partie du pays.

Rivière-aux-Renards—Jetée, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux se font à l'entreprise.

M. BORDEN (Halifax) : Où est-ce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Gaspé, sur la rive nord.

M. SPROULE : S'agit-il d'une entreprise nouvelle ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, c'est la continuation d'anciens travaux.

M. FOWLER : Combien a-t-on déjà dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les frais s'élèvent déjà à $6,000 et ce crédit suffira à compléeter les travaux.

Saint-François—Brise-lames, sur le rivage sud de l'île d'Orléans, $10,000.

M. BORDEN (Halifax) : Cette somme complètera-t-elle les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'ils coûtent plus que cela. Cette ouvrage aura une grande importance locale et il est devenu nécessaire aussi à cause des dragages que nous allons faire vis-à-vis l'Ile-aux-Grues.

M. MORIN : Quel usage le ministre fera-t-il d'un quai sur le rivage nord de l'île ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je viens justement de dire que Saint-François est une paroisse très importante et que nous allons faire des dragages à l'Ile-aux-Grues, qui est un endroit très orageux, et nos dragueurs et chalands seront obligés d'y trouver un refuge.

M. MORIN : Sur le côté nord il y a un quai depuis un grand nombre d'années et on n'y voit jamais aucune espèce de bateau y arrêter, et sur la rive sud il n'y a aucune ligne de bateaux à vapeur. J'ai passé à cet endroit maintes et maintes fois, et il n'y a pas de trafic. Ai-je compris que le ministre disait que l'Ile-aux-Grues était vis-à-vis cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. A l'Ile-aux-Grues il n'y a pas d'abris et nos dragueurs et chalands seraient obligés de venir ici dans une tempête.

M. MORIN : Je ne trouve pas à redire à la construction de quais, mais ce n'est pas nécessaire ici.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crains que l'honorable monsieur n'ait pas accordé toute son attention à cette question. Il doit savoir qu'il n'y a aucune ligne de bateaux à vapeur sur le côté nord de l'île, et le fait est que le quai construit là par le gouvernement conservateur était mal situé et n'avait aucune utilité quelconque. Il y a une ligne de bateaux qui arrête à Saint-Laurent et à Saint-Jean, et lorsque ce quai sera construit ces bateaux feront escale à Saint-François.

M. MORIN : Je ne peux pas partager l'opinion de l'honorable ministre sur ce point parce que le bateau de la compagnie Richelieu et Ontario qui part de Québec se rend à la Baie Saint-Paul, sur la rive nord.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toujours sur le côté sud. L'honorable député est dans l'erreur.

M. MORIN : Pas du tout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est très connu qu'un bateau à vapeur ne passe jamais par le chenal nord.

M. MORIN : Le bateau de la Compagnie Richelieu passe par le chenal nord.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Jamais.

M. MORIN : Eh bien ! cela montre justement que vous ne savez pas ce que vous dites. Il y a un temps pour badiner, mais il n'y en a pas pour dire des choses qui n'existent pas. Lorsque j'ai pris le bateau à Québec pour me rendre au Saguenay, je savais où je passais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a passé par le chenal sud et non par le chenal nord.

M. MORIN : J'ai dit que les bateaux de la Compagnie du Richelieu passent par le chenal sud et le ministre a dit que tel n'était pas le cas. Je dis que tel est le cas. Je suis aussi allé de Québec à la Baie Saint-Paul par le chenal nord, sur un bateau appelé " The Brother ".

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh ! c'est un petit bateau.

M. MORIN : Il n'y a aucune différence que ce soit un petit ou un gros bateau. Je dis que je suis allé par le chenal nord et par le chenal sud aussi, et vous ne pouvez m'en imposer sur ce point. Je ne suis pas ici pour me vanter comme le ministre de la Justice qui croit savoir mieux que moi des choses que j'ai vues de mes yeux. Eh bien ! c'est à lui de le dire et à moi de ne pas le croire.

Quai de Saint-Irénée—Construction du caisson de tête, $10,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la nécessité de cet ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sainte-Marie est un de ces endroits où il se fait un grand commerce en été, et c'est pour accommoder ce commerce.

M. FOWLER : L'ouvrage se fera-t-il par contrat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax): Cette somme complètera-t-elle les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Saint-Jean des Chaillons—Amélioration du port, $2,000.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre voudra-t-il expliquer ceci?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une erreur. Nous avons dragué là jusqu'au fond de roc solide, et maintenant que nous avons atteint des matières dures il faudrait une somme beaucoup plus forte pour pousser cet ouvrage. Ce crédit ne peut pas servir cette année.

M. BORDEN (Halifax) : Alors pourquoi le laisser dans le budget?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne peut servir cette année, et je propose de le retrancher.

Motion adoptée.

Saint-Laurent, quai—Ile d'Orléans, $4,000.

M. SPROULE : Pourquoi cette somme?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Saint-Laurent est une des paroisses les plus importantes de l'Ile d'Orléans et c'est pour prolonger les ouvrages qui existent déjà.

M. BORDEN (Halifax) : Relativement à tous ces quais dans les provinces maritimes aussi bien que dans Québec et Ontario, y a-t-il un système de quaiage ou bien l'usage de ces quais est-il donné gratuitement au public?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque nous avons terminé un quai nous le transférons au ministère de la Marine et des Pêcheries, et il devient alors soumis à la loi générale. Nous n'avons plus rien à y voir.

M. SPROULE : Quelle est la loi générale?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne peux réellement pas l'expliquer parce que ce n'est pas du ressort de mon ministère.

M. SPROULE : La loi générale, telle que je la comprends, est simplement celle-ci, que la ville ou la municipalité dans laquelle le quai est situé, adopte un règlement régissant les droits de quaiage et cela est ratifié ici. Je devrais le savoir parce que j'ai déjà fait passer deux ou trois bills pour cela devant la Chambre. Lorsque des particuliers construisent un quai ils exigent ordinairement les droits de quaiage qu'ils jugent à propos, et ces droits sont parfois assez onéreux pour les expéditeurs. Je crois que le gouvernement devrait exercer un certain contrôle sur tous ces tarifs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai parlé que des quais bâtis par nous. Les propriétaires de quais privés exigent en général les tarifs qu'ils veulent, mais il y a un tarif général qui s'applique partout aux quais bâtis à même les deniers publics.

M. SPROULE : Prenez le quai à Thornbury. Il fut construit à même les deniers publics, avec l'aide de la municipalité, mais la municipalité a passé un règlement établissant des droits de quaiage, et ce trafic fut ratifié et rendu légal ici.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je comprends que le quai à Thornbury a été construit conjointement par la municipalité et par le gouvernement fédéral. C'est un cas exceptionnel, mais je parle des quais qui sont entièrement construits à même le trésor public. Lorsqu'ils sont terminés nous les transférons au ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. BORDEN (Halifax).

M. SPROULE : Il y en a à peine un de terminé complètement à même le trésor public. A Collingwood, Meaford, Owen-Sound, il y a des quais construits de la même manière, la municipalité paie une partie des frais et le gouvernement paie le reste.

M. FOWLER : Y a-t-il des quaiages à tous ces quais?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh ! oui.

M. FOWLER : Ces quaiages entrent-ils dans le coffre public?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Quel montant de droits de quaiage a-t-on perçu l'an dernier?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne peux pas le dire. Le ministère de la Marine et des Pêcheries est chargé de cette partie de l'ouvrage.

M. BORDEN (Halifax) : Où est le ministre de la Marine et des Pêcheries?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suppose qu'il est occupé quelque part dans l'intérêt public.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Finances peut-il nous le dire?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été reçu entre $10,000 et $11,000 l'an dernier dans tout le Dominion. Les droits varient. Quelques-uns des quais rapportent une somme très respectable.

M. BORDEN (Halifax) : Sont-ils perçus avec régularité?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas prêt à répondre à cette question. Le ministère de la Marine et des Pêcheries s'occupe de ces perceptions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les préposés aux débarquements reçoivent 25 pour 100 du montant qu'ils perçoivent et ils sont obligés de faire les petites réparations, de $10 à $15 par année.

M. BORDEN (Halifax) : La raison pour laquelle je m'informe c'est que j'ai reçu de temps à autre des lettres me disant que les préposés à ces quais n'ont rien remis au gouvernement sur les droits de quaiage qu'ils ont perçus depuis longtemps. Je préfère demander cette information d'une manière générale plutôt que de prendre le temps du gouvernement en faisant une motion demandant un relevé spécial, mais nous devrions avoir quelques renseignements sur le système en vigueur, pour savoir si ces affirmations dont je viens de parler reposent ou non sur des faits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami veut m'envoyer une liste des quais je ferai demander des renseignements. Il n'est pas nécessaire de donner les noms de ceux qui se plaignent.

M. SPROULE : Les quais où le gouvernement nomme des préposés aux débarquements ne représentent qu'une très faible partie du nombre total. En général les municipalités reçoivent de l'aide du gouvernement pour construire les quais, et elles gardent les revenus pour elles-mêmes et elles sont censées les conserver en bon état de réparation, mais elles peuvent mettre les recettes dans le coffre municipal.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dans ma courte expérience, j'ai rencontré certains cas du genre dont vient de parler l'honorable député d'Halifax, et nous sommes à faire une revue générale de la situation. On alloue 25 pour 100 aux préposés aux débarquements, et dans les cas où les recettes sont très faibles on leur alloue jusqu'à 50 pour 100. Dans d'autres cas où les recettes sont considérables on leur paie des appointements. Je suis à faire examiner toute la question et je pourrai donner des informations complètes à la Chambre à la prochaine session.

M. BORDEN (Halifax) : Considérant l'énorme dépense que nous faisons pour ces quais, la somme de $10,000 ou $12,000 semble un très petit montant à recevoir d'eux sous forme de revenu. On devrait établir un certain système général pour la perception des revenus. On devrait appliquer un système rigide à tous les quais, parce qu'autrement une partie du pays pourrait bénéficier de ces quais pour rien, tandis que dans une autre partie les droits de quaiage pourraient être perçus régulièrement et systématiquement. C'est une affaire qui exige l'attention immédiate de l'honorable ministre de la Marine afin qu'il puisse appliquer un système parfait dans tout le pays sans distinction en faveur d'aucune localité en particulier.

Amherstburg, Ontario—Dragage (à voter de nouveau), $5,000.

M. SPROULE : Cet ouvrage se fait-il à l'entreprise ou à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous essaierons de le faire avec nos propres dragueurs. Il y a aussi des cailloux à enlever ici.

Big Bay, Ontario (North Keppel), quai, réparations, $500.

M. SPROULE : Quel est ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est dans Grey-nord. Nous voulons renouveler le pontage du quai, et l'ingénieur dirigeant demande cette somme.

M. SPROULE : Ce n'est pas celui qui a été retranché du budget principal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ce n'est pas du tout le même ouvrage.

Chutes de Burke—Rivière Magnetawan, quai, $4,500.

M. McCORMICK : Ces travaux seront-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Chenal Burlington—Réparations aux jetées—Pour compléter l'entreprise (somme supplémentaire à voter de nouveau, $2,000), $50,000.

M. HENDERSON : Est-ce destiné à compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, cela terminera les travaux donnés à l'entreprise.

M. SPROULE : Qu'est-ce que cet ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami sait que le port d'Hamilton devient de plus en plus important à cause des hauts-fournaux considérables qui y fonctionnent. Le port se compose d'une grande baie, dont l'entrée a été faite par deux longues jetées. Malheureusement, elles étaient construites en bois et il faut les réparer sans retard. Nous reconstruisons simplement la structure principale.

M. SPROULE : En bois encore ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, j'avais peur de demander au parlement un crédit pour du béton. Lorsque j'ai commencé les travaux il y a des années, j'étais plus jeune qu'aujourd'hui et j'avais peur de demander au parlement la somme plus forte qu'il eût fallu si on avait fait l'ouvrage en béton. Depuis les fondations de la plupart de ces ouvrages dans l'Ontario ont été posées sur du sable mouvant et sans prendre de soins comme aujourd'hui. Leurs fondations n'ont que douze pieds de profondeur. En d'autres termes, nous ne pouvons draguer près de la jetée sans l'exposer au danger. Nous sommes obligés de faire un tunnel dans le centre du cours d'eau.

M. SPROULE : Ce contrat est-il donné ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et les travaux sont en marche.

Callendar—Réparations du quai, $1,500.

M. SPROULE : Où est-ce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur le lac Nipissing, au terminus du chemin de fer du Grand Tronc.

Cobourg—Réparations au quai et dragage, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour terminer les travaux.

Collingwood, dragage, $45,000.

M. SPROULE : Dans quel état se trouve aujourd'hui le port de Collingwood ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai donné des explications sur le

budget principal, mais il ne m'en coûte pas de répéter la chose. Le chenal que nous avons dragué dans le port a maintenant 110 pieds de large sur 20 pieds de profondeur. Nous l'élargissons jusqu'à 200 pieds afin de permettre aux gros navires qui cherchent ce port d'y entrer et d'en sortir sans danger.

M. SPROULE : Vous donnerz 200 pieds de largeur au chenal sur toute sa longueur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, seulement à l'entrée où il y a danger que les navires jettent les bateaux contre les côtes du chenal dragué.

M. SPROULE : Quand l'honorable ministre pense-t-il que cet argent sera employé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous voulons le dépenser dans le cours du prochain exercice financier. Je peux dire que M. Boone, qui fait ces travaux, est bien outillé. Il les a faits avec grand succès, et le résultat est très satisfaisant, ainsi que l'admettra mon honorable ami (M. Sproule). On construit de grands chantiers de construction de navires, de nouvelles industries forestières s'y développent, et ainsi de suite. Cette petite ville grandit rapidement.

M. SPROULE : Ces travaux sont très importants, parce que l'endroit va prendre une grande importance. En outre, comme le dit l'honorable ministre, de nouvelles constructions surgissent. Le plus grand établissement de salaisons du Canada se trouve à cet endroit, et on y bâtit des chantiers, des scieries, des ateliers métallurgiques et autres grands établissements. L'endroit grandit très rapidement, et les travaux qu'y fait le gouvernement étaient bien nécessaires. L'honorable ministre a-t-il pris en considération la demande de la population de Collingwood au sujet de leur cale sèche ? Leur cale sèche a été construite il y a plusieurs années, mais elle est maintenant trop courte et l'eau n'est pas assez profonde pour l'usage des grands navires qui fréquentent le port. Je comprends que le gouvernement donne deux pour cent sur le coût des cales sèches construites, mais la population de Collingwood croit qu'il faudrait plus. Les cales sèches sont très dispendieuses et ce ne sont pas des propriétés très payantes. Je crois que le gouvernement devrait accorder plus d'aide pour fournir une cale sèche à Collingwood. Le ministre a-t-il étudié la question et a-t-il décidé de faire quelque chose ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a dans nos statuts une loi à l'effet que lorsqu'une compagnie privée désire construire un bassin de radoub, elle peut soumettre ses plans au gouvernement et lorsque ces plans sont approuvés elle peut faire un contrat avec le gouvernement et a dès lors droit à une garantie de deux pour cent pendant vingt ans. M. Long, de Collingwood, ou plutôt la Compagnie de Navigation du Nord, a demandé cette subvention que, après avoir examiné les plans, je recommandai à mes collègues d'accorder. Voilà la position présente de la question. J'ai confiance qu'avec la subvention de deux pour cent la compagnie pourra marcher, quoi que je n'en sois pas très certain. J'en reconnais pleinement la grande importance, ou plutôt la grande nécessité d'avoir sur les lacs un bassin de radoub capable de recevoir les grands navires qui sillonnent ces eaux. En ce qui me concerne, s'il y a des embarras dans l'affaire, je serai heureux de faire tout en mon pouvoir pour les aplanir.

M. SPROULE : Je crois que le gouvernement ne ferait pas trop s'il doublait la garantie et la portait à quatre pour cent, parce qu'il est très difficile de trouver des hommes ayant de l'argent qui le mettent dans une entreprise de cette nature. Par conséquent un grand nombre de bateaux sont maintenant forcés d'aller se faire réparer ailleurs parce qu'ils ne peuvent entrer dans notre cale-sèche. Quant au chenal qu'on a fait on me dit qu'il répond très bien aux besoins, et la population en est très reconnaissante. Vers la fin de la navigation, l'an dernier, on commença à venir avec des grands navires chargés de grain, et je n'ai aucun doute qu'il se fera un commerce important de grain à Collingood et aussi à Meaford—surtout à Meaford à cause des importants travaux qui s'y font et parce qu'il y a un bon élévateur à Meaford. Il y a aussi un élévateur à Collingwood, mais il n'est pas tout à fait aussi bon que celui de Meaford. Dans ces deux endroits on a pu profiter du port pendant la dernière année à cause des dépenses qu'on y a faites—sages dépenses, je l'admets. Il s'y fera un commerce très important non seulement durant la présente saison mais dans l'avenir aussi, nous l'espérons.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le plus tôt le peuple de ce pays comprendra les grands avantages à tirer des améliorations et de l'outillage de ses ports,, le mieux ce sera. Malheureusement peut-être, il n'y a pas assez d'hommes publics qui accordent leur attention à cette importante question. Je crois que chaque port de la baie Georgienne devrait être complètement outillés, et je n'ai aucun doute que lorsque ce sera fait il y aura du trafic pour chacun d'eux.

M. SPROULE : J'en suis convaincu.

Baie Georgienne—Route de la Pointe au Baril —Amélioration du chenal du Coude du Diable entre Parry-Sound et Killarney, $3,000.

M. McCORMICK : Quelle est la nature des travaux à faire ici ? Est-ce du coffrage, du pétardement ou du dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Du pétardement et l'enlèvement des battures. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire du coffrage ici. C'est un en-

droit des plus dangereux et je fais ces travaux à la demande de la compagnie de navigation.

Travaux du port de Goderich, $6,000.

M. SPROULE : Quels travaux l'honorable ministre fait-il ici ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous complétons les réparations des jetées à l'intérieur du port. Goderich attire aussi un grand trafic, je suis heureux de le dire, et l'argent qu'on y a dépensé en réparations a été bien placé.

M. SPROULE : Avec Dan McGillicuddy comme surintendant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Eh bien, il était le plus bas soumissionnaire.

M. SPROULE : Je ne formule pas d'objections.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis heureux que l'honorable monsieur soit satisfait.

Hilton, Ile de Saint-Joseph—Réparations au quai, $1,500.

M. SPROULE : Est-ce un quai privé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, un quai public.

Huntsville—Nouveau quai, $3,500.

M. McCORMICK : L'honorable monsieur a-t-il intention de faire ces travaux à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Port de Midland—Quai, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont des travaux pour l'accommodation du public en général. Les citoyens sans distinction de parti se sont adressés à moi et je n'ai pu résister à leur demande. Midland est une ville prospère et le conseil municipal va nous donner l'emplacement. Il n'y a qu'un emplacement où l'on peut construire le quai maintenant, et la ville l'a acheté et nous l'a donné.

Orillia, nouveau quai, $3,000.

M. SPROULE : C'est ici que les dames ont attaqué l'honorable ministre avec leurs sourires séduisants, et il a succombé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis prêt à me laisser capturer de nouveau.

M. McCORMICK : Je voudrais que l'honorable ministre vienne à Parry-Sound, une ville qu'il a très négligé. Peut-être que les dames de là pourront l'induire à construire un dock.

M. SPROULE : Quels sont les nouveaux travaux à faire à Orillia?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un quai ordinaire, coûtant $5,000 ou $6,000. L'ouvrage se fait à l'entreprise.

Penetanguishene—Dragage, $10,000.

M. SPROULE : Avez-vous des dragueurs dans la baie Georgienne?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Malheureusement nous n'en avons pas.

M. SPROULE : J'ai parlé hier soir d'un monsieur qui m'écrit qu'il a un splendide dragueur à suction, qu'il serait heureux de fournir n'importe quand le ministre des Travaux publics en aura besoin. Ce n'est que dans le cas où le gouvernement n'aurait pas de ses propres dragueurs disponibles que je recommanderais d'amener des dragueurs américains. Plutôt que de laisser ces endroits souffrir par le manque de ces travaux, je crois que le ministre serait justifiable de louer un dragueur n'importe où.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire qu'un dragueur à suction ne ferait pas à cet endroit. Ils ne peuvent travailler que dans les matières molles et à Penetanguishene c'est de la matière dure.

Port-Elgin—Réparations au débarcadère, prolongement du brise-lames et dragage, $5,000.

M. SPROULE : Vous n'irez pas loin avec $5,000 ici. Quelle espèce de travaux faites-vous à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef craint que cette somme d'argent ne suffise pas pour compléter la jetée et faire le dragage. Elle complètera la jetée, et nous serons obligés de tirer sur notre crédit général pour faire le dragage. Nous avons intention de donner la construction de la jetée à l'entreprise.

Rivière de la Nation du Sud—Pour améliorations au Pitch-off, $1,000.

M. SPROULE : Je comprends que c'est pour prévenir l'inondation de la terre. On a soulevé la question de savoir si, le gouvernement adoptant le principe de faire des travaux de cette nature ici, d'autres endroits dans le pays ne demanderont pas la même aide. Je pense que le gouvernement recevra d'autres demandes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets que c'est un mauvais endroit pour faire des travaux de ce genre. Il y a un ou deux item qui sont le reliquat des jours d'autrefois. J'admets que le principe est mauvais. Mais cette rivière est navigable, du moins j'ai été amené à faire ces travaux sur la représentation que c'était une rivière navigable. Mais cette demande ne se renouvellera pas.

Décharge du lac Saint-François—Construction de jetées conductrices et dragages (à voter de nouveau, $1,200), $6,500.

M. SPROULE : Est-ce à l'endroit où la rivière Saint-François se jette dans le lac ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Winnipegosis—Dragage du chenal à l'embouchure de la rivière à la Mousse, $4,500.

M. SPROULE : Je ne vois aucun item ici, mais je voudrais demander à l'honorable ministre ce qu'il fait maintenant aux rapides St-André. Les travaux se continuent-ils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons un item dans le budget principal, mais je regrette de dire que les entrepreneurs ne poussent pas très rapidement ces travaux. J'ai donné instruction à mes fonctionnaires, il y a quelques jours, d'avertir MM. Kelly frères d'avoir à pousser les travaux, sinon le contrat leur serait enlevé.

Colombie Anglaise—Lacs Anderson et Kennedy—Déblaiement des décharges, $3,500.

M. EARLE : Quelle partie de cette somme dépense-t-on à la décharge du lac Kennedy ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jusqu'au 31 décembre de l'année dernière nous avons dépensé $5,000 en chiffres ronds.

M. EARLE : Cela complètera-t-il les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. EARLE : Aux deux lacs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Baie Hardy—Quai, $2,000.

M. EARLE : Est-ce là le montant qui, d'après l'honorable ministre, devait me surprendre lorsque je verrais le budget pour la Colombie Anglaise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que je n'ai pas dit que cela surprendrait l'honorable monsieur.

M. EARLE : Je suis peiné de ce que la somme soit aussi minime, parce que sur la côte ouest de Vancouver il n'y a pas de quais et l'on devrait faire quelques dépenses sur cette partie de la côte. Les bateaux à vapeur qui font le service sur la côte ouest de Vancouver doivent, excepté à un ou deux endroits où il y a des quais privés, débarquer leurs passagers dans des petits bateaux. On pourrait dépenser plus d'argent avec grand avantage pour les colons à différents endroits sur la côte ouest de l'île Vancouver.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toute ce que je peux dire, c'est que ceci n'est que le commencement. Mon honorable ami (M. Earle) fait depuis longtemps partie du parlement. S'il avait demandé autrefois, je n'ai aucun doute qu'il eût reçu plus qu'il n'a été dépensé là. C'est la première demande de quai qui m'ait été faite. C'est un commencement. Je ne veux encourager personne à venir, mais s'il se présente des demandes légitimes de la Colombie Anglaise, elles seront traitées aussi libéralement que je me suis toujours efforcé de traiter les demandes légitimes qui me sont faites.

M. EARLE : L'honorable ministre considérerait-il comme légitime une demande venant de ma part ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serai très heureux d'étudier de la manière la plus amicale et la plus favorable toute demande que pourrait me faire mon honorable ami, qui occupe depuis longtemps un siège dans cette Chambre et qui a toujours eu le respect de ses collègues.

M. EARLE : Nous verrons à une autre session. Il y a plusieurs endroits où l'honorable ministre peut dépenser de l'argent avec grand avantage.

Quelques résolutions rapportées.

Le MINISTRE DES FINANCES propose que la Chambre lève la séance.

M. BORDEN (Halifax) : Quelles affaires pour lundi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il reste encore un ou deux bills sur l'ordre du jour ; nous les mettrons en délibération et ensuite nous continuerons les subsides.

Sur motion du ministre des Finances, la Chambre lève la séance à 10 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 12 mai 1902.

L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

IMPRESSIONS DU PARLEMENT.

M. T. B. FLINT (Yarmouth) : Je propose que le quatrième rapport du comité mixte des impressions du parlement soit adopté.

C. CHARLES MARCIL (Bonaventure) : Je propose comme amendement :

Que le dit rapport soit amendé en ajoutant à la fin du troisième paragraphe et à la suite des mots " service civil " :—" et que les dits fonctionnaires continuent à recevoir leur salaire actuel, nonobstant toute disposition contraire dans le dit acte."

Le président du comité des impressions, qui a été obligé de s'absenter, m'a prié d'ex-

pliquer que cet amendement vise trois employés de l'imprimerie, service de la distribution, qui ont été jusqu'ici sous la surveillance du comité. En vertu du rapport, ils seront dorénavant sous la direction du secrétariat d'état et tomberont sous le coup de l'acte du service civil. L'amendement a pour but d'aplanir toutes les difficultés que l'auditeur général pourrait soulever, concernant le paiement des appointements de ces fonctionnaires.

M. A. A. C. LaRIVIERE (Provencher) : Dois-je comprendre que cette résolution privera ces employés de l'augmentation à laquelle ils pourraient avoir droit ? Je comprends qu'il s'agit de stipuler que leurs appointements ne seront pas diminués, mais je ne crois pas qu'il soit opportun de priver ces employés de l'augmentation que le comité recommanderait et que le gouvernement accorderait.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable Wm. S. Fielding) : Le but de la résolution est d'assurer à ces fonctionnaires leurs salaires actuels tout en les changeant de service. Je ne crois pas qu'elle puisse les empêcher de recevoir une augmentation, mais cette question devra être étudiée. Il va sans dire qu'il ne saurait être question de les priver d'une augmentation à laquelle ils auraient droit autrement.

L'amendement est adopté, ainsi que la motion telle que modifiée.

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : En proposant l'adoption du deuxième rapport du comité mixte de la bibliothèque, le comité désire que je signale particulièrement à l'attention de la Chambre le passage suivant de ce rapport. Le comité a décidé que, dans l'intérêt de la bibliothèque et pour le plus grand avantage des députés, l'article 118 des règlements de la Chambre des communes soit à l'avenir strictement mis en vigueur. Cet article se lit ainsi :

A la première réunion du comité mixte de la bibliothèque, à chaque session du parlement, le bibliothécaire devra soumettre une liste de tous les livres non rentrés au commencement de la session, en désignant les noms des personnes qui auront gardé ces livres contrairement aux règles précédentes.

En vérité, ce règlement, ainsi que plusieurs autres concernant la régie de la bibliothèque, a jusqu'ici été plus souvent violé qu'observé. Le comité s'est aperçu qu'il n'est pas rare que les membres du parlement violent les règlements concernant la bibliothèque. Les principales irrégularités commises sont les suivantes : Retards dans la remise des livres pendant la session ; délais déraisonnables dans la remise de livres utiles qui ne sont pas de publication récente ; emprunts de livres par les députés pour des personnes du dehors ; envois des livres par la poste dans toutes les parties du pays ; rétention pendant plusieurs semaines, pendant la session, d'ouvrages de référence, ce qui est une violation directe du règlement. De fait, présentement, plusieurs livres qui devraient se trouver sur les rayons de la bibliothèque n'y sont pas et plusieurs autres livres ont été perdus et il a fallu les remplacer et supporter des frais considérables. Ce qui est plus grave, c'est que des ouvrages qui sont demandés pendant la session ne se trouvent pas dans la bibliothèque. Pour montrer jusqu'à quel point on a poussé ces irrégularités, je citerai une liste du nombre des livres qui n'ont pas été remis par des anciens députés et par des membres de la Chambre actuelle. Je dois dire que cette liste est loin d'être complète. Le comité a appris que, contrairement au règlement, un ancien député a retiré 12 livres de la bibliothèque ; un autre, 17 ; un autre, 6 ; un autre, 20 ; un autre, 11 ; un autre, 9 ; un autre, 11 ; un autre, 39, un autre, 13 ; un autre 10, et un autre, 39 ; ce qui donne une moyenne de 19 livres pour chacun de ces anciens députés. Tous ces livres empruntés depuis des années sont perdus en réalité. Quant aux députés actuels, l'un a retiré 7 livres ; un autre, 11 ; un autre, 13 ; un autre, 10 ; un autre, 5 ; un autre, 7 ; un autre, 22 ; un autre, 20 ; un autre, 18 ; un autre, 7 ; deux autres, 7 chacun. Ainsi, douze députés ont ensemble 135 livres ou 11 chacun, en moyenne. Tous ces livres sont sortis de la bibliothèque depuis plus d'un an. Le comité de la bibliothèque a jugé à propos de signaler d'une manière particulière cet état de choses à la Chambre afin que, l'an prochain, le règlement que j'ai lu soit strictement mis en vigueur. Le bibliothécaire, à la première réunion du comité, lors de la prochaine session, devra soumettre une liste de tous les livres non rentrés et des mesures seront prises pour publier la liste des députés en faute sous ce rapport, et ce, dans l'intérêt de la bibliothèque et pour le plus grand avantage de la députation.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je ne m'opposerai pas au rapport ni aux recommandations qu'il renferme, car je les crois justes. Mais je veux signaler ce qui s'est déjà passé autrefois et ce qui pourrait constituer une injustice à l'égard de certains députés. On fait quelquefois rapport que des ouvrages sont entre les mains des députés pendant qu'ils ont été remis à la bibliothèque au cours de la session. Soit par accident ou négligence, ces livres rapportés ne sont pas entrés et restent au compte du député. Cela m'est arrivé plusieurs fois à moi-même. Il est même arrivé que des livres qui ne sont pas sortis du parlement et n'ont été demandés que pour être consultés dans la Chambre même, ont été renvoyés immédiatement et sont restés au compte de celui qui les avait fait demander. Et encore, un livre est égaré dans la bibliothèque et le député qui s'en est servi le der-

nier ignore si ce volume est encore à son compte. Il se commet beaucoup d'erreurs de cette nature au grand détriment de la députation.

La motion est adoptée.

OBSERVANCE DU DIMANCHE.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Avant de passer à l'ordre du jour, j'aimerais à savoir du gouvernement ce qu'il y a de fondé dans la rumeur qu'un détachement de milice doit être appelé sous les armes le 24 mai prochain et aller camper à cinq milles d'ici, le dimanche, 25. Il a été question de cela hier au prône de certaines églises. Si un tel ordre a été donné, j'en signale l'inconvenance au gouvernement et j'espère qu'il sera rappelé. Une pareille décision froisserait les sentiments d'une grande partie de la population et, comme nous sommes une nation chrétienne qui professe de sanctifier le dimanche, je demande au gouvernement de s'occuper de cette question.

Le PREMIER MINISTRE : Malheureusement, mon collègue le ministre de la Milice est absent dans le moment et je ne puis pas répondre pour lui, ne connaissant absolument rien de l'affaire. Je le mettrai au courant dès son retour.

LE CONTINGENT DU COURONNEMENT.

M. OLIVER : Il y a une question que je désire soumettre au ministre de la Milice et de la Défense, et bien qu'il ne soit pas ici, je profite de l'occasion pour en saisir la Chambre. Je crois que toute la députation a compris comme moi, lors des explications qu'il a données dernièrement, que le contingent qui sera délégué au couronnement sera composé de membres de tous les corps de la milice active, de la gendarmerie à cheval et des différents bataillons qui ont fait du service dans le Sud-africain. Tout dernièrement, j'ai été informé que ce contingent serait composé exclusivement de la milice active, de la gendarmerie à cheval et de la cavalerie Strathcona. Si ce renseignement est exact, il laisse de côté les membres du deuxième contingent, le premier bataillon d'infanterie montée, le Royal-Dragon Canadien et l'artillerie. Je ferai remarquer que le deuxième contingent était certainement celui qui représentait le mieux la milice canadienne, vu que c'était le seul fourni par toutes les parties du pays. Le Nord-Ouest n'était pas représenté dans le 1er contingent ; les cavaliers Strathcona venaient tous de l'ouest, mais le deuxième contingent a été tiré de toutes les provinces et il me semble qu'il a le même droit que les autres contingents d'être représenté aux fêtes du couronnement.

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE GASPE ET L'OUEST.

M. C. A. GAUVREAU (Témiscouata) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 102) intitulé : Acte constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Gaspé et l'ouest.

M. T. CHASE CASGRAIN : J'ai quelques observations à faire concernant ce bill. J'ai donné avis de quelques amendements que je proposerai quand j'aurai terminé mes remarques afin de modifier certains articles. Ces amendements ne feront pas disparaître tous les inconvénients que ce projet de loi présentera selon moi. Le bill touche à des intérêts considérables. J'ai déjà expliqué au long que les porteurs d'obligations de la compagnie de chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur ont pris possession de cette voie ferrée depuis le 1er juillet, qu'ils sont les propriétaires et les séquestres de ce chemin de fer en vertu du contrat de fidéicommis signé en 1894 et de l'acte des chemins de fer. Ces personnes ont avancé environ £100,000 sterling et ont droit à un gage et à une hypothèque sur la voie ferrée et à tous les privilèges que la loi des chemins de fer et leurs contrats leur donnent présentement. Le principal mobile que j'ai de combattre l'adoption du bill, c'est que je ne crois pas que les initiateurs de cette entreprise puissent la mener à bonne fin. Bien que trois de ceux-ci, des députés de cette Chambre, ne partagent pas mes opinions politiques, je ne crains pas de dire que nos rapports sont excellents et que je n'ai aucun reproche à leur faire soit comme députés soit comme simples particuliers.

Mais, d'une autre côté, quand j'examine la liste des parrains de cette entreprise et que j'y vois les noms de M. Guité, de Maria, de M. Michael Connolly, de M. Carter, de Gaspé, je ne saurais comment une compagnie ainsi formée pourra mener à bonne fin les entreprises pour l'exécution desquelles ces personnes demandent à être constituées en corporation. On nous dit que la contrée que cette voie ferrée desservira renferme environ 15,000 habitants. Il est clair qu'à moins d'obtenir de très fortes subventions, la compagnie ne pourra pas recevoir dans cette partie du pays l'aide matérielle qui lui serait nécessaire pour exécuter son entreprise. Si bien que celle-ci sera à la merci d'une compagnie n'ayant pas les capitaux nécessaires pour la mener à bonne fin et qui empêchera virtuellement la formation d'une autre compagnie de bonne foi et en mesure de réaliser ce projet et de construire une voie ferrée de Paspébiac au bassin de Gaspé.

Le besoin de ce chemin de fer se fait sentir, tout le monde l'admet. La construction de cette voie ferrée est d'absolue nécessité. Les porteurs d'abligations sont intéressés à la construction du chemin, car la voie actuelle qui s'étend de Métapédia, sur l'Intercolonial, jusqu'à Paspébiac ne rapporte pas autant que si elle était prolongée de Paspébiac jusqu'au bassin de Gaspé. Si une bonne compagnie se formait, la voie ferrée serait certainement construite, et par conséquent, l'hypothèque et les droits des porteurs d'obligation seraient garantis. Je fe-

rai observer maintenant qu'en vertu des statuts de Québec une charte a été accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis le bassin de Gaspé jusqu'à un point sur l'Intercolonial, Causapscal ou autre. Cette compagnie de chemin de fer a été constituée en corporation par le 1er Edouard VII lors de l'avant-dernière session de l'assemblée législative de Québec. Depuis, rien n'a été fait, mais la charte n'en existe pas moins. Aujourd'hui, la Chambre va donner une charte à une autre compagnie ; il y aura deux chartes, ce qui empêchera des hommes sérieux de fonder une nouvelle compagnie tant que les deux autres ne seront pas disparues. Par conséquent, le gage, les droits et l'hypothèque des porteurs d'obligations seront virtuellement inutiles tant qu'une bonne compagnie solide n'aura pas été formée. A vrai dire, le bill tel que soumis à la Chambre après avoir été délibéré devant le comité des chemins de fer a été modifié et amélioré quelque peu. Mais, comme je l'ai démontré, il présente encore de graves inconvénients. Toutefois, si le bill est soumis au comité, j'entends proposer l'amendement suivant dont j'ai donné avis :

Que le dit bill soit renvoyé au comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes avec mandat de l'amender,—

1. En insérant après le mot "actionnaires." article 9, ligne 22, les mots : "de la compagnie intéressée et des porteurs d'obligations de la dite compagnie."

2. En insérant après les mots "capital social," à la ligne 24, les mots : "et des porteurs d'obligations détenant au moins les deux tiers des obligations."

La députation comprendra de prime abord le but de cet amendement, et je crois que la Chambre conviendra avec moi que la situation dans laquelle les actionnaires se trouvent placés le rend nécessaire. L'article 9 du bill se lit ainsi :

La compagnie pourra conclure une convention avec la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs et la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur, ou l'une ou l'autre, pour l'affermage ou l'achat de leurs voies ferrées, ou celle de l'une ou l'autre, ainsi que les immunités, études, plans et travaux, l'outillage, les matériaux, machines et autres biens et propriétés appartenant aux dites compagnies, ou pour une fusion avec l'une de ces compagnies ou toutes deux, aux termes et conditions qui seront arrêtés et convenus, et sauf les restrictions que les directeurs jugeront à propos ; pourvu que cette convention ait été préalablement approuvée par les deux tiers des voix données à une assemblée générale spéciale des actionnaires régulièrement convoquée dans le but de la prendre en considération.

Or, en vertu du contrat de fidéicommis, les porteurs d'obligations ont aussi voix consultative dans les assemblées ordinaires ; ils remplacent les actionnaires et je propose d'ajouter après le mot "actionnaires" dans la ligne suivante les mots :

De la compagnie intéressée—

Car il y a deux compagnies ; il faut préciser :

De la compagnie intéressée et des porteurs d'obligations de cette compagnie.

L'article ajoute :

A laquelle assemblée seront présents ou représentés par fondés de pouvoirs des actionnaires représentant au moins les deux tiers en somme du capital social.

Après le mot "actionnaires", je propose d'ajouter " de la compagnie intéressés et des porteurs d'obligations de cette compagnie" détenant au moins les deux tiers des obligations. La Chambre, je l'espère, comprendra que cela est juste et qu'on ne saurait objecter à cet ajouté qui a pour but de protéger les porteurs d'obligations, si le bill est adopté, de les protéger efficacement contre tout ce qui pourrait être tenté pour nuire à leurs intérêts, soit par la Compagnie de chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, soit par la Compagnie de chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur ou par les directeurs de ces compagnies. Je propose aussi de modifier le bill :

3. En biffant les mots "et il ne sera invoqué aucune prescription ni aucun statut de limitation contre le paiement des dites créances par la compagnie ; et la compagnie ne pourra avoir aucun titre valable avant que les dites créances n'aient été soldées par la compagnie à la satisfaction de l'exécutif."

Quant à la première partie de l'amendement, je désire faire observer que le bill, tel qu'amendé, non seulement permet de vendre volontairement ou d'affermer le chemin de fer, mais prévoit aussi le cas où celui-ci serait vendu à vente forcée, par le shérif. Dans ce dernier cas, la prescription a commencé à courir contre plusieurs de ces réclamations—qui s'élèvent, a-t-on dit, à environ $70,000 ou plus. La prescription court en vertu des lois de Québec, en vertu du code civil de la province de Québec, et la présente loi modifie virtuellement le code civil de cette province, en ce sens qu'elle met de côté la prescription qui, d'après notre code, s'acquiert en deux ans dans le cas des gages des ouvriers et des sommes dues aux maîtres de pension et aux hôteliers. La prescription est mise de côté ; le présent bill modifie donc sous ce rapport la loi civile de la province de Québec. Je ferai observer à la Chambre qu'aucune compagnie particulière de chemin de fer qui lui demande de modifier ainsi la loi civile de Québec, ne peut s'attendre à obtenir ce qu'elle demande. Je signale cette grave question à ceux qui dans cette Chambre sont responsables des lois adoptées. Si on peut ainsi modifier la loi civile quand il s'agit d'un bill d'intérêt particulier, d'un acte constituant en corporation une compagnie particulière qui se propose de construire une voie ferrée, on pourra également la modifier quand tout autre projet sera soumis à la Chambre. C'est un précédent dangereux sur lequel j'appelle l'attention des rédacteurs officiels des lois.

Quant à la seconde partie de l'amendement, elle s'explique grâce à un autre amendement que je proposerai dans un instant concernant le paiement des créances. J'y ai pourvu dans un autre article. L'article tel qu'il se lit aujourd'hui stipule seulement que la compagnie paiera les créances et qu'elle ne pourra avoir de titre valable avant que ces créances n'aient été soldées à la satisfaction de l'exécutif. J'ai remplacé cette disposition par un article qui sera approuvé, je crois, par les initiateurs du présent bill et surtout par ceux que le paiement des créances mentionnées intéresse. Au paragraphe 4, on avait ajouté les mots suivants :

Mais rien dans le présent article ne modifiera en aucune manière les droits des porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur et de la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

Je propose de remplacer cette disposition par la suivante :

Pourvu que rien dans le présent acte ne modifie en aucune manière les droits des porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur et de la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

La Chambre verra que j'ai remplacé le mot "article" par le mot "acte". On dira peut-être que les droits des porteurs d'obligations sont assez protégés. Il me semble que non. Quand le crédit du pays est en jeu, il faut avoir toutes sortes d'égards pour les droits des créanciers, et tout ce qu'on fait pour protéger ceux-ci est une sauvegarde pour la bonne renommée du pays. S'il y a lieu de dire qu'une loi peut abolir les droits des porteurs d'obligations qui ont avancé des fonds pour construire une voie ferrée, si la garantie que le pays donne généralement à ceux qui font ces avances est mise de côté, le crédit du pays en souffrira. Je propose aussi d'ajouter ce qui suit à l'article 9 du bill :

Nul titre valable ne sera cédé à la compagnie à moins que la dite compagnie n'ait déposé entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux la somme de $100,000 en espèces qui sera employée par le ministre des Chemins de fer et Canaux pour solder les balances en souffrance en règlement les créances mentionnées dans le paragraphe 4 de l'article qui précède. Lorsque la compagnie aura déposé la dite somme, le ministre des Chemins de fer et Canaux nommera un commissaire qui, après enquête, paiera aux créanciers et réclamants les dites créances ou telle partie d'icelles qui seront dues, et la rémunération ou salaire du dit commissaire sera payée à même le dit dépôt dont la balance, s'il en est, déduction faite du montant soldé et du dit salaire ou rémunération, sera remise à la compagnie.

Le bill stipule que les balances en souffrance pour main-d'œuvre, pension et matériaux fournis pour la construction et l'exploitation de la voie ferrée seront payées. Ces porteurs d'obligation ont pris possession du chemin de fer en juillet 1900, et il n'y a plus de créances en souffrance pour l'exploitation et l'entretien de la voie ferrée par ces porteurs d'obligation. Et chose inouïe dans les annales de ce chemin de fer depuis que les porteurs d'obligation en ont pris possession, cette voie ferrée est exploitée à la satisfaction générale, et il n'est pas dû un sou pour rien de ce qui se rattache à ce chemin, approvisionnements, main-d'œuvre, pension, ou autres créances de cette nature. J'ai à la main une copie d'un certificat donné par le contrôleur du ministère des Postes dans lequel ce fonctionnaire constate que le service postal a été fait régulièrement depuis le 1er juillet 1900. Cela démontre que les porteurs d'obligations agissent de bonne foi, qu'ils remplissent leurs devoirs envers le pays.

Le bill tel qu'amendé par le comité des chemins de fer contient un article pour assurer le paiement des dettes contractées par la compagnie avant que les porteurs d'obligations prissent possession du chemin. Il est dit dans le bill que la compagnie n'aura pas de titre tant que ces dettes n'auront pas été soldées à la satisfaction de l'exécutif. Mais je ferai remarquer que la compagnie aurait tout intérêt à régler ces réclamations à aussi bas prix que possible et que cela a déjà été fait à propos du même chemin de fer. Une loi de Québec obligeait la compagnie à payer ces réclamations et les créanciers ont été floués parce que la compagnie était naturellement intéressée à s'en tirer à aussi bon marché possible. Je ferai observer au gouvernement, aux députés plus particulièrement intéressés et surtout au député de Bonaventure (M. Marcil) que, si cet amendement que je propose est adopté, on ne pourra plus en agir ainsi avec ces personnes ; elles seront payées de ce qui leur est dû jusqu'au dernier sou. Je demande qu'un dépôt soit fait entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux et qu'un commissaire soit nommé pour régler ces créances. Ce ne sera qu'après qu'il aura fait un rapport constatant que toutes les créances sont payées que la compagnie pourra obtenir son titre. Il me semble que cet amendement se recommande de lui-même à ceux qui ont intérêt à voir ces créances soldées. Il y a un précédent pour agir ainsi. En 1889 ou 1890, une partie de la subvention votée par l'Assemblée législative, s'élevant à $28,000 et qui était due devait être payée par la province, et le gouvernement du jour envoya sur les lieux un commissaire qui, à même la subvention, paya pour $28,000 de réclamations pendantes à cette date. Je demande que lorsque le bill sera renvoyé devant le comité des chemins de fer, on y intercale ces amendements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pendant que ce bill était délibéré devant le comité des chemins de fer, l'honorable député l'admettra, les membres du comité ont cherché à reconnaître et à protéger intégralement les droits des porteurs d'obligations et de tous les créanciers

du chemin. Le comité s'est efforcé d'obtenir ce résultat et, après l'adoption de certains amendements, l'honorable député qui a manifesté son intention de faire modifier le bill tel que rapporté fut mis en demeure de déclarer si ces amendements lui plaisaient et s'il avait quelque recommandation à faire afin de mieux protéger les droits des intéressés qu'il représentait. L'honorable monsieur ne put pas alors rien suggérer et le bill fut adopté par le comité.

M. CASGRAIN : J'ai dit dans le temps que je ne pouvais pas sur-le-champ, vu qu'il s'agissait d'un bill de cette importance, dire si les amendements étaient satisfaisants. Quand le bill fut adopté, je me suis réservé le droit de proposer tout autre amendement que je jugerais à propos après mûr examen. Ça été l'entente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En effet. Je ne crois pas avoir représenté sous un faux jour l'attitude de l'honorable député. Je dis que dans le temps il n'a pas pu rien suggérer de plus. Je ne prétends pas que ce n'est pas à bon escient qu'il a fait la recommandation qu'il vient de faire ; mais je veux dissiper l'impression que les paroles de l'honorable monsieur auraient pu causer, et ne pas laisser croire que le comité aurait hésité à adopter tout amendement nécessaire pour sauvegarder les droits de ses clients. C'est ce que voulait le comité. Je crois, pour ma part, que l'honorable député peut à juste titre, sans tenir compte de ce qui s'est passé devant le comité, suggérer tout ce qu'il croira important pour donner à ses clients une plus ample mesure de protection. Il a peut-être raison de s'attendre à ce que quelques-uns de ses amendements soient adoptés par la Chambre. Il veut d'abord faire intercaler les mots " porteurs d'obligations " pour bien indiquer que ces porteurs d'obligations doivent être consultés de même que les actionnaires de la compagnie, afin de s'assurer du concours d'une certaine proportion d'entre eux avant de conclure aucun arrangement pour transférer cette compagnie à la compagnie actuelle. Il n'y a rien de déraisonnable dans cette proposition. On trouvera peut-être un peu embarrassant de donner aux actionnaires qui, au dire de l'honorable député, ont été remplacés par les porteurs d'obligations, le même droit de voter. Mais, dans le moment, je ne vois pas comment on pourrait les laisser de côté et, d'après les renseignements que je possède, je serais porté à croire qu'il vaudrait mieux ajouter les porteurs d'obligations, tout en laissant aux actionnaires les droits dont ils jouissent présentement. A titre de membre du comité, je suis favorable à cet amendement, afin que les porteurs d'obligations puissent se protéger, en tant qu'ils ont remplacé les actionnaires et en tant que, par une loi de ce parlement, ils ont été virtuellement mis en possession d'au moins l'un de ces chemins de fer.

Je ne crois pas que l'article 3 soit aussi clair que l'honorable député le prétend. Il voudrait qu'aucune prescription, ni aucune restriction légale ne pût être invoquée pour libérer la compagnie du paiement de ces créances. Il voudrait exclure cette disposition du bill et prétend, de plus, que ce parlement excèderait sa juridiction en agissant ainsi, car cela équivaudrait à amender le code civil de la province de Québec. Je puis me tromper dans l'opinion que je me suis formée à la hâte sur cette question, mais je ne partage pas du tout sa manière de voir. Dans le cas actuel, nous ne réglons que certaines créances spécialement dénommées dans le bill. Il ne s'agit pas des créances des porteurs d'obligations ni de ceux qui ont des garanties et dont les créances sont privilégiées, mais de réclamations pour de la main-d'œuvre ou de la pension et pour la fourniture de matériaux et de provisions pour la construction et l'exploitation du chemin. Il ne s'agit pas ici de légalité ; nous voulons simplement mettre une condition au transfert de cette propriété et nous demandons que cette compagnie, avant de pouvoir s'emparer du chemin, soit par une vente judiciaire ou à l'amiable, soit tenue de payer en entier les créances indiquées dans le bill, abstraction faite de toute prescription ou restriction légale qu'on pourrait invoquer à l'encontre. Nous faisons de cela la condition du transfert de la propriété. Nous n'empiétons pas sur les droits légaux de qui que ce soit et nous ne venons pas en conflit avec le code civil de la province de Québec. Nous mettons une condition au transfert de la propriété et, si la compagnie la croit trop onéreuse, elle est libre de la rejeter. Si elle consent à devenir propriétaire du chemin à cette condition, libre à elle de le faire, mais libre aussi de refuser. Mon honorable ami, a tort de vouloir que la compagnie ne soit tenue qu'au paiement des dettes légalement exigibles, car telles seraient les conséquences de son amendement s'il était adopté. Pour ces raisons, je crois que le paragraphe 3 de l'amendement devrait être rejeté.

Je ne vois aucune objection au paragraphe 4 de l'amendement, mais je le crois inutile, car le seul article du bill qui traite des droits des créanciers, des porteurs d'hypothèque ou autres, c'est l'article 9. Cependant si mon honorable ami croit que sa position et celle de ses clients seront meilleures, je consens à ce que le mot " article " soit remplacé par le mot " acte."

Le cinquième paragraphe de l'amendement se lit comme suit :

Nul titre valable ne sera cédé à la compagnie à moins que la dite compagnie n'ait déposé entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux la somme de $100,000 en espèces.

Je considère cet amendement inutile. L'honorable député n'a pas du tout à s'occuper des réclamants dont il est question dans le dernier article. C'est surtout le sort des porteurs d'obligations qui le concerne et, s'il y a conflit d'intérêt, ce conflit serait entre

les porteurs d'obligations qu'il représente et ces réclamants qu'il ne représente pas.

M. CASGRAIN : Je demande pardon à l'honorable ministre ; je suis ici pour faire de bonnes lois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne voudrais pas faire des remarques désagréables sur le compte de l'honorable député, mais je crois l'avoir entendu déclarer devant le comité qu'il parlait pour les porteurs d'obligations et agissait en leur nom, ce qu'il avait parfaitement le droit de faire. L'aurai-je mal compris ?

M. CASGRAIN : J'ai certainement dit cela, mais cela ne me prive pas du droit de modifier le bill de manière à rendre la loi aussi parfaite que possible.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'admets cela, mais vu que mon honorable ami était l'avocat des porteurs d'obligations, tout en étant député—et peut-être avant même d'être député—j'en ai conclu que son devoir professionnel viendrait en conflit avec les intérêts des autres créanciers. Quoi qu'il en soit, tout cela n'est que secondaire et je n'insisterai pas davantage. Ceux qui tiennent à ce que les droits des créanciers dont il est question dans la dernière partie de cet article soient protégés, ont cru bon d'ajouter cette disposition. Ils veulent laisser à l'exécutif, au ministre ou au comité des chemins de fer, le soin de décider quelles sont au juste les créances en souffrance. Il faudrait pour cela, je suppose, recourir aux moyens ordinaires, inviter par la voie des journaux tous et chacun à envoyer leurs réclamations au ministère des Chemins de fer. Elles seraient examinées, le chiffre en serait déterminé et, quand le montant total aurait été fixé, le gouvernement aurait à voir à ce que toutes créances soient payées avant que la compagnie puisse acquérir un titre valable. Par conséquent, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'adopter le cinquième paragraphe de l'amendement de l'honorable député. Le représentant de Terrebonne (M. Préfontaine) a aussi un sous-amendement au quatrième paragraphe de l'amendement de mon honorable ami. Ce sous-amendement est plus précis que tout ce qu'il y a dans le bill et je crois que l'honorable député (M. Casgrain) pourrait parfaitement l'adopter.

Quoi qu'il en soit, abstracion faite des paragraphes 3 et 5, je ne vois aucune objection à ce que la Chambre adopte l'amendement de l'honorable député. Dois-je comprendre que mon honorable ami désire que le bill soit renvoyé devant le comité des chemins de fer, car il a aussi donné avis qu'il demanderait à le faire renvoyer devant le comité général de la Chambre. A l'heure qu'il est le bill ne peut pas être soumis au comité des chemins de fer ; mais, si mon honorable ami veut accepter les quelques réserves que je viens de faire, le bill pourra revenir devant le comité général de la Chambre.

M. CASGRAIN : A la suite des explications que vient de donner l'honorable ministre, je n'insisterai pas sur cette partie de la motion qui demande le renvoi du bill devant le comité des chemins de fer. Il ne s'oppose pas à trois des amendements que j'ai proposés et j'en conclus qu'ils seront adoptés lorsque le bill viendra devant le comité général de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a demandé que le bill soit renvoyé devant le comité général de la Chambre avec instruction d'y faire certains amendements. Il ne peut pas s'attendre à ce que ceux d'entre nous qui ne partagent pas sa manière de voir, acceptent toutes ses propositions ; mais, s'il voulait en éliminer les paragraphes 3 et 5, je crois que sa motion pourrait être adoptée sans opposition.

M. CASGRAIN : Dans les circonstances, j'y consens.

M. l'ORATEUR : Je ferai remarquer à la Chambre que la seule motion dont nous sommes régulièrement saisis est celle qui demande le renvoi du bill devant le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes. Nous ne pouvons pas, à l'heure qu'il est, adopter une motion donnant des instructions au comité général de la Chambre. Cela serait tout à fait irrégulier.

M. CASGRAIN : Il va sans dire que nous ne pouvons pas donner au comité général de la Chambre l'ordre de faire des choses qu'il a parfaitement droit de faire. Mais j'ai fait cette motion parce qu'il n'y avait pas d'autres moyen à prendre dans les circonstances.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable ministre ne veut pas que le bill soit renvoyé devant le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, la seule procédure régulière c'est de faire retirer la motion que j'ai entre les mains.

M. CASGRAIN : Je ne puis pas retirer ma motion; je suis dans mon droit.

Le PREMIER MINISTRE : La motion n'est pas régulière. La Chambre a décidé de se former en comité général.

M. l'ORATEUR : La motion qui m'a été remise demande que le bill soit renvoyé devant le comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques. Cette motion est régulière.

M. C. MARCIL (Bonaventure) : Avant que le sort de cet amendement soit décidé, je désire expliquer quels sont les intérêts du comté de Bonaventure dans cette affaire. Inutile de dire que le chemin de fer de la Baie des Chaleurs fait tache dans l'histoire des entreprises de chemins de fer au Canada, et que tout ce qui se rapporte à cette voie ferrée est bien connu, non seule-

ment des membres de cette Chambre, mais aussi de tous ceux qui ont suivi le cours des événements depuis quinze ou vingt ans. En 1874, l'honorable Pierre Fortin, alors représentant du comté de Gaspé dans cette Chambre et un des meilleurs citoyens qui aient vu le jour dans la province de Québec, invitait le parlement à se prononcer sur l'opportunité de construire, le long de la péninsule gaspésienne et de la rive nord de la Baie des Chaleurs, une voie ferrée qui se raccorderait à l'Intercolonial à Métapédia. Après quelques années de mûre réflexion, le gouvernement du Canada approuva le projet, croyant qu'il était juste de mettre les 40,000 ou 50,000 habitants des comtés de Gaspé et de Bonaventure en communication avec l'Intercolonial. En 1883 ou 1884, le gouvernement changea d'avis, et au lieu de construire lui-même cette voie ferrée, confia cette entreprise à une compagnie particulière. Celle-ci commença les travaux en 1885 et elle n'a construit jusqu'à présent, en 1902, que 98 milles du chemin ; une nouvelle compagnie organisée il y a environ quatre ans par M. C. N. Armstrong, bien connu des membres de cette Chambre, en a construit à peu près 28 autres milles. Voici maintenant dans quelle situation se trouve le comté de Bonaventure. Ces deux tronçons de voie ferrée ont été construits, mais il est dû de fortes sommes d'argent aux ouvriers domiciliés le long du chemin de fer et à diverses autres personnes pour droit de passage, approvisionnements, matériaux et pension. Le comté de Gaspé, aussi bien que le comté de Bonaventure, voudrait que l'entreprise fût terminée, afin d'être desservi comme le reste du pays, par une voie ferrée ; car, de tous les comtés du Canada, ce sont les deux seuls qui soient privés de communication par chemin de fer. En 1890, la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, dont M. C. N. Armstrong était l'âme dirigeante, ne pouvant faire face à ses engagements, remit le chemin aux séquestres représentant les porteurs d'obligations, qui entrèrent en possesssion le 3 juillet 1900. Depuis cette époque ces séquestres ont exploité la voie ferrée et soldé leurs dépenses courantes, mais ils ne paraissent pas vouloir prolonger le chemin jusqu'au bassin de Gaspé et ils n'ont pas payé un sou des créances en souffrance pour la main-d'œuvre, la pension des ouvriers et la fourniture des matériaux. Voici ma position et celle de l'honorable représentant de Gaspé. Nous voulons que l'entreprise soit menée à bonne fin et que les créanciers soient payés. Je ne suis pas un des initiateurs de ce bill ; je n'en connaissais rien avant la publication des avis dans la Gazette du Canada. J'ignorais le but de la compagnie avant que le bill fut présenté. J'étais fortement opposé au bill tel que rédigé en premier lieu, et je puis en dire autant de l'honorable député de Gaspé, car il n'était pas question de prolonger la voie jusqu'au bassin de Gaspé ni de solder les créances en souffrance, et la compagnie voulait construire une ligne de chemin de fer parallèle à celle qui longe la rive de la Baie des Chaleurs. Le comté de Bonaventure, représenté par son conseil de comté, m'a donné des instructions, contenues dans une suite de résolutions adoptées le 12 mars dernier. Je dois dire que le conseil de comté se compose des maires de toutes les municipalités, des principaux citoyens du comté, sans distinction de partis politiques. Voici les instructions que j'ai reçues à titre de représentant de ce collège électoral et que je me suis efforcé de suivre à la lettre lors des deux séances que le comité des chemins de fer a consacrées à l'examen du présent bill, ainsi que devant le sous-comité. Voici ces résolutions :

Attendu que plusieurs avis de présentation de bills demandant des chartes pour la construction de chemins de fer dans la Gaspésie, ont été publiés ;

Attendu que l'intérieur de la Gaspésie est tout à fait impropre aux exploitations agricoles et forestières ;

Attendu qu'à plusieurs reprises les deux gouvernements ont reconnu que la voie ferrée du littoral de la Gaspésie était d'intérêt public ;

Attendu que ce chemin de fer longeant le littoral, le seul qui soit nécessaire ou même utile dans cette contrée, bien que les travaux aient été entrepris il y a 25 ans, ne se prolonge pas, du côté de l'est, plus loin que New-Carlisle ;

Attendu que ce chemin de fer, depuis Paspébiac jusqu'à Gaspé, ou même de Gaspé à Matane, sur le littoral, traverserait des paroisses aujourd'hui prospères dont les habitants ont grand besoin de communications par voie ferrée pour vendre et expédier les produits de leurs terres et de leurs pêches ;

Attendu qu'à la dernière session les séquestres représentant les porteurs d'obligations du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur ont été autorisés à construire trois milles de chemin de fer pour prolonger la voie jusqu'à Paspébiac ;

Attendu que ces mêmes séquestres demandent au gouvernement une prolongation de délai, bien qu'ils aient jusqu'au dernier jour de décembre 1902, pour construire trois milles de voie ferrée;

Attendu que l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport que la part de la subvention qui, d'après le dernier budget, devait être payée aux ouvriers, a été gagnée et qu'un arrêté du conseil a été adopté, autorisant le paiement de cette somme ;

En conséquence, il est résolu que ce conseil prie les gouvernements fédéral et provincial :

1° De ne subventionner aucune compagnie pour la construction de voies ferrées dans l'intérieur de la Gaspésie ;

2° D'obliger la Compagnie de Gaspé et l'Ouest à commencer les travaux sur sa ligne, à Pasbébiac, du côté de Gaspé, et non à Fraserville, dans le cours de l'année qui suivra la sanction de son bill, sous peine de voir déclarer caduque l'autorisation de construire cette partie de sa voie ;

3° Si cette compagnie est autorisée à acheter les chemins de fer de la Baie des Chaleurs et de l'Atlantique au lac Supérieur, d'insérer dans le bill une disposition obligeant la compagnie de solder les dettes des compagnies de chemin de fer de la baie des Chaleurs et de l'Atlantique au lac Supérieur, et obligeant les entrepreneurs et les sous-entrepreneurs à payer leurs ouvriers

et les marchands de l'endroit pour les travaux faits, les matériaux et les obligations fournis pour la construction et l'exploitation de leurs lignes, ainsi qu'il a été fait à la session du parlement fédéral, en 1900, pour le bill de la ligne courte de Gaspé ;

Et il est résolu, en outre, que ce conseil prie le gouvernement fédéral :

1° De ne pas accorder une prolongation de délai pour terminer jusqu'à Paspébiac, la voie ferrée de la Compagnie de l'Atlantique au lac Supérieur ; deux années étant censées être un délai suffisant pour construire trois milles de chemin de fer, même dans la Gaspésie ;

2° De compléter la construction de ce tronçon de chemin à la journée ou autrement, comme entreprise de l'Etat, si les séquestres ne terminent pas les travaux dans le délai prescrit dans le bill.

3° De nommer un commissaire pour payer aux ouvriers et autres la subvention à laquelle la compagnie a déjà droit.

Telles étaient mes instructions. Dans quelle position étais-je à l'ouverture de la présente session ? Lors de la dernière session, après de grands efforts de ma part et de la part de membres du gouvernement envers lesquels je suis reconnaissant, nous avons réussi à faire adopter par le parlement un bill destiné à faire revivre les pouvoirs de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur et à confier ces pouvoirs aux séquestres de la compagnie. La subvention pour les derniers 30 milles de la voie, qui était périmée, fut votée de nouveau à condition que les intéressés payassent trois choses :

1. A la Hamilton Bridge Work Company, pour solde des superstructures de pont sur la dite section de chemin de fer, quand elles auraient été fournies et érigées par cette compagnie, une somme n'excédant pas $35,000 ;

2. Pour l'achèvement de la chaussée et des travaux s'y rattachant ;

3. Pour solder les balances en souffrance, au *pro rata*, en règlement de réclamations pour main-d'œuvre, comptes de pension et matériaux d'approvisionnement fournis par rapport à la construction de la dite section de chemin de fer n'excédant pas, en tout, 30 milles.

Quelle n'a pas été ma surprise, à l'ouverture de la présente session, de constater ce que je considérais un manque de parole évident de la part des séquestres de la Compagnie de l'Atlantique et Lac Supérieur ! J'ai appris qu'on a présenté au Sénat un bill à l'effet d'abolir la loi passée l'année dernière, de soustraire les syndics à l'obligation de construire trois milles de chemin, et de leur accorder une prolongation de délai de cinq années. Vu les doutes qui ont plané au sujet de la nature du bill dont le Sénat a été saisi et qu'il a adopté, je vais lire la mesure :

1. Les syndics des porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur nommés en vertu d'un acte de fiducio leur attribuant la propriété de la compagnie auront nonobstant toute limitation de temps mentionnée dans quelque acte, pour la construction, l'achèvement et l'exploitation des travaux de la compagnie, tous les pouvoirs conférés originairement à la compagnie par les actes relatifs à celle-ci et par l'Acte des chemins de fer ; mais ces pouvoirs ne s'étendront pas au delà du trente-unième jour de décembre mil neuf cent sept, date à laquelle ils seront périmés à l'égard de toute partie de l'entreprise qui ne sera pas alors terminée.

Telle est la situation que l'on a faite au comté qui demande que la construction de ce chemin de fer avance et que l'on paie les arrérages. Ces arrérages, la compagnie actuelle ne les paie pas ; elle n'entend pas, non plus, prolonger le chemin. J'ai demandé l'insertion dans le bill d'un article disposant que, advenant le cas où la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest serait constituée en corporation, il ne lui soit reconnu aucun droit dans le comté de Bonaventure tant qu'elle n'aura pas acquis le chemin de fer de la Baie des Chaleurs, soit par voie de vente par autorité de justice, soit autrement. On a inséré l'article.

On m'a demandé en second lieu d'exiger le commencement des travaux à Paspébiac et le prolongement de cette section jusqu'à Port-Daniel, dans un délai de douze mois. On a inséré un article à cet effet. Mon honorable ami de Gaspé (M. Lemieux) a également fait insérer dans le bill un article disposant que les travaux à faire à Gaspé-Bassin devront être complétés dans un délai de trois ans.

Pour quelle raison la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et Lac Supérieur objecterait-elle à ce que le chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest payât ces réclamations si tel est son désir ? Puisque le chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest se charge de payer ces réclamations, eh bien ! qu'on le laisse faire. En combattant de toutes ses forces le présent bill au comité des chemins de fer et en s'y constituant le défenseur des droits des porteurs d'obligations, mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain) a littéralement foulé aux pieds les droits des pauvres gens, les droits des ouvriers de Bonaventure à qui on doit payer les réclamations dont le montant leur est dû. Pour aucune raison je ne voudrais que le présent bill fût adopté à moins que l'on ne fît droit aux réclamations des ouvriers de Bonaventure, et je tiens à dire que ces réclamations sont, pour la plupart, celles de conservateurs que M. C. N. Armstrong a fait travailler à la construction de ce chemin de fer. Mon devoir m'oblige aujourd'hui à appuyer les réclamations des conservateurs aussi bien que celles des libéraux du comté de Bonaventure. En justice et en équité, il faut faire droit à ces réclamations ; et puisqu'on a inséré dans le bill les conditions contenues dans les instructions écrites que je tiens à la main, il est de mon devoir de demander au parlement d'adopter la mesure dont il est saisi. Défait au comité des chemins de fer où il s'est contenté de prendre la défense des droits des porteurs d'obligations, l'honorable député de Montmorency vient maintenant nous demander d'insérer un article portant

M. MARCIL (Bonaventure).

que la nouvelle compagnie sera tenue de faire un dépôt de $100,000 avant d'avoir le droit de commencer ses travaux. M. l'Orateur, si nous avions affaire à la banque de Montréal, à la Compagnie du Pacifique, au Grand Tronc ou à quelque institution puissante comme celles-là, une telle disposition n'aurait rien que de raisonnable. Mon honorable ami de Montmorency n'ayant pu réussir à faire avorter le bill au comité des Chemins de fer, que lui reste-t-il à faire, sinon d'accabler cette nouvelle compagnie de conditions telles, qu'il lui soit impossible de se charger de ces travaux et de construire la ligne ?

Le bill dispose que le chemin devra être construit jusqu'à Port-Daniel dans un délai de douze mois. Les citoyens de la partie orientale du comté de Bonaventure insistent pour que cette partie-là du chemin soit construite. Mon honorable ami a de chauds partisans dans cette partie du comté ; il y a là des paroisses dont la majorité des habitants ont voté contre moi. N'importe ! je défends leurs droits comme je défends ceux des paroisses qui ont donné une majorité libérale. Je demande à l'honorable député de déclarer à la face de la Chambre s'il favorise avant tout les intérêts de la population de Bonaventure ou s'il ne cherche pas plutôt à faire subir un échec au bill pour faire plaisir aux porteurs d'obligations. Loin de méconnaître les droits ds ces derniers, j'entends, au contraire, qu'on les respecte. Mais ces messieurs sont actuellement en possession du chemin ; ils y ont la première hypothèque et la loi les protège. Mais ils sont sans protection les pauvres gens que les tireurs de ficelles qui ont semé tant d'infortunes dans les comtés de Bonaventure et de Gaspé ont exploités pendant quinze ans, et il est du devoir du parlement et du gouvernement de voir à ce que leurs intérêts soient sauvegardés. J'espère donc que la députation, prenant tous ces faits en considération, verra à ce qu'il ne soit inséré dans le bill aucune disposition qui mette en péril les réclamations des infortunés envers qui on s'est si mal comporté depuis quinze ans.

M. RODOLPHE LEMIEUX (Gaspé) : Je ne retarderai pas beaucoup les délibérations de la Chambre, attendu que je désire tout simplement expliquer en quelques mots l'attitude que j'ai observée depuis que cette question est sur le tapis. Au début de la session, mes commettants m'ont fait tenir des instructions en tous points semblables à celles que mon honorable ami de Bonaventure a lui-même reçues. On m'a adressé une requête ainsi que des résolutions votées par le conseil de comté et par les différents conseils municipaux, où l'on me demandait de combattre les deux bills que la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur avait subrepticement réussi à faire présenter au Sénat. Je me trouvai dans l'obligation de combattre ces deux bills, et il me fait plaisir d'apprendre que la compagnie n'insiste pas sur l'adoption immédiate des deux mesures. Eût-elle tenu absolument à faire adopter les deux bills que la Chambre les aurait rejetés.

Je partage en tous points l'avis de mon honorable ami de Bonaventure en ce qui concerne le bill relatif au chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest. De tous les comtés du Dominion, ceux de Gaspé et de Charlevoix sont les seuls qui soient privés de communications par chemins de fer. Sous sa forme primitive, le présent bill contenait une disposition qui, si on ne l'avait biffée, en eût peut-être assuré la défaite. Cette disposition permettait aux promoteurs de l'entreprise de faire passer leur chemin à l'intérieur de la péninsule de Gaspé. J'avais reçu ordre de combattre le bill précisément à cause de cette disposition. Les gens veulent que le chemin de fer longe le rivage ; la compagnie ayant agréé cette condition et consenti à faire passer le chemin de fer le plus près possible des paroisses situées le long de la Baie des Chaleurs et du Golfe Saint-Laurent, mes commettants n'ont maintenant plus rien à redire. Ils se sont joints aux électeurs de Bonaventure pour demander à la compagnie de vouloir bien laisser insérer un article portant que l'on paiera les ouvriers qui ont travaillé à la construction du chemin dans le comté de Bonaventure. Je dois dire qu'un certain nombre de ces ouvriers habitent maintenant le comté de Gaspé. Les promoteurs de l'entreprise ayant accepté cet amendement ainsi que d'autres modifications suggérées par mon honorable ami de Bonaventure et moi-même, les deux comtés n'ont plus d'objection à ce que le bill soit adopté. Je dirai encore que, dans le but de nous protéger, nous avons demandé aux promoteurs de l'entreprise d'ajouter à la liste des directeurs provisoires les noms de M. Guité, ancien député, et de M. A. T. Carter, préfet du comté de Gaspé. Avec une telle garantie, le bill convient parfaitement à mon comté et je l'appuie de toutes mes forces, espérant qu'on ne prendra pas au sérieux l'amendement de mon honorable ami de Montmorency parce que la compagnie ne pourra pas poursuivre son but si, à toutes les obligations que les amendements lui ont imposées, on ajoute celle de faire un dépôt de $100,000. Je dis que la compagnie ne saurait rien ajouter aux obligations que nous lui avons imposées, c'est-à-dire qu'elle est tenue de payer les dettes contractées par M. Armstrong et ses associés, de construire en longeant la côte la section qui s'étendra de Paspébiac à Gaspé-Bassin, de commencer les travaux d'ici douze mois et de les terminer dans un délai de quatre années. Ajouter à tout cela l'obligation de faire un dépôt de $100,000, ce serait tout simplement faire avorter le bill.

M. G. BALL (Nicolet) : Comme je devrai m'absenter plus tard, je propose, dès à présent, en amendement à la motion :

Que le dit bill ne soit pas maintenant délibéré en comité général, mais qu'il soit soumis au dit comité dans six mois.

Si je demande le renvoi du bill à six mois, c'est parce que les circonstances qui l'ont fait naître sont assez singulières, je vais le faire voir à la Chambre. En 1897, une compagnie se forma dans le but de construire un chemin de fer partant de l'Atlantique et allant jusqu'au lac Supérieur : de là son nom. Cette compagnie avait pour directeurs l'honorable J. J. Thibaudeau, l'honorable Wm. Owens, Henry Hogan, du St. Lawrence Hall, R. Audette, président de la Banque Nationale de Québec,—celui-là même qui est venu demander $50,000 ces jours derniers—R. Préfontaine, George Ball, L. H. Fraser, de London, et R. E. D. Fleming, de Londres. A cette époque, il fut passé un contrat entre le gouvernement de M. Flynn et la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur, dont la bureau de direction était composé comme je viens de dire. Le gouvernement demanda alors à la compagnie d'ajouter à son bureau de direction trois nouveaux directeurs qu'il désignerait lui-même, et ces trois directeurs furent Wm. Baker, de Cape-Town, sur la Baie des Chaleurs, Charles Chaput, de Montréal, et l'honorable J. W. Larue, de Québec. Il était stipulé à ce contrat que le gouvernement tiendrait la compagnie responsable de l'intérêt de $8,000,000 provenant des obligations de la dite compagnie, et qu'il garantirait lui-même le paiement de l'intérêt pendant une période de vingt années. Sous l'empire de la charte, le chemin devait se construire dans son entier. Peu de temps après, malheureusement, le gouvernement de M. Flynn fut défait et remplacé par le cabinet Marchand. Au nombre des collègues dont s'entoura M. Marchand, se trouvaient M. Duffy, commissaire des chemins de fer et des travaux publics ; et M. Archambault, procureur général. Lorsque la compagnie voulut contraindre le gouvernement à tenir ses engagements, celui-ci prétendit que le contrat était illégal. On attendit quelque temps et, finalement, pressé par ses amis plutôt que par la compagnie, le gouvernement se décida à soumettre la question à la cour d'Appel. J'avais alors l'honneur de représenter mon comté à la législature de Québec. Le cabinet, dis-je, ayant résolu de porter la question en cour d'Appel, l'honorable leader de l'opposition, M. Flynn, fut chargé de représenter la compagnie, tandis que le gouvernement confiait sa cause à MM. Archambault et Duffy. Quand vient le moment de former un cabinet, il est d'usage de confier les portefeuilles des Chemins de fer et de la Justice aux hommes les plus éclairés—comme on fait à Ottawa. Le premier ministre du gouvernement fédéral confie toujours le portefeuille de la Justice à un homme entendu. Eh bien! les deux savants avocats que sont MM. Duffy et Archambault plaidèrent la cause du gouvernement du mieux qu'ils purent, mais elle était si mauvaise que la cour d'Appel décida à l'unanimité que le gouvernement était tenu de remplir les engagements qu'il avait contractés envers la compagnie.

Je dis unanimement, mais cette expression n'est pas tout à fait juste, car sur un point peu important, il y a eu un dissident. Le juge Ouimet n'a pas été d'accord avec les cinq ou six autres juges, sur un point, et l'honorable M. Duffy m'a dit à moi-même que le juge Ouimet avait plus de tête à lui seul, que tous les autres ensemble. Je crois qu'il se trompe. Dans tous les cas, quand nous nous sommes vus dans la nécessité de poursuivre l'entreprise nous avons demandé une pétition de droit pour être autorisés à forcer le gouvernement à tenir ses engagements. Mais nous n'avons jamais pu obtenir cette autorisation. Pendant tout ce temps la compagnie avait tellement confiance qu'elle obtiendrait justice du gouvernement qu'elle entreprit de construire 20 milles du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

Je dois dire que la Compagnie de chemin de fer Atlantique et lac Supérieur avait acheté le chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs et le chemin de fer Great-Eastern.

M. CASGRAIN : Abrégez, abrégez.

M. BALL : Mon honorable ami (M. Casgrain) me demande d'être court; si je parlais en français, j'aurais bien vite fini. Je veux que la Chambre comprenne bien ma position. J'ai le droit de parler; je n'abuse pas souvent de ce droit, et il me semble que je puis m'en servir sans recevoir de leçon de qui que ce soit. Pour la construction de ces 20 milles de chemin, la banque Nationale avança $50,000 et les directeurs consentirent à endosser des billets. Quand nous constatâmes que le gouvernement ne voulait rien faire pour nous aider à terminer le chemin, à payer la main-d'œuvre, ou quoi que ce fût, nous décidâmes de vendre une partie du Great-Eastern, entre Montréal et Québec, pour tout mettre dans la construction du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs. Je crois avoir dit un mot de cette opération, durant la dernière session, mais il serait peut-être utile de rafraîchir la mémoire de mes honorables collègues. Comme le maire de Montréal, d'alors, avait beaucoup d'influence auprès du gouvernement, qu'il passait pour un futur ministre, nous nous sommes servis de son entremise pour obtenir du gouvernement une subvention pour le chemin de fer de la rive sud, le chemin dont le bill est venu devant la Chambre avant-hier, un chemin qui va de Sorel à Lévis ou Lotbinière. Il devait aussi obtenir une subvention pour le chemin de fer Atlantique au lac Supérieur depuis Caplin jusqu'au bassin de Gaspé, et non de Caplin à Paspébiac. A cette date la charte de la compagnie n'étant pas expirée, non plus que le délai pour obtenir la subvention qui avait été accordée par le gouvernement provincial, à raison de $4,000 par mille pour 100 milles de chemin, de Caplin au bassin de Gaspé.

Qu'est-il arrivé alors ? Nous vendîmes le chemin à la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, comme vous le savez. Une sub-

vention fut accordée à ce dernier chemin, depuis Sorel jusqu'à Lotbinière—$60,000 ou $70,000 de cette subvention devaient servir à payer le prix d'achat du chemin. La subvention fut accordée comme je l'ai dit, mais au lieu de l'accorder pour l'Atlantique et lac Supérieur, jusqu'à Gaspé, le parlement ne l'accorda que jusqu'à Paspébiac et le reste de la subvention fut donnée à une autre ligne qui n'était pas désignée.

La charte de ce dernier chemin avait été obtenue en 1890. J'ai ici une copie du bill. Le bill actuel me paraît être pour les mêmes fins, mais ce ne sont pas les mêmes noms qu'on voit dans le préambule. Je suis informé que lorsque la première charte fut accordée par le parlement, on avait obtenu de ceux qui étaient nommés dans le préambule le droit de se servir de leurs noms. Je ne puis pas en dire autant des noms qui sont dans le préambule du bill actuel, car devant le comité, l'autre jour, l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) a demandé la permission de retrancher un nom, parce que la personne en question ne voulait pas entrer dans l'entreprise. L'honorable député m'a dit qu'il avait mis son nom dans le préambule, croyant que cette personne n'y aurait pas d'objection, mais qu'elle avait refusé depuis.

Il est à supposer que plusieurs noms qu'on voit dans ce bill y ont été mis de la même manière. Quand M. Mullarky, qui est un industriel de chemin de fer et qui suit ces affaires de près, constata que son nom avait été mis dans le bill sans sa permission, il protesta et cela nous porta à croire qu'il y en a plusieurs autres dans le même cas. Ces noms ont été mis là pour faire passer le bill.

M. LEMIEUX : Avec votre permission, M. l'Orateur, je ferai remarquer à l'honorable député de Nicolet, puisqu'il parle de M. Mullarky, que les choses se sont passées comme suit : quand le bill fut présenté j'y étais opposé ; je désirais y faire introduire des amendements et y ajouter certains noms, et j'ai pris sur moi de suggérer celui de M. Carter, le préfet de Gaspé, et celui de M. Mullarky, un industriel de chemin de fer bien connu, de Montréal.

M. BALL : Cela n'est pas une question, M. l'Orateur.

M. l'ORATEUR : A l'ordre.

M. BALL : Quelle question l'honorable député (M. Lemieux) veut-il me poser ? Nous avons ici la preuve que ces gens-là sont tous pareils. Ils nous ont volé notre chemin et maintenant il voudrait me voler mon droit de parler.

M. LEMIEUX : J'en appelle au règlement, M. l'Orateur. L'honorable député me désigne comme étant de ces gens-là, qui lui ont volé son chemin de fer. J'ignore ce qu'il entend par ces paroles, mais je ne crois pas que ce langage soit parlementaire.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Ball) est tenu de retirer ces expresssions.

M. BALL : Je ne suis pas un parlementaire et il peut m'arriver assez souvent d'enfreindre le règlement que je connais très peu. Je suis à un âge où l'on apprend difficilement. Mais je suis toujours disposé à me renseigner sur la meilleure manière de conduire un débat et à retirer toute expression qui n'aurait pas dû être prononcée.

Je vais dire un mot maintenant de la vente du chemin de fer Great-Eastern. Le produit de cette vente devait servir à payer les créanciers.

M. l'ORATEUR : Je rappellerai à l'honorable député que nous discutons en ce moment le bill concernant le chemin de fer des Gaspé et l'Ouest, et cela n'a aucun rapport avec la vente du chemin de fer Great Eastern.

M. BALL : Je ne connais pas très bien les règles de la Chambre et je cherche à m'y conformer le plus possible. Je tiens à démontrer à la Chambre que ceux qui demandent cette charte ne sont pas mus exclusivement par l'intérêt qu'ils portent à la classe ouvrière.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit se borner à discuter la question qui est présentement devant la Chambre.

M. BALL : Ce que je veux dire c'est que ce bill a originé dans l'iniquité. Je voudrais pouvoir m'exprimer plus facilement en anglais, mais toujours est-il que le produit de la vente du Great-Eastern est allé à l'ex-maire de Montréal qui devait distribuer l'argent parmi les ouvriers et les autres créanciers. Pas un ouvrier, pas un créancier n'ont reçu un sou. L'ex-maire de Montréal mit tout l'argent dans sa poche, sans donner un sou à qui que ce soit et démissionna comme directeur de la Compagnie Atlantique et Lac Supérieur, en disant que Armstrong était une canaille, et qu'il ne voulait pas rester l'associé d'une pareille canaille. Il toucha la subvention pour jusqu'à Paspébiac avec la perspective d'une nouvelle charte et c'est pour cela que nous avons eu le bill de 1890. On crut avoir plus de chances de réussir en appelant le chemin la Ligne Courte de Gaspé, qui passe par-dessus les montagnes.

De nombreuses pétitions furent envoyées ici par les électeurs des districts de Gaspé et de Percé demandant de faire passer le chemin le long du rivage, et cette année les auteurs du bill changèrent de tactique et entreprirent de faire passer le chemin le long des rivières pour faire croire aux gens que la compagnie était très riche, qu'elle allait former un syndicat et payer tous les marchands et tous les journaliers.

Ces mêmes personnages nous parlent constamment du pauvre peuple et ne peuvent se consoler de voir que les ouvriers ne sont pas payé. Pendant toute la session ils se sont

lamentés sur le sort de ces pauvres malheureux, mais on peut être certain qu'ils ne les paieront jamais. J'ignore si j'ai le droit de le dire, mais ils paraissent avoir une peur mortelle de Armstrong. Je tiens à établir un parallèle entre lui et un membre de cette Chambre qui, lorsqu'il veut faire passer un bill, va dire à ses collègues : " Aidez-moi à faire passer ce bill, car Armstrong est contre." S'il ne veut pas que le bill passe, il leur dit : " Aidez-moi à faire rejeter ce bill, car Armstrong est pour." C'est de cette manière que beaucoup de bills sont votés ou rejetés ici. Hier encore, j'ai assisté aux funérailles de trois d'entre eux : l'Atlantique et Lac Supérieur, le Great Eastern, et le bill du pont de Montréal. On avait répandu le bruit que Armstrong était intéressés dans ces projets et ils ont été envoyés au cimetière des innocents. Le présent bill devrait aussi être enterré, mais pas avec les innocents ; il est trop coupable pour cela. Il y a peut-être des exceptions, mais en règle générale, le parti libéral redoute Armstrong. Si des libéraux l'aperçoivent d'un côté de la rue, ils passent immédiatement de l'autre ; s'ils apprennent qu'il est à Ottawa, ils s'écrient : " Il se brasse quelque vilaine affaire, car Armstrong est au Russell."

Ceux qui croient cela sont bien naïfs. La raison de cet ostracisme c'est que M. C. N. Armstrong avait un jour entrepris la construction du chemin de fer de la Baie des Chaleurs et réclamait du gouvernement de Québec, une subvention de $100,000 qui lui était due. C'était une forte somme, mais finalement elle lui fut payée. Que fit-il de ces $100,000 ? Les a-t-il mis dans sa poche, sans donner un sou à personne ? Pas du tout. Il en donna environ les trois quarts à un nommé Pacaud de Québec, que tout le monde connait. Et pourquoi, il donna-t-il cet argent ? Pour aider le parti libéral dans ses élections contre le parti conservateur. C'est là que sont allés les $100,000, ou du moins, la plus grande partie.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce possible ?

M. BALL : Oui, c'est possible. Le restant servit à racheter des billets d'amis et la plus grand partie fut consacrée à l'élection des libéraux. Voilà la vérité.

M. l'ORATEUR : L'honorable député enfreint le règlement. Cette discussion n'est pas pertinente à la question qui est devant la Chambre.

M. BALL : Je veux établir un parallèle. Je suis fatigué de toujours entendre dire Armstrong par ici, Armstrong par là. Armstrong est infiniment plus honnête que celui qui le calomnie sans cesse. Je regrette que son accusateur (M. Préfontaine) ne soit pas ici ce soir, car j'en dirais davantage. Pour que vous ne croyiez pas, M. l'Orateur, que je désire parler jusqu'à l'expiration du délai qui nous est accordé, je reprends mon siège.

M. CASGRAIN : On m'a demandé de retirer l'amendement, et je le retire avec l'entente que si les amendements que j'ai proposés ne sont pas adoptés en comité, je les présenterai de nouveau, lors de la troisième lecture. L'amendement est retiré.

La motion principale est adopté et la Chambre se forme en comité, pour discuter le bill.

Article 9.

M. CASGRAIN : Je propose que cet article soit amendé en ajoutant après le mot " actionnaire " vingt-deuxième ligne, les mots suivants " de la compagnie intéressée et les détenteurs d'obligations de la dite compagnie " et aussi après le mot " action " vingt-quatrième ligne, " et les détenteurs d'obligation, en détenant au moins les deux tiers ".

L'amendement est adopté et l'article est voté tel qu'amendé.

A une heure, la séance est suspendue.

Deuxième Séance.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

Le comité rend compte de ses travaux sur le bill qui, après avoir subi sa troisième lecture, est adopté.

L'EGLISE CATHOLIQUE GRECO-RUSSE ORTHODOXE.

La Chambre se forme en comité afin de délibérer le bill (n° 140) tendant à constituer en corporation l'évêque de l'Eglise catholique orthodoxe gréco-russe de l'Amérique du Nord et des Iles Aléoutiennes, et chacune des paroisses et missions de la dite église, dans la province du Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest.—M. Oliver.

M. LaRIVIERE : Lorsque ce bill a été délibéré en comité, à différentes reprises, j'ai soulevé diverses objections. D'abord, on nous demande de constituer en corporation, au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, une église dont les membres n'ont jamais demandé au parlement le titre d'institution. Que ces populations aient besoin d'être constituées en corporation, afin d'organiser et de maintenir leurs paroisses respectives au point de vue des œuvres du culte, c'est ce que je comprends parfaitement ; mais, je dois ajouter que le chemin détourné qu'on a suivi pour présenter ce bill à la Chambre est loin d'être régulier. La Chambre a été saisie d'une pétition du Très Révérend M. Tikhon, de San Francisco, Californie, prétendant être l'évêque de l'Eglise catholique gréco-russe orthodoxe, pour l'A-

mérique du Nord et pour les îles Aléoutiennes, demandant d'être érigé en corporation individuelle, c'est-à-dire à titre de corporation ayant le privilège absolu d'administrer les affaires de cette église tant au spirituel qu'au temporel. Dans le projet de loi subséquemment présenté à la Chambre, on fait pleinement droit à cette pétition, et le révérendissime évêque est constitué en corporation individuelle, avec les pouvoirs que lui attribue le projet de loi :

La corporation individuelle pourra recevoir et garder des biens et propriétés de toute nature pour les usages et les fins de l'Eglise catholique greco-russe orthodoxe au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, y compris les usages et fins de toute paroisse et mission, institution, collège, école ou hôpital, actuellement ou à l'avenir rattachés à l'église catholique greco-russe orthodoxe ; et elle pourra recevoir et léguer par testament, donation, acte, transport de terrain ou de tout intérêt ou droit qu'elle y possédera, et vendre, aliéner, hypothéquer ou louer tous terrains, tènements et héritages lui appartenant.

A différentes reprises au cours de cette session, nous avons donné des titres d'institution à certains évêques, avec des pouvoirs semblables. Ainsi, nous avons reconnu, par un bill adopté la semaine dernière, l'évêque de Moosonee ; mais nous savions qu'il était évêque de l'Eglise anglicane ; nous connaissions sa situation, ainsi qu'établie dans le préambule du bill tendant à le faire reconnaître officiellement ; en outre, nous savions qu'il est sujet britannique résidant dans un des diocèses ; que son diocèse se compose entièrement de missions dans la partie nord du territoire du Keewatin et qu'il lui est impossible de réunir autour de lui un personnel ou un conseil capable d'administrer les affaires de son diocèse. C'est donc à juste titre que nous avons fait droit à sa pétition. Or, ici, nous accordons le privilège d'une corporation individuelle à un étranger demeurant à San Francisco, qui n'a rien de commun avec la population du Nord-Ouest, sauf qu'il se trouve être le principal fonctionnaire de l'église grecque et qu'il tient du czar de Russie sa nomination à ce poste. Je l'ai déjà dit, je ne m'oppose nullement à ce que l'on accorde aux membres de cette église les moyens voulus pour poursuivre l'accomplissement des œuvres de leur culte, pour organiser leurs missions et leurs paroisses, pourvu qu'ils aient le droit d'administrer eux-mêmes ces missions et ces paroisses et qu'ils demandent qu'on leur accorde ces privilèges. Or, bien que ce bill ait été longuement délibéré en séance du comité des ordres permanents et du comité des bills d'intérêt privé, jamais on ne nous a présenté de pétition ni communiqué de renseignements au sujet des vœux de ceux qui sont le plus intéressés à cette mesure. Nul représentant de ces populations n'est venu ici nous faire connaître leurs vœux et leurs besoins. Or, en dépit de tout cela, voilà que le comité délibère ce projet de loi, qui diffère entièrement du bill primitif, par suite de la multitude d'amendements que lui a fait subir le comité des bills d'intérêt privé.

Je m'étonne, M. l'Orateur, qu'après avoir ainsi modifié ce bill, on ne l'ait pas fait réimprimer et que les députés n'aient pas été mis en lieu de l'étudier dans sa nouvelle forme. Le bill stipule que ce révérendissime évêque de San Francisco sera érigé en corporation individuelle. Or, quand j'eûs appelé l'attention du comité des bills d'intérêt privé sur les dangers d'accorder d'aussi amples pouvoirs à un étranger, demeurant dans un pays si éloigné de ceux qui sont intéressés à cette mesure, on présenta un amendement stipulant que tout instrument ou acte translatif de propriété intéressant les propriétés de l'église ou des paroisses se rattachant à cette église, serait contresigné par le consul général de Russie lui-même, qui demeure à Montréal. Et plus tard, on ajouta au bill un article stipulant que la corporation individuelle serait tenue d'établir son bureau principal à Edmonton, dans le district d'Alberta, Territoires du Nord-Ouest.

L'honorable M. HAGGART : Dans quel but stipule-t-on l'établissement de ce bureau ?

M. LaRIVIERE : C'est afin de recevoir les actes judiciaires qui peuvent être signifiés à cette église en général. On le voit donc, dans le but d'établir des paroisses et des missions au Nord-Ouest, et de créer tout cet organisme, on propose de reconnaître officiellement un évêque demeurant à San Francisco et ayant un bureau canadien à Edmonton, tout en l'obligeant de faire contresigner tous les actes relatifs aux affaires temporelles de l'église par le consul général de Russie, demeurant à Montréal. Jamais encore le parlement n'a été saisi d'un projet de loi aussi absurde. Et je le répète, tout cela se fait à l'insu de ceux qui sont le plus directement intéressés à cette loi. En outre, cette loi absurde qui créé un mécanisme et des rouages si compliqués pour l'administration des affaires temporelles de cette église, nous la leur imposons sans qu'ils l'aient jamais demandée. Que les honorables députés envisagent la chose sans parti-pris et sans préjugés et ils conviendront que j'ai eu raison de m'opposer à ce que l'on présentât semblable loi, sans avoir, au préalable, consulté ceux qui y sont directement intéressés.

Quelle est la position de cet évêque à qui nous voulons donner la direction des affaires temporelles de l'Eglise grecque ? Les Galiciens, adhérents de ce culte, demeurant au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, viennent d'Autriche. Quant à la nationalité, ils étaient Autrichiens dans leur pays. Et aujourd'hui, voilà que nous prétendons les placer sous l'autorité d'un évêque demeurant à San-Francisco, évêque qui tient du tsar de Russie son titre d'évêque de l'Amérique du Nord et des îles Aléoutiennes, pour l'Eglise d'état de Russie. Et d'autre part, nous exigeons pour la légalisa-

tion des actes consentis par cet évêque, qu'ils soient attestés par le consul général de Russie à Montréal, qui n'a absolument rien de commun avec ces Galiciens, sauf peut-être qu'ils sont adhérents du même culte. Voilà, à mon avis, une disposition législative des plus absurdes. Je veux bien qu'on reconnaisse officiellement l'Eglise gréco-russe ou toute autre église grecque, et qu'on accorde aux adhérents de ce culte le droit d'avoir leurs églises, leurs paroisses et leur missions. Mais qu'on établisse pareil mécanisme pour l'administration des affaires temporelles de cette église, voilà ce à quoi je m'oppose. On ne saurait dire tous les embarras qui en pourront surgir. Il pourrait fort bien leur venir de Saint-Pétersbourg des ordres leur imposant certaines obligations ou leur faisant certaines défenses, au point de vue de leur culte. Les Doukhobortses nous créent déjà assez d'ennuis, eux qui, pour l'acquit de leur conscience, refusent d'obéir aux lois du pays. Ils refusent d'obéir aux lois relatives à l'inscription de leurs terres et de leurs mariages et veulent s'exempter d'une foule d'autres obligations qui incombent aux bons citoyens de ce pays. Qui nous dit que plus tard, les autorités de l'Eglise grecque à Saint-Pétersbourg ne transmettront pas à leurs adhérents des ordres leur imposant certains devoirs qui les forceront de choisir entre leur église et leur citoyenneté ? Mais, indépendamment de tout cela, on ne saurait user de trop de prudence. Cette mesure est beaucoup plus importante qu'on ne le croit.

Mais, s'écrie-t-on, il ne s'agit ici que d'une simple mesure d'intérêt public, qu'il sera facile d'amender l'année prochaine. Eh bien, à cela je réponds : si l'on croit qu'il faudra modifier ce bill l'année prochaine, remettons la chose à la prochaine session, et en attendant, qu'on prépare une mesure répondant mieux aux vœux et aux besoins des populations intéressées et à ceux du pays où ces immigrants sont venus s'établir. Peut-être me taxera-t-on de partialité, dans l'attiture que je prends au sujet de cette question. M. l'Orateur, mon passé atteste que j'ai toujours sans marchander accordé mon appui à toutes les mesures intéressant d'autres cultes que celui que je professe ; car je le comprends, dans ce pays de liberté, il faut savoir faire preuve de libéralité à l'endroit de nos concitoyens, quand même ils ne partagent pas nos croyances et nos opinions. Mais ici, il ne s'agit pas précisément de culte religieux, mais bien de questions de propriété, et même de justice. Le parlement n'a pas droit d'imposer à tout un groupe de la population une loi que les intéressés n'ont jamais demandée, d'autant plus que rien ne nous prouve que ces gens soient disposés à l'accepter.

Au reste, dans l'attitude de ce personnage ecclésiastique au sujet de cette question, il y a quelque chose d'assez singulier qui mérite d'être signalé. Dans la requête qu'il a présentée au parlement, ainsi que dans le projet de loi adopté par le comité des bills d'intérêt privé, il se représente comme évêque de l'église catholique gréco-russe orthodoxe, pour l'Amérique du Nord et les Iles Aléoutiennes. Depuis que ce bill a été adopté par le comité, il m'est tombé entre les mains un catéchisme de l'église orthodoxe ; or, à la première page de ce livre officiel, que du reste, je n'entends pas lire ici, et que le révérendissime Tikhon distribue à ses ouailles avec sa bénédiction pastorale, je crois qu'il prend le titre d'évêque de l'Eglise gréco-russe orthodoxe de l'Amérique du Nord. De l'autre côté de la frontière, en Californie, cette église porte le nom d'Eglise et société de bienfaisance gréco-russe orthodoxe de l'Orient. Voilà l'église aux destinées de laquelle préside cet évêque. A Seattle, dans l'Etat de Washington, je constate que cette église est connue sous le nom d'Eglise orthodoxe gréco-russe de Saint-Spirodomus. Au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, on rencontre deux catégories de Galiciens, les uns prenant le titre de Grecs orthodoxes et les autres celui de catholiques grecs. L'église à laquelle appartiennent ces catholiques grecs est une branche de l'Eglise catholique romaine, et ce nom de catholiques grecs vient de ce qu'ils suivent le rite grec, par opposition au rite latin. Quant à ceux qui prennent le titre de grecs orthodoxes, ils appartiennent également au rite grec, mais sont adhérents de l'Eglise russe.

L'honorable M. HAGGART : Une partie des Galiciens sont adhérents de l'église russe, et vers quelle église les autres penchent-ils ?

M. LaRIVIERE : Vers l'église de Rome.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Peu importe le nom qu'ils se donnent ; cela ne nous intéresse en rien.

M. LaRIVIERE : Cet évêque se donne le titre de " catholique " dans le bill en discussion et nous demande de le reconnaître officiellement sous un nom qu'il ne se donne pas dans les autres pays : voilà ce à quoi je m'oppose.

M. BELCOURT : Personne n'a le monopole de ce nom.

M. LaRIVIERE : A coup sûr, vous ne l'avez pas.

M. BELCOURT : N'importe, si l'honorable député me le permet, je lui poserai une question ; est-ce que les épiscopaliens ne s'appellent pas catholiques ? Voyons, répondez oui ou non.

M. LaRIVIERE : Les épiscopaliens s'appellent catholiques, mais ils ne nous demandent pas de croire et de déclarer qu'ils le sont. Je m'appelle catholique, mais je ne force personne à me donner ce nom. En outre, les épiscopaliens, tout en s'appelant catholiques, n'ont jamais demandé au parle-

ment de reconnaître officiellement leur droit à ce titre. Ils ont assez de largeur d'esprit pour accorder aux autres le droit de prendre le titre qui leur plaît ; et nous, de notre côté, nous avons assez de libéralité pour leur reconnaître le même droit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si les épiscopaliens demandaient au parlement de leur reconnaître ce titre, vous y opposeriez-vous ?

M. LaRIVIERE : Certainement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi ?

M. LaRIVIERE : Je leur reconnais parfaitement le droit de se donner le nom qu'il leur plaît de choisir, même celui de " catholique ", s'ils croient y avoir droit. M. le président, je m'aperçois que je suis sur un terrain fort glissant et je regrette la tournure que le débat a prise, car je voulais m'en tenir au fond même de la mesure, sans aborder toutes ces questions de théologie et d'orthodoxie, que je me suis soigneusement efforcé d'éviter. Or, ici cet évêque connu sous un nom différent à San Francisco, nous demande de le reconnaître comme " catholique " au Nord-Ouest, où il y a un groupe de population mixte ; et voilà ce à quoi je m'oppose, à titre de catholique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous sommes catholiques-romains, et libre aux autres de prendre ce titre, à leur gré.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet évêque est peut-être un catholique gréco-russe.

M. CHARLTON : Quant à moi, je suis un catholique presbytérien.

M. SPROULE : L'honorable député, (M. LaRivière) vient de formuler un argument qu'il serait facile de retourner contre lui-même et qui s'appliquerait tout aussi bien au culte qu'il professe. Il s'oppose à ce que cette église soit soumise au contrôle d'une puissance étrangère. L'église à laquelle il appartient est soumise à l'autorité d'un potentat étranger et je ne sache pas que l'honorable député y trouve à redire. Cette question est venue sur le tapis à l'occasion d'un débat sur le bill des biens des Jésuites. Les arguments qu'il a invoqués à l'appui de sa thèse s'appliquent avec tout autant de force à l'église dont il fait partie. Quant à l'avis de rigueur, les formalités d'usage ont été remplies. Quant à savoir si d'autres églises que l'Eglise catholique-romaine peuvent prendre le nom de " catholique ", je crois qu'il y en a plus d'une qui prend ce titre.

Une VOIX : Il n'y en a qu'une seule.

M. SPROULE : Libre à ces messieurs de croire qu'eux seuls ont le droit de porter ce nom ; mais cela n'empêche pas que d'autres peuvent prendre ce titre. A mon avis, le bill en discussion ne prête le flanc à aucune objection sérieuse, et les arguments formulés par l'honorable député ne sont guère probants.

L'honorable M. COSTIGAN : Je n'entends pas discuter le bill à fond. On a demandé au député de Provencher pourquoi il s'oppose à ce que le mot " catholique " figure au titre du bill en question. Rien à mon avis ne s'y oppose et la Chambre semble partager cet avis ; et de fait, nul catholique ne saurait trouver à redire que ce nom figure au bill, tant il semble être devenu populaire aujourd'hui. On pourrait facilement établir la comparaison entre le bill en discussion et un projet de loi que j'ai entendu discuter, il y a trois ans, au sein de la législature du Nouveau-Brunswick. Il existe dans cette province et dans les provinces maritimes et de fait par tout le Canada, un groupe de chrétiens qui s'appellent baptistes. Il y a quelques années, cette église baptiste se scinda en deux groupes distincts. L'un de ces groupes, se détachant du tronc primitif, prit le nom d'Eglise baptiste chrétienne libre et demanda un titre d'institution sous ce nom. Ce nouveau groupe se divisa de nouveau. Un ministre du culte, M. Osser, différant d'opinion avec la majorité, ou peut-être, comme il le prétendit, avec la minorité de ce groupe, demanda de concert avec ses partisans, à la législature du Nouveau-Brunswick, un titre d'institution sous le nom d'Eglise baptiste libre. Cette demande semblait assez légitime, puisqu'ils étaient baptistes et que personne ne pouvait s'opposer à ce qu'on leur reconnût ce titre.

Or, quand on demanda à la législature de les reconnaître officiellement, l'opposition ne vint pas de la part des députés catholiques, mais bien des députés protestants. Il n'y avait guère que quelques députés catholiques au sein de la législature, et ce furent les députés protestants qui firent tous les frais de la discussion. Voici l'objection qu'ils formulèrent : bien que disposés à leur accorder le titre d'institution, ils prétendirent que l'usage des mots " baptistes libre ", insérés au bill créerait des embarras, et que les pétitionnaires n'avaient pas le droit de s'en servir, puisque le mot " libre " se trouvait dans la loi constituant en corporation les deux autres branches de la même église. Tout en leur accordant l'autorisation légale, ils ne voulurent pas consentir à ce que l'on insérât le mot " libre " contenu dans le bill en question.

L'objection soulevée par l'honorable député (M. LaRivière) me semble donc bien fondée, puisque les Galiciens forment deux groupes distincts et que l'un de ces groupes demande qu'on les constitue en corporation sous le nom d'Eglise catholique gréco-russe, pour l'Amérique du Nord et les îles Aléoutiennes. Il n'y a donc pas lieu de rien ajouter à son titre, en lui accordant la charte qu'il demande aujourd'hui. Il serait préférable de biffer le mot " catholique ".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La seule objection formu-

lée contre le bill en question dans la législature du Nouveau-Brunswick, c'est que cette nouvelle église voulait prendre le titre de "baptiste libre", s'emparant ainsi du nom porté par une des autres branches de l'Eglise baptiste. Toute la discussion a tourné sur l'usage du mot "libre." Ici, l'église en question porte le nom d'Eglise catholique gréco-russe. Il n'y a guère de danger que l'on confonde un autre groupe religieux avec cette église. Je ne sais si les épiscopaliens tiendraient à prendre le titre de "Sainte Eglise catholique."

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils prennent ce titre dans leur rituel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans le cas des baptistes, tout l'embarras est venu de l'emploi du mot "libre".

L'honorable M. COSTIGAN : Sans doute, le mot "libre" se trouvait dans le bill dont la législature du Nouveau-Brunswick fut alors saisie ; mais le groupe qui s'y opposa ne portait pas le titre d'Eglise baptiste libre, mais celui d'Eglise baptiste chrétienne libre. La nouvelle secte ne s'était pas comparée du titre tout entier, mais d'un seul mot contenu dans le titre de l'autre église. Ici, les pétitionnaires s'emparent d'un titre qui ne leur appartient pas.

M. LaRIVIERE : Quant à ce point, j'ai ici sous les yeux le catéchisme publié par l'évêque qui demande qu'on l'érige en corporation sous le nom qu'il porte habituellement ; or, aux Etats-Unis où il est officiellement reconnu, le mot "catholique" ne se trouve pas dans son titre. Ici, il est connu sous le nom de révérendissme Tikhon, évêque de l'Eglise gréco-russe orthodoxe, de l'Amérique du Nord. Pourquoi prendrait-il le titre de "catholique" de ce côté-ci de la frontière et nous demanderait-il de le lui reconnaître officiellement ?

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : M. le Président, je ne dirai qu'un mot pour formuler les objections qui se présentent à mon esprit, à la lecture du bill présenté par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Je vois deux objections à l'adoption de ce projet de loi. D'abord ce bill se rapporte à des affaires purement provinciales. Je ne vois aucune bonne raison pour laquelle ce révérend monsieur ne s'est pas adressé à la législature de Manitoba ou à celle des Territoires du Nord-Ouest. Les choses qu'il demande sont du ressort de ces législatures. Au fond, il s'agit de savoir quels sont les biens que l'évêque grec, de Manitoba ou des Territoires du Nord-Ouest, peut posséder. C'est une question de droit civil qui relève exclusivement de la juridiction des législatures provinciales, là comme ailleurs, et je ne vois pas, dans le fait que ce projet de loi nous vient de l'Ouest, que le parlement fédéral soit plus compétent à en disposer que s'il s'agissait des évêques de la province de Québec ou de la province d'Ontario. Ceux-ci ne s'aviseraient pas de venir ici faire semblable demande, les pouvoirs provinciaux sont suffisants pour eux. Je ne vois rien dans l'objet de ce bill, je le répète, qui soit du ressort de ce parlement puisqu'il s'agit simplement de propriété et de droit civil.

La seconde objection est très sérieuse. On demande de créer une corporation publique qui ne sera composée que d'une seule personne. Cela est très grave. Voilà un étranger qui ne possède pas la qualité de sujet britannique qui aura tous les droits d'une corporation publique. Est-ce que cela n'est pas contraire à toute l'économie de nos lois? N'exige-t-on pas que les personnes qui sont directeurs d'une compagnie incorporée par lettres patentes soient, au moins en majorité, des sujets britanniques ? Par ce projet de loi on va permettre à un étranger qui demeure à San Francisco d'exercer les pouvoirs d'une corporation publique. Je dis que c'est là une législation contraire à toute l'économie de nos lois et que c'est un très mauvais précédent.

Prenez les corporations de ce genre que nous avons dans la province de Québec, le gouvernement n'a-t-il pas le droit de savoir à quel emploi elles affectent leurs fonds ? Le gouvernement impérial ne s'est-il pas inquiété de savoir si les fonds de la société de Saint-Sulpice n'étaient pas en partie envoyés à Paris. Ici, vous allez créer une corporation composée d'un seul individu demeurant à San Francisco, et vous allez permettre à ce monsieur de San Francisco,—parce qu'il est appelé à gouverner une église—de jouir de tous les pouvoirs d'une corporation. Je dis que c'est là une loi contraire à toute l'économie de notre législation et que si nous la votons, nous empiéterons sur les droits des provinces.

M. CHARLTON : Je tiens à appeler l'attention de la Chambre sur la définition du mot "catholique" contenue dans le grand dictionnaire de Webster, qui fait autorité non seulement aux Etats-Unis mais dans tous les pays où se parle la langue anglaise :

Catholique—Universel ou général.

Cette épithète, est applicable à toute l'église chrétienne, ou à son culte.

L'opposé d'esprit étroit, de bigot ; libéral, comme dans cette phrase : des goûts catholiques.

Les épitres catholiques, celles adressées par les apôtres à tous les fidèles, et non à une église en particulier ; celles de Jacques, de Pierre, de Judes et de Jean.

Catholique—Celui qui accepte les croyances que professent en commun toutes les parties de l'Eglise orthodoxe.

Un adhérent de l'Eglise catholique romaine : un catholique romain.

On le voit donc, cette épithète peut s'appliquer, dans le sens le plus large, à toutes les églises, à tous les adhérents de la religion chrétienne, et de fait à toutes les opinions vraiment libérales ; de sorte que le

député de Provencher aurait pu se dispenser de soulever toute cette discussion. A mon avis, le mot " catholique " inscrit au bill, ne comporte aucune signification spéciale. Dans la pensée de cette église qui demande qu'on l'érige en corporation, ce mot " catholique " veut dire une église libérale, aux vues larges, et vraiment chrétienne. Voilà sa pensé, et indépendamment de notre propre opinion, je ne sache rien qui nous empêche d'accorder à cette église un titre, qui, d'après la définition donnée, ne comporte qu'un sens tout à fait vague.

M. OLIVER : Je suis étonné de l'opposition soulevée contre le projet de loi à l'étude, dans sa phase actuelle, et je dois avouer que je ne m'y attendais guère. Le député de Provencher a insinué qu'il y a quelque chose d'insolite et d'inavouable dans toute cette affaire et je dois protester contre pareille insinuation. Quelle que soit l'intention des auteurs de ce bill, la Chambre le sait, grâce à la vigilance du député de Provencher, il eût été impossible de songer à faire subir au bill ses différentes épreuves sans que toutes ses dispositions fussent parfaitement connues. L'honorable député vient de soulever plusieurs objections contre certaines dispositions du bill, comme celles relatives à l'intervention du consul de Russie, et à la signification des avis d'actes judiciaires à Edmonton ; or, toutes ces dispositions qui, à ses yeux, sont insolites et louches, et militent contre l'adoption du bill, nous les avons inscrites à ce projet de loi afin de faire droit aux objections soulevées par l'honorable député lui-même, en séance du comité des bills d'intérêt privé. Il était membre du sous-comité qui a rédigé ces amendements, et j'étais en lieu d'espérer que l'honorable député, après avoir coopéré à la rédaction des amendements formulés par ce sous-comité, ne s'opposerait plus à l'adoption du bill. Je n'ose caractériser, comme elle le mérite, l'attitude prise par l'honorable député, car les expressions dont je me servirais seraient peut-être contraires à l'étiquette parlementaire et me vaudraient un rappel au règlement. Quant à l'objection se rattachant au fait que l'évêque ne réside pas au pays, je ferai observer que lorsque l'honorable député a formulé cette objection en séance du comité, je lui fis la proposition que voici: " Vous vous opposez à ce que le parlement reconnaisse officiellement l'évêque ; eh bien ! pour faire disparaître cette objection, je consens à biffer cette disposition et à ériger en corporation les paroisses et les missions."

Au point de vue de leur culte et de leurs intérêts religieux, tels qu'ils les entendent, ces Galiciens ont besoin de posséder des propriétés dans ces paroisses et ces missions. On ne saurait légitimement s'opposer à leur accorder pareil privilège. L'honorable député a, en outre, soulevé des objections au sujet du nom de cette église, et le comité pensa que sur ce point, comme sur celui du titre d'institution de l'évêque, il serait facile de résoudre l'objection et j'ai compris que l'on avait réussi à trancher la difficulté.

Je dois faire observer ici que ce projet de loi, dans la teneur où il a été présenté à la Chambre, a été calqué sur le projet de loi tendant à ériger en corporation l'évêque anglican de Keewatin. Dans le projet de loi primitif, l'église en question est désignée sous le nom d'Eglise catholique gréco-russe orthodoxe. L'honorable député s'opposa à l'emploi de ce nom, et nous insérâmes au bill les mots : " le corps vulgairement connu comme, etc." C'était obvier à l'inconvénient de faire déclarer par le parlement que ces Galiciens sont soit catholiques soit orthodoxes. En prenant cette attitude, et en donnant à ces Galiciens le nom qu'ils demandent, tout en dégageant notre responsabilité au sujet de l'approbation de l'usage légitime de ce nom, nous avons cru trancher toute difficulté et répondre à l'objection soulevée par l'honorable député.

Il affirme qu'à titre de catholique, il se croit tenu de s'opposer à l'usage du mot " catholique " dans le cas dont il s'agit ; or, je puis lui citer un fait tout à fait propre à calmer ses scrupules. On entend souvent dire qu'un tel est plus loyaliste que le roi lui-même, et peut-être l'honorable député est-il plus catholique que la législature de la catholique province de Québec. En effet, dans les statuts de Québec, de 1868, se trouve une loi autorisant les ministres du culte " à s'appeler l'Eglise catholique apostolique dans la province de Québec, pour la célébration des mariages, etc." Or, si la législature de la province de Québec ne s'oppose pas à l'usage de ce titre, tout comme nous le faisons ici en insérant au bill les mots : " ceux qui s'appellent," pour le coup, on ne saurait trouver à redire à la chose, et nous accuser de froisser les convictions religieuses de qui que ce soit. Pour mon propre compte, jamais je ne songerais à froisser les convictions religieuses de mes concitoyens ; et en prenant la parole sur cette question, je n'ai voulu que protester contre l'accusation si injustement lancée par le député de Provencher contre les partisans de cette mesure, qui ne visent qu'à rendre justice à cette population nouvellement établie au pays.

L'honorable M. HAGGART : Ce débat a fait surgir deux questions intéressantes. D'abord, il y a celle soulevée par le député de Saint-Jean (M. Demers) touchant le pouvoir du parlement d'ériger en corporation individuelle un étranger au pays. Voici un évêque demeurant à San-Francisco, et nous le constituons ici en corporation individuelle. Avons-nous bien ce pouvoir ? L'autre question soulevée au cours du débat, c'est que nous créons deux corporations : une corporation collective et une corporation individuelle, dans le seul et unique but d'exercer au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, certains droits qui rentrent dans la catégorie " des droits civils et de la pro-

priété " sur lesquels il appartient aux provinces de légiférer.

Le député d'Alberta (M. Oliver) n'a nullement saisi le sens de l'objection formulée par le député de Provencher. Il ne semble pas comprendre que cette église gréco-russe qui demande au parlement un titre d'institution se divise en deux branches ; l'une qui se rattache à l'ancienne Eglise grecque de Constantinople et l'autre, à l'Eglise latine de Rome. Le député de Provencher veut protéger ceux qui sont adhérents de l'église romaine et les soustraire au contrôle de l'évêque grec de San-Francisco et du tsar.

M. OLIVER : L'honorable député n'a nullement saisi la portée de l'argumentation du député de Provencher, et je prie ce dernier de rectifier cette assertion.

M. LaRIVIERE : Je ne saisis pas bien votre objection. Veuillez vous expliquer.

L'honorable M. HAGGART : Le député d'Alberta comprend parfaitement ce qui en est. Je l'ai interrompu au cours de ses observations pour lui demander à quelle église se rattache l'autre groupe de Galiciens et il m'a répondu que c'set à l'église latine de Rome. J'ai alors compris dans quel but il a présenté ce bill. Le député de Provencher ne veut pas que les paroisses et les églises de ce groupe de Galiciens au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest tombent sous le contrôle d'un potentat étranger, comme le tsar ou sous celui de l'évêque de l'Eglise grecque. Advenant que le parlement accorde certains pouvoirs, le député de Provencher veut que son évêque jouisse au moins de privilèges égaux aux droits revendiqués par ceux qui nous demandent un titre d'institution. Voilà la question que je soumets au ministre de la Justice : le parlement a-t-il le droit d'ériger en corporation individuelle un étranger au pays, surtout quand celui-ci veut s'immiscer dans les questions de droits civils et de possession de propriété, dans les provinces ?

M. OLIVER : Avant que le ministre de la Justice émette son avis, je tiens à faire une observation : c'est qu'on prête bien à tort aux auteurs du bill des mobiles comme ceux que vient de leur imputer l'honorable député (M. Haggart). La phraséologie employée dans la rédaction du bill tend à établir que cet évêque et l'église en question n'auront aucun contrôle à exercer sur les adhérents de l'église latine, l'Eglise de Rome. C'est afin d'obvier à toute ambiguité qu'on se sert des mots " gréco-russe orthodoxe ". C'est bien à tort qu'on m'accuse de prêter mon aide à une transaction louche——

L'honorable M. HAGGART : Je n'accuse pas l'honorable député ; bien loin de là.

M. OLIVER : L'honorable député m'accuse quand il prétend que je suis un instrument inconscient.

L'honorable M. HAGGART : Je prétends que l'honorable député ne saisit pas bien l'attitude du député de Provencher ; voilà toute mon accusation.

M. OLIVER : J'en conviens, je ne comprends pas bien pourquoi l'honorable député soulève toute cette opposition au bill ; mais ce que j'affirme, c'est que les raisons sur lesquelles il s'appuie ne sont pas valables.

M. LaRIVIERE : Je vais donner à mon honorable ami les éclaircissements nécessaires. Je n'aurais pas voulu saisir la Chambre de ces faits ; mais puisque je suis forcé de le faire, je m'exécute. Non loin de la résidence de l'honorable député, près d'Edmonton, on avait fait une concession de terres à des Galiciens catholiques, dans le but de construire une église. Ils construisirent cette église, à même l'argent fourni par les catholiques romains et trois syndics furent nommés dans ce but. Depuis cette époque les trois syndics sont passés à l'Eglise grecque et ont transféré l'édifice à la pseudo-église grecque orthodoxe. Ils ont volé la propriété des catholiques romains, et actuellement la question est devant les tribunaux. Les avocats qui dirigent les poursuite contre les catholiques grecs sont ceux-là même qui ont élaboré le bill en discussion et qui demandent au parlement de reconnaître comme catholique cette Eglise grecque orthodoxe, et cela afin d'accaparer la propriété des catholiques romains.

M. OLIVER : L'honorable député fait une affirmation bien grave. Il s'est élevé un différend entre les deux groupes de Galiciens qui suivent le rite grec dans cette partie du pays. C'est une lutte de grec contre grec. Ces deux groupes suivent le même rite, mais l'un reconnait l'autorité du pape, et l'autre celle du tzar. L'exposé du député de Provencher semble assez conforme à la vérité des faits ; mais je tiens à faire observer que la cause de tous ces embarras, c'est l'absence d'un nom officiel et d'une situation légale s'appliquant à l'un ou l'autre de ces groupes. Si l'un de ces groupes est constitué sous un nom spécial et bien défini——

M. CASGRAIN : Il obtiendra l'église.

M. OLIVER : Pas du tout. Les adversaires de ce groupe seront alors en mesure de prouver qu'ils ne sont pas adhérents de ce culte ; or, aujourd'hui, il leur est bien difficile de la faire, puisqu'ils ne possèdent ni nom officiel, ni existence légale, ni droit de posséder des propriétés dans ce pays.

M. LaRIVIERE : Prétendez-vous dire que les Galiciens qui sont sous la juridiction de l'Eglise catholique romaine n'ont pas de droits aux yeux de la loi ?

M. OLIVER : Ils n'ont certainement pas de droits reconnus par la loi du pays.

M. LaRIVIERE : Ils appartiennent à l'Eglise catholique romaine, et l'Eglise catho-

lique romaine a des droits qu'elle peut toujours exercer.

M. OLIVER : Je vous demande pardon. Voilà précisément là où l'honorable député fait erreur. Ces Galiciens ne sont pas membres de l'Eglise catholique romaine. Ils sont membres de l'Eglise grecque unie à l'Eglise de Rome. Ils ont leur propre organisation ecclésiastique distincte de celle de l'Eglise de Rome, sous la direction du pape.

M. BORDEN (Halifax) : Qui nomme les évêques de ces Galiciens ?

M. OLIVER : C'est le pape. Toutefois, il y a, en Galicie, une organisation catholique romaine distincte de celle de l'église grecque unie, bien qu'elle embrasse précisément le même territoire.

M. LEMIEUX : Dans les avis donnés par l'évêque, est-ce qu'il ne prend pas un titre différend de celui qui lui est donné dans le bill ? Cette question a été discutée en ma présence, au cours d'une séance du comité des ordres permanents.

M. OLIVER : Non, le titre inscrit au bill est semblable à celui demandé dans les avis.

M. BELCOURT : On fait beaucoup plus de bruit que cette affaire n'en mérite. Il ne s'agit nullement ici de question de culte. Je ne ferai pas comme le député de Provencher ; je ne me lancerai pas dans les dissertations religieuses. Manquant de renseignements, je pourrais faire quelque pas de clerc. On ne demande pas au parlement de reconnaître cette église en particulier à d'autres titres que les autres corps religieux qui sont venus par le passé, nous demander de les constituer en corporation. L'honorable député a soulevé la même objection en séance du comité ; et pour trancher la difficulté, nous avons inséré au bill les mots que voici : " L'évêque de la communauté chrétienne connue sous le nom de l'Eglise catholique gréco-russe orthodoxe dans l'Amérique du Nord ". On ne demande pas au parlement de reconnaître cette église à titre d'orthodoxe ou de gréco-russe. Nous reconnaissons simplement à ces Galaciens le titre qu'ils revendiquent. Les mots de la définition contenus dans le bill sont " gréco-russe orthodoxe ". Il y a certaines sectes qui s'appellent catholiques, ce mot étant qualifié par un adjectif. Les catholiques romains ne se plaignent pas de l'usage du mot "catholique ", mais ils seraient en lieu de se plaindre de l'usage des mots "catholique romain". Afin de trancher l'objection soulevée par l'honorable député de Lanark (M. Haggart), qui prétend que cet évêque est un étranger, le comité a voulu restreindre les usages pour lesquels on accorde à cette église l'autorisation législative. Pour s'en convaincre, il suffit de consulter les articles 3 et 5 stipulant que l'évêque pourra recevoir et garder les biens de cette église :

Pour les usages et fins de toute paroisse et mission, institution, collège, école ou hôpital qui sont actuellement ou qui seront à l'avenir attachés à l'Eglise greco-russe orthodoxe.

Voilà tout les pouvoirs qu'obtient cet évêque. Il ne saurait se livrer à aucune exploitation commerciale, ni rien faire au delà de ce qui est mentionné dans le bill.

Afin d'empêcher cet évêque d'abuser de ses pouvoirs et d'agir comme l'ont fait les trois syndics dont a parlé le député de Provencher, c'est-à-dire, afin de l'empêcher d'accaparer les propriétés d'une autre église et de les transporter soit à l'Eglise catholique ou autre église et de les détourner des fins stipulées par le bill, le comité a exigé que lorsqu'il s'agirait de transporter des propriétés appartenant à son église, l'évêque serait tenu d'agir de concert avec les syndics mentionnés au bill. Il n'a donc d'autres pouvoirs que ceux mentionnés dans le bill, et ces pouvoirs sont clairement limités aux usages mentionnés dans l'article 2. Quant à savoir si cette question est du ressort de la législature locale, c'est là une question sur laquelle je ne veux pas me prononcer.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que le bill à l'étude n'attribue pas à une corporation individuelle les propriétés que l'église possède actuellement ?

M. BELCOURT: Pas du tout. Je suis bien aise que l'honorable député me rappelle la chose ; car la question à laquelle a fait allusion le député de Provencher, c'est-à-dire le transport de cette propriété par les trois syndics, est actuellement devant les tribunaux, et l'adoption de ce bill n'influerait nullement sur la question. Si on peut me prouver le contraire, je donnerai mon appui au bill.

Je le répète, cette question est sans doute du ressort de la législature provinciale, puisqu'elle se rattache exclusivement aux questions de propriété et de droits civils. A mon avis, il faut mettre cette société qui nous demande un titre d'institution sur le même pied que toute autre société officiellement reconnue par le passé. Nous avons déjà érigé en corporation le synode du diocèse de la Saskatchewan.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : A quelle époque ?

M. BELCOURT : En 1884. Nous avons aussi accordé un titre d'institution au diocèse catholique romain d'Ottawa.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est là un cas exceptionnel. L'évêque d'Ottawa a juridiction dans plus d'une province.

M. BELCOURT : Nous avons aussi donné l'autorisation législative à la corporation épiscopale de Pontiac.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est encore là un cas exceptionnel. Quant au

diocèse de la Saskatchewan, mentionné par l'honorable député, il est entièrement soumis à notre juridiction, parce qu'il se trouve dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. BELCOURT : Nous avons officiellement reconnu l'Union des Eglises méthodistes.

L'honorable M. HAGGART : Le diocèse de l'évêque de Pembroke se trouve dans le territoire non organisé, sur lequel nous avons juridiction.

M. BELCOURT : La chose est possible. Sans doute, on est souvent venu demander des pouvoirs au parlement fédéral, lorsqu'il aurait fallu s'adresser aux législatures provinciales, et, de prime abord, j'ai cru que les cas signalés étaient pertinents à la question. L'union des Eglises méthodistes a été constituée en corporation en 1884. Le bill en discussion est sans doute du ressort de la législature provinciale ; mais puisqu'il existe des précédents dans le sens contraire, il ne faudrait pas créer un exception dans le cas actuel.

Quant au nom de cette église, il s'agit simplement de savoir si celui qui a été choisi est susceptible de prêter à l'ambiguité. Sinon, la chose ne souffre pas de difficulté, et il faudrait légiférer ici, comme nous le ferions à l'égard de toute société ordinaire demandant l'autorisation légale, pour les fins du commerce. En séance du comité, personne n'a signalé ce danger. Pour mon propre compte, à titre de catholique et de catholique fervent, en dépit des doutes exprimés à ce sujet par le député de Provencher, nul catholique, à mes yeux, ne saurait s'opposer à l'emploi de ce nom. Qu'on puisse confondre l'Eglise catholique gréco-russe orthodoxe avec l'église catholique romaine, voilà ce que je ne puis comprendre.

M. LaRIVIERE : Depuis que l'honorable député a saisi la Chambre d'un bill de divorce, j'ai toujours eu des doutes sur son orthodoxie.

M. MARCIL (Bonaventure) : Ce bill, si je ne me trompe, intéresse surtout le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Pourquoi ne s'est-on pas adressé à la législature du Manitoba et des Territoires pour obtenir cette loi?

M. OLIVER : C'est sans doute pour la même raison qui a porté l'évêque d'Ottawa à venir demander au parlement fédéral un titre d'institution, et cette raison est que son diocèse embrasse deux provinces. Il aurait pu obtenir l'autorisation voulue en s'adressant aux législatures des deux provinces. Ici, le bill en discussion intéresse le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ; il embrasse donc deux organisations provinciales différentes et voilà pourquoi nous sommes venus demander ce titre d'institution au parlement fédéral.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : On m'a demandé mon avis au sujet de cette mesure.

En discutant ce bill, je ne veux pas me placer au point de vue du droit ecclésiastique, car je reconnais toute la faiblesse de mes lumières à cet égard. Il importe de se demander ici, avant de voter cette mesure, quels sont les résultats qui en peuvent découler. Au début, quand le parlement a été saisi de ce bill, j'ai pensé qu'il eût été plus convenable de le renvoyer à un comité spécial, afin d'y faire constater s'il existe ici des précédents relatifs à un projet de loi de cette nature. En Angleterre, on ne reconnait pas à un étranger, à un *alien*, le droit de présenter de pétition au parlement. La Chambre se rappelle sans doute les affaires de Crète et de Boulogne. Au Canada, toutefois, l'usage de recevoir des requêtes de la part d'étrangers est devenue en vogue. Si je ne me trompe, cette pratique date de 1878. Le 11 mars 1878, on appella l'attention de M. l'Orateur Anglin sur une requête présentée par certains citoyens des Etats-Unis intéressés dans la compagnie d'Assurance Mutuelle du Connecticut, demandant certains amendements à la loi d'assurance ; et après un court exposé de faits présenté par M. Mackenzie et sans aucune discussion, l'Orateur décida que la pétition serait reçue. Il ressort du court débat qui figure au compte rendu officiel, que les députés qui portèrent alors la parole étaient convaincus que cette pratique existait en Angleterre. Je suis en mesure d'affirmer catégoriquement que cela n'est pas. Quoi qu'il en soit, cette pratique, établie à l'époque en question s'est perpétuée jusqu'aujourd'hui, et il ne m'appartient pas, je suppose, de dire qu'il ne faudrait pas l'appliquer dans le cas actuel.

Voici le fait sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre : c'est qu'il ne s'agit pas d'un étranger venant, de concert avec certains sujets britanniques, nous demander un titre d'institution. Il ne s'agit pas ici d'une corporation collective, mais d'un étranger demeurant à San Francisco, qui vient vous demander de l'ériger en corporation individuelle, avec tous les privilèges qui s'y rattachent, tout en continuant à demeurer en dehors de notre juridiction. Voilà dans quelle position on se place en adoptant ce bill. Mais, s'écrie-t-on, cette propriété se trouve dans un territoire situé dans les limites de notre juridiction. Rendons-nous bien compte de la nature d'une corporation. Une corporation collective est une personne distincte de celle qui compose la corporation. Quand il se forme une corporation, ce ne sont pas seulement les individus qui la constituent, mais un corps déterminé qui résulte de la réunion de ces personnes. Et lorqu'une corporation de ce genre se forme au pays, elle réside ici et est soumise à nos lois. Or, ici, il s'agit d'une corporation qui est une personne fictive et distincte de l'individu constitué en corporation ; et là où se trouve cet individu, là réside la corporation. Où tout cela aboutira-t-il? Voilà un individu demeurant à San Francisco qui n'aurait pas le droit d'être élu conseiller

municipal au pays et à qui il serait impossible d'accorder ce droit sans avoir amendé la loi de naturalisation, et, cependant, on veut l'ériger en corporation et lui permettre de jouir au pays de tous les droits que confère ce privilège.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le parlement a le droit d'ériger en corporation toute société d'étrangers.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Oui, le parlement s'est attribué le pouvoir de constituer en corporation un groupe d'étrangers, et cela en conséquence de la décision rendue en 1878. En Angleterre, toutefois, le parlement ne reconnaît pas officiellement les étrangers, et sous l'empire de la loi des compagnies par actions, une société d'étrangers ne saurait être érigée en corporation. Je me contente de mentionner ces faits et je laisse au comité le soin d'en délibérer. A mon avis, il eût été plus facile de faire délibérer mûrement ce projet de loi par un comité spécial choisi dans ce but. Je n'ai pas suffisamment étudié la question pour pouvoir affirmer que je me suis formé une opinion à ce sujet et pour conseiller au comité soit d'adopter, soit de rejeter le bill. C'est là une question qui demande une étude plus approfondie qu'il ne m'a été possible de le faire. Voilà ma façon de penser que je soumets au comité en toute franchise.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député (M. LaRivière), qui s'est constitué l'adversaire de ce bill, a certainement fait preuve d'une habileté extraordinaire. Dans sa province, il passe à bon droit pour un homme de savoir et de grande habileté——

M. LaRIVIERE : Merci.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR :——et au cours du débat sur ce bill, il a amplement justifié ses titres à cette réputation ; car, chaque fois que le bill nous a été soumis, il a toujours su trouver quelque objection nouvelle fort plausible et prêtant à la discussion. Aujourd'hui, il vient de formuler une objection toute fraîche. La preuve de l'habileté de l'honorable député se trouve dans le fait qu'il n'y a pas deux députés qui s'entendent sur le sens et la portée de son objection. Quant à l'objection soulevée par le ministre de la Justice, je désire faire une observation. Quand on affirme ici qu'il s'agit de constituer en corporation un étranger résidant à San Francisco, et de l'autoriser à détenir des propriétés, tout en demeurant en dehors de notre juridiction, pareille affirmation est de nature à surprendre la Chambre, mais si les mots " en dehors de notre juridiction " sont strictement exacts, je ferai observer qu'ils ne le sont pas d'après l'interprétation que la Chambre leur donnerait naturellement.

Car, si je ne me trompe, ce projet de loi contient une stipulation relative à la signification des actes judiciaires à la corporation dans les Territoires du Nord-Ouest, et voilà ce qui explique la stipulation relative à l'établissement d'un bureau dans les Territoires du Nord-Ouest. Grâce à cette disposition, la juridiction des tribunaux sur cette corporation relativement à toute propriété que l'Eglise peut détenir, est tout aussi entière et a tout autant de valeur que si l'évêque résidait à Calgary ou à Edmonton. Ainsi, il n'y a pas d'objection sérieuse à formuler contre le projet de loi, à ce point de vue. Le ministre de la Justice nous a dit qu'il conviendrait de renvoyer ce projet de loi à un comité spécial ; mais à mon avis, la chose serait injuste, à cette phase du débat. Lorsque le bill a été présenté à la Chambre, le député de Provencher nous a fait observer que le pétitionnaire est un étranger demeurant à San-Francisco. Plus tard, le bill fut délibéré par le comié des bills d'intérêt privé à qui il appartient d'étudier ces questions. Le comité discuta les objections soulevées par le député de Provencher ; il trancha toutes les difficultés les unes après les autres ; établit une disposition touchant la signification des actes judiciaires à la corporation dans les limites des Territoires du Nord-Ouest et il fit rapport sur le bill, afin qu'il pût recevoir la sanction de la Chambre. Il est impossible de prêter l'oreille à cette discussion sans rester convaincu qu'il se fait quelque tentative déloyale contre les intéressés. Je n'entends pas par là dire que les députés outrepassent leurs droits, mais je prétends qu'on cherche à priver les pétitionnaires du privilège qu'ils demandent, privilège qu'obtiennent tous ceux qui s'adressent au parlement. Les pétitionnaires ont tout autant droit que qui que ce soit de demander un titre d'institution. Peu importe, d'ailleurs, que nous approuvions oui ou non ce nom qu'ils prennent. Supposons que l'honorable député se sépare de son église et qu'il désire prendre un autre nom : personne ne s'y opposerait ; et s'il venait demander au parlement de reconnaître officiellement le corps ecclésiastique ainsi créé, la chose passerait d'emblée. C'est ce qui s'est fait maintes et maintes fois dans les législatures de l'empire britannique. Ce serait la première fois qu'on créerait une distinction aussi odieuse et qu'on refuserait aux intéressés le droit de détenir des propriétés en conformité de la loi. Car, ne l'oublions pas, tout ce que les pétitionnaires demandent, c'est de posséder des propriétés, à titre de corporation. Comme l'a dit l'honorable député d'Alberta, qui s'est chargé du bill devant le comité des bills d'intérêt privé, il eût volontiers consenti à ce qu'on rayât le nom de l'évêque et qu'on accordât le droit de posséder des propriétés aux paroisses et aux missions. Le comité n'a pas jugé à propos de se rendre à cet avis, mais il nous a renvoyé le bill dans sa teneur actuelle. Refuser aujourd'hui d'adopter le bill, ce serait virtuellement refuser aux pétitionnaires le droit de posséder des propriétés, à titre de corporation : droit qu'on a toujours accordé aux associations religieuses, sous quelque nom que ce soit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais m'opposer à ce bill pour l'excellente raison que tous les chefs des ordres religieux dans l'Eglise catholique romaine demeurent en dehors du pays. D'abord, le chef de l'Eglise catholique ne réside pas au Canada mais à Rome. Le général de l'Ordre des Jésuites, le supérieur général de l'Ordre de Saint-Sulpice, demeurent à l'étranger; de fait, les chefs de presque tous les ordres religieux de l'Eglise catholique romaine demeurent en dehors de notre juridiction. Le chef de l'Eglise catholique gréco-russo demeure à San-Francisco. Je ne vois pas de différence entre les ordres religieux catholiques romains et cette Eglise catholique russe, en ce qui concerne la résidence des chefs. Pour mon propre compte, à titre de catholique romain, je n'ai pas d'objection à formuler contre ce bill. Quant au nom de l'église en question, mon honorable ami, réflexion faite, conviendra que les objections soulevées à ce sujet n'ont aucune valeur. Il y a nombre d'églises qui s'appellent catholiques et personne ne s'y oppose. Nous sommes catholiques romains, et nous portons ce nom avec fierté ; mais d'un autre côté, laissons pleine liberté aux autres de prendre les titres qu'ils désirent.

M. LaRIVIERE : Le ministre de l'Intérieur prétend que je suis opposé au bill, à toutes ses phases. Ce n'est pas de l'opposition factieuse que j'ai voulu faire, et puisqu'on a fait subir des amendements à presque chaque article de ce bill, afin de répondre à mes objections, c'est une preuve que j'avais raison de m'y opposer lorsqu'il a été présenté à la Chambre. Si j'avais voulu donner le coup de mort au bill et empêcher son adoption, j'aurais pu le faire à la seconde lecture, car, il a fallu suspendre le règlement pour lui faire subir cette seconde épreuve. Je n'ai pas voulu me servir du privilège incontestable que je possédais d'empêcher la seconde lecture du bill ; car, je le répète, je ne désirais pas faire d'opposition factieuse ni empêcher l'adoption de cette mesure. En réponse au ministre des Travaux publics voici ce que j'ai à dire : Le révérendissime évêque Tikhon, qui demeure à San-Francisco, est connu sous le nom d'évêque de l'Eglise gréco-russe orthodoxe pour l'Amérique du Nord. Voilà le titre qu'il se donne dans le catéchisme qu'il a publié et qu'il envoie à ses ouailles avec sa bénédiction.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lisez-le.

M. LaRIVIERE : Je vais transmettre ce volume au ministre. Cette église est connue sous le nom d'Eglise gréco-russe orthodoxe à San-Francisco, à Seattle, et de fait, partout où elle a des paroisses aux Etats-Unis ; or, pourquoi, de ce côté-ci de la frontière, lui donnerait-on le sous-titre de catholique ? L'évêque, en modifiant son titre au Canada avait sans doute un but. Puisque c'est là son titre officiel aux Etats-Unis, pourquoi demande-t-il qu'on lui accorde un titre d'institution au Canada sous un nom différent ? Evidemment, en faisant cela, il doit avoir un but, et je crois avoir suffisamment indiqué la chose quand j'ai dit, il y a un instant, qu'il y a deux branches de l'église grecque dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. C'est afin d'éviter un conflit entre ces deux branches que j'ai demandé au comité de rayer du bill le mot " catholique " que l'évêque ne porte point aux Etats-Unis, et qu'on lui accorde le même titre qu'il se donne dans ce catéchisme publié officiellement à San-Francisco en 1901.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Sous quel nom cette église est-elle connue en Russie ? L'honorable député dit que l'évêque porte à San Francisco un nom différent de celui qu'il porte dans l'Etat de Californie. Quel est ce nom, dans l'Etat de Californie ?

M. LaRIVIERE : J'ai dit que l'église a été constitué à San Francisco sous un nom différent.

Article 7.

M. BORDEN (Halifax) : Quant à l'article, il est vrai, comme l'a fait observer le ministre de l'Intérieur, qu'on peut donner à cette corporation un domicile au pays ; bien que la personne constituant la corporation puisse vivre en dehors du pays.

L'article 8 ne semble pas avoir beaucoup de valeur.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas eu le temps de lire les amendement, puisqu'on me les a transmis au moment où je parlais. On m'a dit que le comité avait établi cette disposition. Il est possible qu'elle n'ait pas de valeur.

M. BORDEN (Halifax) : C'est là mon avis. Lisons :

La corporation individuelle établira et maintiendra un bureau principal dans la ville d'Edmonton, dans le district d'Alberta, et la signification des actes judiciaires faite à ce bureau principal tiendra lieu de signification valable et suffisante de ces actes à la corporation individuelle.

Quant à ce bureau principal, c'est là une expression inusitée relativement à une corporation ecclésiastique. Quoi qu'il en soit de cette curieuse expression, s'il arrive que la corporation ecclésiastique n'ait pas de bureau principal à Edmonton, qu'adviendra-t-il de ce bill ? On n'a pas rédigé l'article avec un soin suffisant. On devrait stipuler, en outre, qu'au cas où la corporation individuelle n'établirait pas de bureau principal dans la ville d'Edmonton, la signification des actes judiciaires à la corporation pourrait se faire en transmettant copie de ces actes à un prêtre ou à toute personne attachée à la corporation dans le district en question ; autrement, cet article 8 est inutile. Ou encore, cette signification des pièces de procédure pourrait se faire par let-

tre adressée à la corporation ou par voie de publicité. A mon avis, l'article, dans sa teneur actuelle, est sans valeur, et on pourrait l'amender en déclarant que le domicile de la corporation sera situé à tel ou tel endroit au pays et que le bureau principal sera établi à cet endroit, et qu'à défaut de l'établissement de ce bureau principal, la signification adressée à quelque prêtre ou en affichant copie des actes judiciaires à l'hôtel de ville ou à quelque autre endroit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il serait peut-être bon de stipuler que la corporation aura une adresse officielle.

M. BORDEN (Halifax) : Il est possible qu'elle n'ait pas d'adresse officielle.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle peut y être obligée.

M. BORDEN (Halifax) : Quand bien même vous établiriez la chose, il se peut que la corporation ne se conforme pas à cette disposition. Il faut stipuler que la signification des actes judiciaires se fera par voie d'affichage ou par voie de publicité ou par quelque autre moyen.

M. BELCOURT : C'est là pure affaire de procédure.

M. BORDEN (Halifax) : Il faut que la chose soit stipulée au bill.

M. BELCOURT : A mon avis, cela n'est pas nécessaire ; car, si l'on déclare que le bureau principal sera établi à Edmonton, il appartiendra aux tribunaux provinciaux de déterminer le mode de signification.

M. BORDEN (Halifax) : Si, comme le prétend l'honorable député, la chose est du ressort des tribunaux provinciaux, il est évident que le parlement n'a pas droit de légiférer à ce sujet. J'ignore si, au Manitoba ou dans les Territoires du Nord-Ouest, il existe quelque procédure s'appliquant à des cas de ce genre. Quant à la province de la Nouvelle-Ecosse, je puis affirmer qu'il n'y a pas de procédure semblable, et nous n'irons pas, je suppose, adopter ce bill avec l'entente que la disposition en question n'a aucune valeur, à moins de savoir quelque chose de la procédure du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. A mon avis, il ne faut pas laisser la chose à la décision de la législature provinciale. Il est tout à fait insolite de constituer en corporation une personne qui non seulement vit à l'étranger, mais se propose de demeurer en dehors de notre juridiction. Il se peut que la chose soit légitime, mais au moins stipulons que le pétitionnaire aura son domicile dans les limites de notre juridiction et établissons, en outre, quelque mode de signification efficace des actes judiciaires.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A titre de membre du comité qui a suggéré cet amendement au bill, je dois dire que la phraséologie peut être susceptible d'amélioration. Si l'auteur de cet amendement consentait à ce qu'il fût stipulé qu'une lettre recommandée adressée à cette corporation, dans la ville où se trouve son bureau principal, serait une signification suffisante, cela couperait court à toute objection. Pour ma part, tant que le parlement consentira à constituer en corporation des corps religieux et semi-religieux et à leur donner droit de posséder des propriétés, il n'y a pas lieu de rejeter le bill à l'étude. Comme il y a un grand nombre de ces immigrants dans les Territoires du Nord-Ouest, ils devraient jouir des mêmes privilèges que les autres groupes de la population, et il convient de les ériger en corporation, afin que ces corps religieux aient le droit de détenir des propriétés pour les fins du culte.

De même que l'honorable chef de l'opposition, je trouve qu'il devrait être clair que le seul avantage conféré d'après ce bill réside dans le droit, pour ces gens, d'être propriétaires, ce qui comporte le droit de poursuivre et d'être poursuivi. Si quelqu'un a une réclamation contre cette église, il doit être bien établi, d'après ce bill, qui les défendeurs ne pourront se soustraire aux lois du pays. C'était le désir du comité qu'ils obtinssent d'être constitués en corporation sans préjudice a qui que ce soit, et qu'ils fussent sujets aux lois du pays comme toute autre personne ou corporation.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne veux pas que l'honorable ministre (M. Sutherland), pense que je suis opposé à ce qu'une association religieuse quelconque soit constituée en corporation. J'ai pensé tout d'abord qu'il pourrait y avoir objection à ce bill parce que par rapport à la propriété, du moins, il donnait juridiction à l'évêque sur des personnes qui, sans appartenir à cette église en particulier, peut-être, sont cependant sujettes à la juridiction des évêques nommés par le pape. Je croyais qu'il y avait là un point important, mais ces questions ne m'étant pas aussi familières qu'à certains députés qui ont porté la parole, il me semble que l'avis qui a été donné n'a pas sa raison d'être.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : M. le Président, je crois qu'il ressort de la discussion que nous ne devrions pas nous occuper davantage de ce bill. Je propose donc, M. l'Orateur, que vous quittiez le fauteuil.

Motion repoussée.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je propose :

Qu'on amende l'article 8 en y ajoutant les mots suivants : Que la signification de tout bref, mémoire, avis, document ou procédure quelconque soit valablement faite par la mise à la poste d'une copie d'iceux, duement recommandée et adressée à la corporation sous son nom tel que mentionné dans l'article premier de ce bill, à la ville d'Edmonton, et par l'affichage de copie d'iceux au bureau de la cour des Territoires, dans la dite ville d'Edmonton.

La mise à la poste de copie d'une procédure ne constitue pas une signification bien

efficace aux yeux des juristes ; mais l'affichage de copie d'une procédure au bureau d'un greffier de la cour est considéré plus valable, parce qu'il comporte un avis au greffier de cette cour et aux avocats qui exercent leur profession dans l'endroit où l'affichage a lieu.

M. HYMAN : M. le Président, je crois pouvoir donner un avis qui répondra à l'objection de l'honorable chef de l'opposition. Je suggère qu'on mette dans le bill la clause ordinaire, savoir : Que si l'érection du diocèse n'est pas commencée d'ici à deux ans et terminée d'ici à cinq ans, et s'il ne s'est pas dépensé 15 pour 100 du capital, la charte sera caduque.

Amendement adopté, bill rapporté.

Motion pour troisième lecture.

M. LaRIVIERE : Si quelqu'un veut bien m'appuyer, je proposerai :

Que ce bill ne soit pas lu une troisième fois maintenant, mais qu'il soit lu une troisième fois dans six mois, à dater de ce jour.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : J'appuie cet amendement.

L'amendement est mis aux voix.

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Hackett,
Archambault,	Kaulbach,
Bazinet,	LaRivière,
Bernier,	Lavell,
Bourassa,	Lavergne,
Bourbonnais,	Lefurgey,
Brock,	Lemieux,
Bruneau,	Loy,
Casgrain,	McLennan,
Champagne,	Malouin,
Costigan,	Martineau,
Delisle,	Morin,
Demers (Saint-Jean),	Murray,
Dugas,	Robinson (Elgin),
Ethier,	Rosamond,
Fitzpatrick,	Turcot,
Gauvreau,	Turgeon.—34.

CONTRE :

Messieurs

Barker,	Lennox,
Belcourt,	Lewis,
Birkett,	Logan,
Blair,	Macdonald,
Borden (Halifax),	Mackie,
Boyd,	MacLaren (Huntingdon),
Calvert,	MacLaren (Perth),
Campbell,	McCormick,
Cargill,	McCreary,
Charlton,	McEwen,
Christie,	McGugan,
Clarke,	McIntosh,
Copp,	Marcil (Bonaventure),
Douglas,	Matheson,
Dyment,	Morrison,
Earle,	Mulock,
Erb,	Oliver,
Farquharson,	Préfontaine,
Fielding,	Proulx,
Fisher,	Reid (Ristigouche),
Flint,	Riley,
Fowler,	Ross (Victoria, N.-E.),
Galliher,	Scott,
Gilmour,	Sifton,
Girard,	Sproule,
Gourley,	Stewart,
Hyman,	Sutherland (Oxford),
Johnston (Cap-Breton),	Tarte,
Johnston (Cardwell),	Tolmie,
Johnston (Lambton),	Tolton,
Kemp,	Tucker,
Kendall,	Ward,
Kidd,	Wilmot,
Lang,	Wilson,
Laurier (sir Wilfrid),	Wright.—71.
LeBlanc,	

M. SIFTON.

Amendement repoussé.

Motion principale adoptée, bill lu une troisième fois et adopté.

LOI DES BREVETS—GEORGE M. DEPEW.

A l'appel de l'ordre du jour :

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 127) du Sénat, conférant au commissaire des brevets certains pouvoirs en vue de faire droit à George M. Depew, avec recommendation de la part du comité spécial permanent des bills d'intérêt particulier, que les pouvoirs demandés par le bill ne soient pas accordés.—M. McCarthy.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je propose :

Que, conformément à la recommandation du comité spécial permanent des bills d'intérêt particulier, il soit passé outre et que le bill soit retiré.

La motion est adoptée et le bill retiré.

POUR FAIRE DROIT A SAMUEL NELSON CHIPMAN.

Le bill (n° 163) pour faire droit à Samuel Nelson Chipman (M. Flint) est lu une seconde fois et la Chambre se forme en comité pour l'étudier.

Préambule.

M. CHARLTON : Ce bill que je tiens à la main et qui a pour titre : Acte afin de faire droit à Samuel Nelson Chipman, me demande, en ma qualité de député, d'agir comme juge. Je n'ai pas assisté au procès, je n'ai entendu aucun témoignage, j'ignore si la preuve s'est faite comme il convenait et si elle a été mûrement étudiée. Je ne crois pas qu'il y ait un seul député appelé à agir concurremment avec le Sénat par rapport à cette affaire, qui soit en état d'exercer convenablement, dans cette circonstance, ses pouvoirs judiciaires. Naturellement, je ne proposerai pas que ce bill soit rejeté, mais je proteste, comme je l'ai fait souvent, contre la procédure en vertu de laquelle on accorde le divorce en ce pays. Je le regrette, nous ne sommes pas en état de faire acte de juges en cette matière, et il est scandaleux—je le dis à dessein—il est scan-

daleux que cette pratique existe au Canada. S'il faut accorder le divorce, c'est à la loi de définir pour quelle cause et pour quelle offense il y aurait lieu de l'accorder. Si l'on accorde le divorce parce que les dispositions et les exigences de la loi ont été violées, il s'agit de prouver que la partie qui le demande y a droit. Je le répète, je ne connais rien de cette preuve qu'il faut faire, je ne suis pas en état d'agir comme juge par rapport à ce point. Je connais la preuve en quelque sorte par ouï-dire, je ne l'ai pas entendue, je n'ai pas vu les parties en cause, je n'ai pas entendu les questions qu'on leur a posées, j'ignore quelle procédure on a suivi dans le procès ; je conclus donc que s'il y a lieu, en principe, d'accorder un divorce, il faudra charger de ce soin les tribunaux judiciaires. Tout le sytème que nous avons suivi à ce sujet depuis la confédération repose sur une mauvaise base, et s'il m'est permis de faire une autre session, je profiterai du privilège que j'aurai pour présenter à la Chambre une résolution en faveur du principe que notre méthode d'accorder le divorce n'est pas la bonne, et que, s'il est entendu que le divorce peut être accordé, la loi devrait dire clairement pour quelle offense et devrait faire tomber les cas de divorce sous la juridiction d'un tribunal de justice spécial.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 158) pour constituer en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie Union.—(M. Ingram).

Bill (n° 144) pour constituer en corporation la Banque Métropolitaine.—(M. Belcourt).

Bill (n° 166) pour constituer en corporation la Banque des Garanties du Canada.—(M. Calvert).

Bill (no 167) concernant l'Association maritime Royale.—(M. Marcil, Bonaventure).

L'ASSOCIATION DES COMPTABLES AUTORISES DU DOMINION.

M. GALLIHER : Je demande la permission de présenter le dixième rapport du comité spécial permanent des bills privés, concernant l'Association des comptables autorisés du Dominion, et je propose qu'il soit reçu.

M. CLARKE : Je n'entends pas faire d'opposition au bill. Ayant passé quelques instants à l'assemblée du comité, ce matin, j'ai assisté à la discussion qui a eu lieu entre les parties intéressées, et j'en ai conclu qu'elles désiraient en arriver à une entente. Se sont-elles entendues ?

M. BELCOURT : Je le pense.

M. CAMPBELL : Ce bill, je le sais, rencontre beaucoup d'opposition. J'ai reçu nombre de lettres et de télégrammes qui me le démontrent. On prétend qu'il a déjà été incorporé certaines compagnies sous ce nom-là, et on ne veut pas qu'il y en ait d'autres. N'ayant pu assister à l'assemblée du comité, ce matin, j'ignore ce qu'on y a décidé ; mais si les promoteurs et les adversaires du bill n'en sont pas arrivés à une conclusion satisfaisante, il conviendrait de laisser le bill en suspens pour plus ample délibération.

M. l'ORATEUR : Il s'agit simplement de savoir si le rapport doit être reçu.

M. BELCOURT : Ayant charge du bill et m'étant trouvé présent à la réunion du comité, je puis dire que le bill y a été soigneusement étudié et que j'ai compris que toutes les parties intéressées qui avaient des objections les ont retirées.

M. BORDEN (Halifax) : A-t-on fait des amendements ?

M. BELCOURT : Je crois que non.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : J'ai assisté à la réunion du comité, qui a eu lieu ce matin. Je ne savais trop que faire au sujet de ce bill, mais en voyant que M. Blake, que M. Thompson, de Toronto, et autres avocats éminents qui avaient comparu devant le comité, s'entendaient pour le laisser adopter, j'ai cru que je devais moi-même y être favorable.

M. l'ORATEUR : La Chambre est-elle d'avis que l'honorable député présente le rapport ?

La motion est adoptée.

M. BELCOURT : Je propose que le bill (n° 160) constituant en corporation l'association des comptables autorisés du Canada soit inscrit à l'ordre du jour pour être immédiatement délibéré, et que la Chambre se forme en comité à cette fin.

M. BORDEN (Halifax) : J'avais cru que pour la satisfaction des adversaires du bill, il devait se faire certains amendements.

M. GALLIHER : Qu'il me soit permis à titre de président du comité, d'apprendre à l'honorable député, qu'à l'assemblée du comité, ce matin, quelqu'un a demandé qu'on ajoutât le nom de certaines personnes d'Ontario, mais après mûre réflexion, les parties de part et d'autre en sont virtuellement venues à une entente, et le bill a passé sans aucun autre amendement que la rectification de la ponctuation. Les personnes qui s'étaient rendues à l'assemblée dans le but de proposer des amendements ont admis qu'il n'y avait rien à reprendre.

M. BORDEN (Halifax) : Ceux qui représentaient des associations autorisées en vertu de lois provinciales, ont-ils donné leur assentiment au bill tel qu'il est actuellement ?

M. GALLAHER : Oui.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité sur le bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je voudrais répéter la question posée par mon honorable ami le chef de l'opposition. Est-il entendu que les parties opposées au bill ont retiré leurs objections?

M. BELCOURT : Je l'ai compris ainsi.

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il en est ainsi, je n'ai plus rien à dire.

M. CLARKE : Je dirai à l'honorable ministre des Finances que j'ai rencontré celui qui représentait les parties opposées au bill, et qu'il m'a avoué que toutes les objections avaient été retirées, avec l'entente qu'on amendait l'article 3, en en modifiant la ponctuation.

Article 3.

M. BORDEN : Cet article paraît avoir été modifiée en ce qui concerne la ponctuation. Je ne vois pas que ce soit là un changement très utile. Je proposerais que les mots "such others," qu'on lit dans la quatrième ligne fussent rayés, et qu'on y substituât les mots "any other persons." De cette façon, la phraséologie anglaise sera meilleure et la signification plus claire.

L'amendement est adopté.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

EXPORTATION DE VIANDE DE MOUTON.

M. HACKETT :

1. Le gouvernement sait-il que Ebénézer Wheatley, de Charlottetown, I.P.-E., a expédié deux chargements de viande de mouton en novembre 1898, de Halifax à Londres, dans des compartiments frigorifiques, par les steamers Halifax et City of St. John de la ligne Furness Withy ?

2. Sait-il, de plus, que ces deux chargements sont arrivés à destination en mauvais état, que la viande était gâtée et qu'elle dut être brûlée par ordre des autorités sanitaires de Londres aux frais de l'expéditeur ?

3. Les navires de cette compagnie recevaient-ils une subvention du gouvernement avec injonction de fournir des compartiments frigorifiques? Dans l'affirmative, qui était chargé du contrôle de ces arrangements et quelle garantie le gouvernement avait-il que ces compartiments seraient aménagés d'une manière convenable ?

4. Le gouvernement se propose-t-il de faire indemniser M. Wheatley pour la perte de ses chargements ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE :

1. Non.

2. Non.

3. Oui. La subvention a été accordée sujette au contrôle du ministère de l'Agriculture.

4. Il y a dans les contrats relatifs aux compagnies de steamers, un article qui dit que ni le gouvernement ni les propriétaires de steamers ne seront responsables, pour aucune raison que ce soit, de la cargaison placée dans les compartiments frigorifiques ; mais que les compagnies de steamers prendront toutes les précautions raisonnables pour protéger la cargaison.

Le rapport fait au ministère au sujet de ce contrat, disait que la compagnie Furness-Withy ne fournissait pas les commodités dont on avait convenu, et on lui demanda, pour cette raison, d'indemniser en partie l'expéditeur pour la perte subie.

INTERCOLONIAL—DE SOUTHPORT A MURRAY-HARBOUR.

M. HACKETT :

1. Des soumissions ont-elles été demandées par voie d'annonces publiques pour la construction du chemin de fer entre Southport et Murray Harbour, I.P.-E. ?

2. Dans l'affirmative, est-ce par des annonces dans les journaux ou au moyen d'affiches ?

3. Si c'est par voie d'annonces dans les journaux, dans combien de feuilles ont-elles été publiées, quels sont leurs noms, le nombre d'insertions et la date de leur publication ?

4. Combien de soumissions ont été reçues, quels sont les noms des soumissionnaires et les montants de leurs offres respectives ?

5. A qui l'entreprise a-t-elle été donnée ?

6. Le contrat comprend-il le coût total du nivellement, de la construction des ponts, de la pose de la voie, du ballastage, de l'érection des bâtiments de gares, et toutes autres dépenses nécessaires pour l'achèvement de la ligne ferrée?

7. Quand la dite ligne sera-t-elle complétée conformément au contrat ?

8. Le gouvernement a-t-il décidé si le terminus sud du chemin de fer serait à Murray River Bridge ou à Murray Harbour South ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. Oui, il a été demandé des soumissions le 15 décembre 1899, pour environ 11½ milles de l'embranchement du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard qui s'étend de Mutch's Point à Murray-Harbour.

2. Par voie d'annonces dans les journaux.

3. Ces annonces ont été mises dans cinq journaux du Nouveau-Brunswick, et dans cinq journaux de l'Ile du Prince-Edouard, portant respectivement les noms suivants : Le Télégraph, le Globe, la Gazette, et le Railway News, tous de Saint-Jean, N.-B.; le Transcript, Moncton ; le Patriot, l'Examiner, le Guardian, le Highlander, tous de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, et le Pioneer Journal, de Summerside.

Ces annonces ont été insérées sept fois dans chacun des journaux suivants, savoir : le Globe, la Gazette, et le Railway News, de Saint-Jean ; et huit fois dans le Transcript, de Moncton. Les annonces ont été envoyées de Moncton entre le 15 et le 23 décembre 1899, inclusivement.

Du 15 novembre au 18 décembre 1899, les annonces ont été publiées dans les journaux suivants de l'Ile du Prince-Edouard : le Patriot, l'Examiner, le Guardian, de Charlottetown, et elles ont été publiées tous les jours, ce qui fait 14 insertions. Elles ont paru une fois par semaine, pendant quatre semaines, dans le Pioneer Journal, de Summerside et le Highlander, de Charlotte-

town. Le Transcript les a publiées aux dates suivantes, savoir : le 15, le 16, le 18, le 19, le 20, le 21, le 22 et le 23 décembre 1899. Les renseignements reçus de Moncton ne disent rien de la date des insertions de ces annonces dans les autres journaux.

4. Il a été reçu une soumission de George E. Full, de Willard Kitchen, de John W. McManus, de J. B. McManus et de Thomas Campbell ; soit en tout cinq soumissions. Je ne puis dire à l'honorable député ce qu'étaient ces soumissions-là. Il y avait une annexe des prix, qui n'a pas été complétée, ou que je n'ai pu me procurer de Moncton.

5. A John W. McManus ; mais vu la maladie grave dont il a été atteint et l'impossibilité où il s'est trouvé de diriger les travaux, le contrat a été annulé par arrêté du conseil, et l'entreprise a été accordée à celui qui avait fait la soumission la plus basse après celle-là, c'est-à-dire à W. Kitchen.

6. Cette entreprise ne comprend pas la pose des rails, ni le ballastage, ni la construction des gares ; mais elle comprend ce que coûteront la construction des ponts, le régalage et autres dépenses qu'il faudra faire incidemment, pour parachever le chemin.

7. Le 1er décembre 1900, pour la section de 11½ milles ; mais le délai a été prolongé jusqu'au mois de juillet 1902.

8. Non, le gouvernemet n'a pas encore décidé à quel endroit devait être le terminus sud du chemin de fer.

L'honorable M. HAGGART : M. l'Orateur, si vous voulez bien me le permettre, je demanderai au ministre, pour mieux comprendre sa réponse, s'il a dit que les prix ne paraissaient pas au complet dans ces contrats là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit qu'ils n'avaient pas encore été reçus de Moncton, bien que je les eusse demandés. J'ai différé de répondre à la question, dans l'espérance que je les recevrais, mais je ne les ai pas encore reçus. Je pensais qu'on en complèterait le tableau, afin de décider quelle soumission choisir ; mais je n'ai pas encore de renseignements de Moncton.

NEWCASTLE, BUREAU DE POSTE—DEMISSION DE M. RICHARD.

M. WARD :

1. William Richard a-t-il démissionné comme maître de poste de Newcastle, Ontario ?
2. Dans l'affirmative, quand cette démission a-t-elle été reçue ?
3. A-t-elle été acceptée ?
4. Dans l'affirmative, quand ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (Honorable Wm. Mulock) : M. William Rickard, directeur du bureau de poste de Newcastle, Ont., a offert sa démission comme tel, le 3 mars dernier. Le 29 avril, il écrivit de nouveau nous demandant de l'accepter, et elle a été acceptée le 2 du courant.

IMMIGRATION AU CANADA EN 1902.

M. ROSS (Ontario-sud) :

1. Combien d'immigrants sont arrivés au Canada du 1er janvier au 1er mai 1902 ?
2. Quel a été le nombre des arrivages, chaque mois, depuis le 1er janvier 1902 ?
3. Quelle est la nationalité des immigrants ?
4. Dans quelle région du Canada se sont-ils établis ?
5. Le gouvernement a-t-il quelque donnée sur le montant d'argent apporté dans ce pays par les dits immigrants ?

Le MINISTRE L'INTERIEUR (Honorable Clifford Sifton) :

1. 24,122.

2. En janvier, 1,373; en février, 1,997 ; en mars, 7,583 ; en avril, 13,169.

3. Anglais, 5,164 ; Européens en général, 7,478 ; Américains, 11,480.

4. Les rapports jusqu'au 1er mai ne sont pas complets. La proportion jusqu'au 1er avril est à peu près la suivante : Provinces maritimes, 4 pour 100 ; Québec, 9 pour 100 ; Ontario, 12 pour 100 ; Manitoba, Colombie Anglaise et Territoires du Nord-Ouest, 75 pour 100. La valeur des effets apportés par les colons et inscrits dans les registres des forts douaniers pendant les quatre premiers mois de cette année, c'est-à-dire depuis et y compris le mois de janvier, est de $1,261,-289. Presque tous ces effets appartenaient à des immigrants des Etats-Unis, et ils représentent $109 pour chaque immigrant, y compris les femmes et les enfants. Il n'a pas été tenu compte de l'argent apporté par les colons des Etats-Unis, mais la correspondance déposée au ministère fait voir qu'ils en ont apporté beaucoup. Quant aux immigrants d'Angleterre et du continent européen, le ministère n'a aucun moyen d'établir combien ils en ont apporté. Les immigrants d'une certaine partie de l'Autriche, les seuls auxquels nous payons une prime moins élevée, ont, depuis deux ans, apporté, en moyenne, de $50 à $200 par tête, comme l'établissent les rapports au sujet de l'argent échangé par eux au port d'embarquement. Si les immigrants d'Angleterre et du continent européen en font autant, ce qu'il y a lieu de croire, car nombre d'immigrants d'Angleterre et d'ailleurs s'en viennent ici avec des sommes considérables, l'argent apporté par tous les immigrants débarqués dans nos ports depuis quatre mois et dirigé vers différents points du Canada représente pas moins de $1,264,200.

TERRE-NEUVE ET LA CONFEDERATION.

M. GOURLEY :

Des négociations sont-elles en cours entre le gouvernement du Canada et celui de Terre-Neuve au sujet de l'entrée de cette province dans la Confédération ? A-t-il été échangé à ce sujet quelque correspondance entre les dits gouvernements ou aucun de leurs membres, depuis la dernière session du parlement ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Il ne se fait pas,

actuellement, entre le gouvernement canadien et Terre-Neuve, de correspondance ayant pour objet l'entrée de cette île dans la Confédération. Ni le gouvernement, ni aucun de ses membres ne se sont mis en communication avec Terre-Neuve à ce sujet.

MEDAILLES AUX "ROTHESAY BLUES".

M. GOURLEY :

1. Des pétitions ont-elles été reçues par le gouvernement demandant que des médailles fussent données aux "Rothesay Blues" ou compagnie de carabiniers volontaires, ayant son quartier général à Truro, pour avoir fait du service lors de l'invasion fénienne de 1866, ou qui a été appelée sous les armes pour cet objet ?

2. Le gouvernement a-t-il eu quelque correspondance avec aucun officier ou membre de cette compagnie au sujet de la distribution de ces médailles ?

3. A-t-il été demandé de ces médailles ? Dans l'affirmative, par qui ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE :

(a) Non.

(b) Oui.

(c) Oui. Par le lieutenant George Albert Layton.

MEDAILLES AU 2e REGIMENT DE COLCHESTER.

M. GOURLEY :

1. Des pétitions ont-elles été reçues par le gouvernement demandant que des médailles fussent données au 2e régiment de Colchester qui a été appelé sous les armes lors de l'invasion fénienne en 1866 ?

2. Le gouvernement a-t-il eu quelque correspondance avec quelque officier ou membre de cette compagnie au sujet de la distribution de ces médailles ?

3. A-t-il été demandé de ces médailles ? Dans l'affirmative, par qui ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voici, d'après les registres du ministère, la réponse que j'ai à faire.

(a) Non.

(b) Oui.

(c) Oui. Par le major W. S. Hamilton, le capitaine James Hamilton, le lieutenant James Hamilton, le sergent Aaron Boomer, le sergent Charles Moore et les soldats Alexander Boomer, Thos. Boomer, Isaac Brinton, John A. Brinton, William Clarke, James Densmore, William Augustus Hamilton, Charles C. Lockhart, James McLellan et Ezra Stevens.

SAMUEL CLEGG, PETERBOROUGH.

M. WARD :

Samuel Clegg, de Peterboro', remplit-il quelque emploi du gouvernement au ministère des Travaux publics ou à celui des Chemins de fer et Canaux ? Dans l'affirmative, à quel ministere ? Quelle est la date de sa nomination ? Quel montant lui a été payé pour salaire et dépenses depuis sa nomination ? Quel montant a été dépensé sous sa direction depuis sa nomination ? Quels travaux ont été faits sous son contrôle et quel en a été le coût dans chaque localité où il y en a eu de faits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Oui.

2. Employé et payé par l'un et l'autre ministres.

3. Le 1er mars 1901.

4. Appointements : $1,600 par année, et payés, moitié par chacun des deux ministères.

Sommes payées par le ministère des Travaux publics : Appointements, $866.66 ; dépenses, $40.47 ; total : $907.13. Rapport concernant les travaux faits jusqu'au 30 juin dernier, page 225, quatrième partie du rapport annuel.

5. $1,330.85.

VISITE DU DR SEWARD WEBB A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HACKETT :

Quel montant le gouvernement a-t-il reçu pour le transport du Dr Seward Webb et de sa suite, de Charlottetown à Summerside, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, au cours de l'automne de 1901 ?

La suite du Dr Webb a-t-elle voyagé en train spécial ?

Quel jour de la semaine s'est-on servi de ce train ? Si c'est un dimanche, qui a autorisé l'usage de ce train le jour du Seigneur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. Aucun. Ainsi le voulait la courtoisie dont les propriétaires de chemins de fer ont coutume de faire preuve les uns envers les autres.

2. Oui.

3. Le dimanche, d'après l'ordre de l'administrateur général.

DIRECTEUR DU BUREAU DE POSTE DE LA VILLE DE BATHURST, N.-B.

M. EMMERSON :

1. Que le maître de poste de la ville de Bathurst, N.-B., M. Henry Bishop, permet à des personnes qui ne sont pas à l'emploi du gouvernement de se servir du bureau de poste comme de bureau d'affaires ?

2. Que le dit bureau de poste est fermé de 12.10 jusqu'à 2 p.m., chaque jour, au détriment du public ?

3. Que le dit maître de poste permet souvent à des citoyens de rester pendant des heures dans les salles où les lettres sont triées et délivrées, à proximité des matières postales locales ou venant du dehors ?

4. Que le dit maître de poste, à titre d'agent d'un club américain, s'absente fréquemment sans permission de son bureau qu'il laisse à la charge d'une jeune fille et d'un jeune garçon qui sont incompétents ?

5. Que, à raison des fonctions du dit maître de poste comme agent de clubs de pêche américains, le bureau de poste de Bathurst a souvent été la scène de violentes querelles entre le maître de poste, les guides des clubistes et les sportsmen américains ?

6. Si ces accusations sont formulées, une enquête sera-t-elle faite ? Et si elles sont prouvées, le maître de poste Bishop sera-t-il révoqué ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES :

1, 2, 3, 4 et 5. Non.

Ma réponse à la sixième question est que toute plainte contre le directeur de la poste sera prise en sérieuse considération.

JUGE PUINE, COMTES DE LEEDS ET DE GRENVILLE.

M. SPROULE :

Un juge puîné a-t-il été nommé pour les comtés unis de Leeds et Grenville ? Dans l'affirmative, qui ? Si nulle nomination n'a été faite, le gouvernement se propose-t-il d'en faire une bientôt, et dans ce cas, qui nommera-t-il ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il n'a pas encore été nommé de juge pour remplir la vacance. Il en sera probablement nommé un bientôt.

CABOTAGE CANADIEN.

Ordre :

Reprise du débat ajourné sur la motion de M. Fitzpatrick demandant que le bill (n° 165) relatif au cabotage canadien soit lu une troisième fois, et sur la motion de M. Charlton en amendement. L'amendement est rejeté et la motion principale adoptée. Le bill est lu une troisième fois.

ECOLE INDUSTRIELLE ET REFUGE SAINT-PATRICE D'HALIFAX.

Bill (n° 152) amendant le chapitre 183 des Statuts revisés, par rapport à l'école industrielle et au refuge Saint-Patrice d'Halifax (ministre de la Justice), lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

Article 1.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle modification a-t-on faite au sujet de l'âge des délinquants ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : La seule modification qui existe a pour objet de porter de seize à dix-huit ans l'âge où un jeune délinquant peut être incarcéré, et de réduire le terme de détention de deux ans à un an. A l'heure qu'il est, ce terme ne doit pas dépasser cinq ans, ni être de moins de deux ans. En vertu de la modification que nous faisons, il devra être d'au moins un an.

Article 2.

M. BORDEN (Halifax) : Quel sera l'effet du rappel de l'article rappelé ?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Le premier statut, article 62, chapitre 183, a été modifié par l'article 35 du chapitre 37 des statuts de 1890. Cet article porte que :

L'article 62 du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant : Cette sentence ne sera prononcée que si la municipalité dans laquelle la condamnation aura été prononcée a affecté à l'entretien des jeunes garçons ainsi condamnés, une somme, sur ses deniers, à raison de soixante piastres au moins par année pour chaque détenu."

La législature de la Nouvelle-Ecosse a décrété que l'entretien de ces jeunes garçons ou jeunes filles, selon le cas, sera à la charge, moitié de la municipalité et moitié de la province.

Le comité fait son rapport sur le bill, qui est lu une troisième fois et passé.

MODIFICATION DE L'ACTE DES MARQUES POUR LES FRUITS.

La Chambre délibère sur les amendements faits par le Sénat au bill 136, à l'effet de modifier l'Acte des marques pour les fruits, 1901. Le ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (l'honorable Sydney Fisher) : Je veux bien proposer que nous donnions notre assentiment à ces amendements, mais je crois qu'en conséquence de ces amendements il faudra changer quelques mots de l'article 10. Le premier amendement porte sur l'article 10 du bill qui a été adopté par cette Chambre. En sus des mots n° 1 le Sénat veut ajouter les mots " ou xxx," et je crois qu'ils ont raison. Cela vient à la quatrième ligne de l'article 6 de l'Acte primitif. Ensuite, le Sénat veut amender l'article 10 en enlevant le mot " inspecteur." L'article 10 de l'Acte dit :

Quiconque volontairement changera, effacera ou oblitérera complètement ou partiellement ou fera changer, effacer ou oblitérer les marques d'un inspecteur sur un colis qui aura passé à l'inspection, sera passible d'une amende de quarante piastres.

Je n'ai pas d'objection à cela, mais je désire insérer, après le mot " qui," dans la première ligne de l'article 10, les mots " n'étant pas un inspecteur," afin qu'un inspecteur puisse effacer certaines marques qu'il constatera avoir été placées à tort sur un colis. Autrement cet amendement ne s'accordera pas avec l'article 9 du même acte. Je propose donc :

Que la Chambre donne son assentiment à ces amendements, mais que dans l'article 10 du dit acte à la première ligne, après le mot " qui ", on insère les mots " n'étant pas un inspecteur."

La motion est adoptée.

SUBSIDES—GREVE DES MECANICIENS DANS LES USINES DE LOCOMOTIVES A KINGSTON.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. T. Fielding), propose que la Cham-

bre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je voudrais attirer l'attention du premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier), et de l'honorable ministre du Travail (M. Mulock), sur des dépêches qui ont paru dans les journaux du matin à propos de la prolongation de la grève parmi les employés des usines de locomotives à Kingston. Je remarque une dépêche à la Gazette de Montréal d'aujourd'hui qui parle de la chose dans ces termes :

Ottawa, 11 mai (dépêche spéciale).—Une rumeur qui vient de Kingston dit qu'on importe des étrangers dans cette ville pour prendre la place des machinistes en grève des usines aux locomotives. On dit qu'on emploie ces étrangers aux locomotives qu'on est en ce moment à construire pour le chemin de fer Intercolonial. On attirera probablement demain l'attention du gouvernement sur cette rumeur.

Le Citizen de ce matin contient une dépêche plus longue. La voici :

Kingston, 11 mai (dépêche spéciale).—Il n'y a pas encore d'entente entre les machinistes en grève et les propriétaires de l'usine à locomotives. Contrairement à la loi concernant l'emploi des ouvriers étrangers, la compagnie importe des étrangers pour prendre la place des grévistes et travailler aux locomotives entreprises pour le gouvernement. M. Ralph Smith, membre du parlement, président du Congrès des métiers et du travail, a été choisi comme arbitre, à l'égard des intérêts en conflit ; mais la compagnie refuse de se tenir pour liée par sa décision ; en conséquence, M. Smith a refusé d'aller plus loin.

A la demande de l'honorable commissaire des Travaux publics, M. Latchford, M. Robert Glockling de l'Office du Travail d'Ontario, est venu ici pour essayer d'amener une entente, mais n'a pu réussir. On dit que M. Glockling a fait un rapport au ministre déclarant que la compagnie a tout à fait tort, et que si la chose ne se règle pas promptement les chances du candidat libéral, M. E. J. B. Pense, de se faire réélire sont très minces.

M. Arthur W. Holmes, l'organisateur de l'union internationale des machinistes, est encore ici et s'occupe des intérêts des grévistes.

On dit que le ministre du Travail, l'honorable M. Mulock, va s'occuper de l'affaire à la demande des machinistes, et va envoyer M. Mackenzie King, le sous-ministre du Travail, à Kingston pour faire exécuter la loi contre l'emploi des ouvriers étrangers, et aussi pour essayer de régler immédiatement le différend.

J'aimerais à demander à l'honorable chef du gouvernement ou à l'honorable ministre de Travail quels efforts particuliers on a faits pour empêcher l'importation d'ouvriers à Kingston pour travailler à ces locomotives, et si leur attention a été attirée sur le fait qu'il y vient des étrangers. J'aimerais aussi à savoir si l'honorable ministre du Travail a envoyé son sous-ministre pour tâcher de régler le différend qui existe malheureusement entre les machinistes et leurs patrons. Vu que le gouvernement a donné aux usines de locomotives à Kingston l'entreprise de vingt locomotives sans soumissions, il me semble qu'il lui appartient particulièrement de tenir la main à ce que dans l'exécution d'une entreprise comme celle-là, on paie aux ouvriers les prix réglementaires de l'union. Si ce que ces deux journaux disent est vrai, je suis d'avis qu'il incombe au gouvernement de voir que les ouvriers qui sont en grève pour obtenir des salaires raisonnables, n'auront pas à lutter contre des étrangers qui viennent prendre leur place en contravention de la loi contre l'emploi des étrangers. J'aimerais que le premier ministre ou le ministre du Travail nous dise ce que le gouvernement entend faire à cet égard.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES (l'honorable Wm. Mulock) : Le gouvernement n'a reçu de personne la nouvelle d'aucune infraction, à Kingston, de la loi concernant l'emploi des étrangers. Ni le gouvernement ni aucun membre du gouvernement, ni le département du Travail n'a été invité, par aucune des parties, à s'employer pour le règlement du différend, et à moins d'invitation, je ne vois pas qu'il pourrait résulter grand bien d'une intervention.

A 6 heures, la Chambre suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à 8 heures.

LA PROCHAINE CONFERENCE INTERCOLONIALE.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je voudrais parler de la prochaine conférence intercoloniale qui doit avoir lieu à Londres, et à laquelle vont assister tous les représentants des colonies autonomes, ainsi que des représentants du gouvernement de Sa Majesté. La correspondance qui a été échangée entre le gouvernement canadien et le gouvernement de Sa Majesté a déjà été mentionnée une couple de fois dans le parlement. Je crois, néanmoins, qu'il est bon de donner les termes de cette correspondance et de signaler certains faits au sujet de l'attitude qu'a prise le premier ministre à l'égard des sujets qu'il est question de discuter à cette conférence. La première pièce qui paraît au dossier présenté à la Chambre, est une lettre du secrétaire d'Etat pour les colonies à Son Excellence le Gouverneur général et se lit comme suit :

Milord,—Il m'incombe de vous informer que la date du couronnement de Sa Majesté britannique le roi Edouard VII a été fixée au 26 juin 1902. Sa Majesté désire que les grandes colonies autonomes de l'empire soient représentées en cette occasion par leurs principaux hommes d'état, et j'ai en conséquence à vous prier d'être assez bon de faire part au premier ministre du Canada de notre invitation, au nom de Sa Majesté, à visiter ce pays en juin prochain. On ne s'attend pas que la durée des cérémonies effectives se rattachant au couronnement s'étendra au delà de quelques jours, mais il conviendra

peut-être à sir Wilfrid Laurier d'arriver en Angleterre quelques jours d'avance, et le gouvernement de Sa Majesté espère en conséquence que le premier ministre canadien se considèrera l'hôte du gouvernement britannique pour une quinzaine à compter de la date de son arrivée. Ce sera une satisfaction de plus pour le gouvernement de Sa Majesté si sir Wilfrid est accompagné d'une dame de sa famille.

On comprendra facilement que, pour une occasion comme celle-ci, il est nécessaire de faire tous les arrangements quelques mois d'avance, et, en conséquence, sans vouloir demander une réponse immédiate, le gouvernement de Sa Majesté sera heureux d'apprendre aussitôt qu'il conviendra à sir Wilfrid Laurier s'il est en son pouvoir d'accepter l'invitation qui lui est faite. Le gouvernement de Sa Majesté s'occupe de la question de la présence de détachements militaires représentant les différentes colonies, et aussitôt qu'il sera arrivé à une décision à ce sujet, je vous adresserai une nouvelle dépêche.

Vient ensuite une dépêche par câble de la part du secrétaire d'Etat pour les colonies à Son Excellence le Gouverneur général, datée à Londres, le 23 janvier 1902, et dans les termes suivants :

M. Chamberlain à lord Minto.

Londres, 23 janvier 1902.

Le gouvernement de Sa Majesté veut profiter de l'avantage de la présence des premiers ministres des colonies aux fêtes du sacre royal, pour discuter avec eux les questions des relations politiques entre la mère patrie et les colonies, de la défense impériale, des relations commerciales de l'empire et autres questions d'un intérêt général.

Si vos ministres désirent soumettre des propositions définies ou des résolutions sur aucune des questions ci-dessus mentionnées ou suggérer d'autres sujets de discussion, je serais heureux d'en connaître la teneur par cablegramme, afin de pouvoir les communiquer aux autres gouvernements.

En vue de la conférence projetée, j'espère que votre premier ministre pourra demeurer ici quelque temps, disons trois semaines, après la cérémonie, à titre d'invité du gouvernement de Sa Majesté.

Veuillez télégraphier votre réponse. Dépêches suivent.

(Signé) CHAMBERLAIN.

A cette dépêche Son Excellence le Gouverneur général a envoyé la réponse suivante, le 3 février 1902 :

Lord Minto à M. Chamberlain.

Ottawa, 3 février 1902.

En réponse à votre dépêche du 27 décembre, mon gouvernement accepte l'invitation adressée au premier ministre le priant d'assister au couronnement. Sir Wilfrid Laurier espère partir vers le 10 juin, accompagné de Lady Laurier, mais la date exacte de son départ ne peut être fixée maintenant.

Quant aux différents sujets mentionnés dans votre dépêche du 23 janvier, le seul qui, de l'avis de mes ministres, puisse donner lieu à une discussion utile est celui des rapports commerciaux entre les différentes parties de l'empire. Sauf quelques détails d'importance secondaire, mes ministres considèrent que les relations politiques entre la mère patrie et les grandes colonies autonomes, le Canada principalement, donnent aujourd'hui entière satisfaction, et ils ne croient pas, vu les conditions différentes ou les colonies se trouvent placées, qu'aucun plan de défense puisse s'appliquer à toutes.

Dans l'opinion de mes ministres, il n'y a ainsi que très peu de sujets dont la discussion à la conférence proposée puisse produire des résultats utiles. Néanmoins, mes ministres comprenant qu'il est désirable de profiter de toutes les occasions qui s'offrent pour les hommes publics de la mère patrie et des colonies de discuter les questions d'intérêt impérial, les représentants du Canada seront toujours prêts à donner une attention respectueuse à toute proposition qui pourra être soumise par le gouverenement de Sa Majesté ou par les représentants des autres colonies.

La dépêche promise par celle du 23 janvier de la part du secrétaire d'Etat pour les colonies, n'est pas encore arrivée à Ottawa, que je sache. Il y a quelques jours à peine je me suis informé à ce sujet, et le très honorable premier ministre m'a répondu que jusqu'à ce moment on n'avait reçu rien de nouveau de la part du gouvernement impérial. Or, le gouvernement du Canada a déclaré dans sa réponse au secrétaire d'Etat pour les colonies qu'il n'y a à peu près qu'un seul sujet qu'on saurait discuter avec utilité et que ce sujet est celui des relations commerciales entre les différentes parties de l'empire. Je ne sais pas si la réponse envoyée par le gouvernement a eu pour effet de mettre fin à la correspondance avec les autorités impériales à ce sujet. On serait porté à le croire, quand on constate que la dépêche promise dans celle du secrétaire d'Etat pour les colonies n'est pas encore arrivée.

A propos des différents sujets que mentionne le secrétaire d'Etat pour les colonies comme sujets convenables de discussion, je dirai qu'en ce qui concerne la question de la défense impériale, je ne vois pas pourquoi notre gouvernement ne discuterait pas cette question avec les autorités impériales. Comme je l'ai déjà dit en cette Chambre et ailleurs, je suis disposé à affirmer avec autant de vigueur que n'importe qui la nécessité qu'il y a pour le Canada de gouverner la dépense de ses deniers et de régler lui-même la question de la défense impériale en ce qui se rapporte au Canada. Mais je ne vois pas, pour cela, pourquoi nous ne serions pas disposés à discuter la question dont il s'agit avec les autorités impériales. Trois avenirs possibles se présentent à ce pays. L'un est l'existence comme nation indépendante ; un autre est l'absorption par nos voisins, l'annexion aux Etats-Unis d'Amérique ; le troisième est la continuation des relations qui existent aujourd'hui entre le Canada et la mère patrie. Le troisième est l'état de choses que je voudrais pour ma part voir devenir permanent ; et tant qu'existera le lien qui nous unit à la mère patrie, il me semble que nous devons nous occuper de la question de la défense de ce pays ; et en rapport avec cette question, il n'est au-

cune raison pour laquelle nous ne discuterions pas, au moins, avec la mère patrie, la question de la défense impériale, quand on nous y invite d'une façon courtoise.

Il ne faut pas perdre de vue que nous participons à tous les avantages qui résultent de l'existence de l'armée et de la marine de la Grande-Bretagne, et de l'influence qu'elles exercent par tout le monde. En notre qualité de sujets britanniques, nous nous considérons avoir droit à la protection du drapeau britannique dans tous les coins du monde. Tant que durera cet état de choses, tant que nous jouirons de ces droits, tant que nous aurons les avantages qui découlent du système consulaire de la Grande-Bretagne, il ne semble pas y avoir de bonne raison pour que nous ne disions courtoisement à la mère patrie, en une conférence de cette nature, que tout en nous réservant toute liberté d'action possible, nous sommes disposés à discuter ce sujet ou tout autre sujet que la mère patrie peut nous suggérer d'examiner.

Passant plus particulièrement au sujet que ce gouvernement se déclare disposé à discuter à la conférence, c'est-à-dire, à la question des rapports commerciaux entre les différentes parties de l'empire, je désire occuper quelques instants de la Chambre à passer en revue l'attitude respective des deux grands partis politiques de ce pays, au cours des cinq ou six dernières années sur cette question.

En premier lieu, il me semble que tous les hommes publics du pays ont admis que ce serait un grand avantage pour le Canada que de jouir de la préférence sur les marchés de la mère patrie. Je pourrais si je le voulais, fatiguer la Chambre de nombreux et volumineux extraits de discours prononcés par les honorables messieurs de l'autre côté sur ce sujet ; mais je me contenterai d'en citer un ou deux que j'ai sous la main. Dans la campagne de 1896, le premier ministre, parlant d'un tarif de préférence, disait :

> Voyez quel grand avantage ce serait pour le Canada, si le blé, le fromage et le beurre que nous envoyons en Angleterre jouissait en Angleterre de la préférence sur les produits similaires des autres nations. Les possibilités sont immenses.

Le ministre actuel des Douanes disait en cette Chambre le 27 avril 1897 :

> Tout le monde admettra que si le Canada peut obtenir la préférence sur les marchés de la Grande-Bretagne, le pays en sera très content; et des deux côtés de la Chambre tous les moyens légitimes mis en usage pour atteindre cet objet seront accueillis avec plaisir.

L'honorable monsieur qui représente Norfolk-nord (M. Charlton) disait en cette Chambre, le 23 mars 1896 :

> Si nous pouvions avoir sur les marchés anglais des avantages différentiels pour nos céréales, des avantages différentiels, ce serait un état de choses qui contribuerait grandement à reconcilier les habitants de notre pays avec un pareil arrangement.

C'est-à-dire, si je ne me trompe, un arrangement ayant pour objet un commerce différentiel avec l'Europe.

De son côté, le ministre actuel des Finances a, plus d'une fois, je crois, exprimé l'opinion qu'un système de commerce différentiel serait un avantage pour ce pays. De son côté aussi, en plus d'une occasion, le premier ministre actuel de l'Ontario, l'honorable George W. Ross, a exposé longuement et en termes puissants les grands avantages qui ne manqueraient pas de résulter pour ce pays d'une préférence sur les marchés de la mère patrie.

Si l'on admet donc que cette préférence serait un avantage pour ce pays, la question qui se présente ensuite à nos esprits est celle de savoir s'il serait praticable d'obtenir pareille préférence comme partie d'un plan de commerce reposant sur la préférence mutuelle dans les limites de l'empire. Le passé des honorables messieurs qui occupent les banquettes ministérielles n'est pas des plus conséquent à l'égard de cet aspect de la question. Jusqu'à récemment le très honorable chef de la Chambre, parlant au nom de son parti, disait croire que le plan était entièrement praticable. Par exemple, le 17 mars 1896, peu de temps avant l'élection qui a porté son parti au pouvoir, il s'exprimait dans les termes suivants :

> J'espère—non, je suis convaincu—que le 23 juin, le parti libéral aura la majorité des suffrages, et que ce sera le parti libéral, avec sa politique de tarif de revenu, qui enverra des commissaires à Londres pour poser les bases d'un commerce de préférence.

Il est évident que le très honorable monsieur, avec cette opinion et prenant cet engagement envers le pays au nom de son parti, croyait parfaitement praticable un plan de commerce reposant sur la préférence dans les limites de l'empire. Plus tard encore il était de la même opinion, car le 19 juillet 1899, voici ce qu'il disait en cette Chambre :

> Je dis tout de suite, qu'il est du devoir du gouvernement du Canada d'obtenir, par tous les moyens en son pouvoir et aussitôt qu'il lui sera possible de le faire, un traitement de préférence sur les marchés de la Grande-Bretagne.

Le ministre des Finances et l'honorable député de Norfolk-nord, en 1896 et 1897, disaient qu'il était impossible d'obtenir pareille préférence, mais ils n'avaient pas l'autorité, comme le premier ministre, pour parler au nom du parti libéral. Nous devons donc compter qu'au moins le premier ministre a regardé la chose comme praticable jusqu'en 1899.

Or, dans quelle mesure et comment le gouvernement a-t-il racheté la promesse faite par le chef de la Chambre pendant la campagne de 1896, à la veille des élections qui ont porté son parti au pouvoir ? Passons brièvement en revue les mesures législatives qui ont été prises depuis lors au sujet du commerce basé sur une préférence mutuelle.

En 1897, le gouvernement faisait adopter une résolution offrant à tous les pays du monde qui admettent les produits du Canada à des conditions qui en somme sont aussi favorables au Canada que les termes du tarif de réciprocité du Canada le sont pour les contrées auxquelles il peut s'appliquer." Certains membres du gouvernement ont représenté cette résolution, au cours des débats, non pas comme offrant une préférence à la mère patrie, mais comme étant un pas vers le libre échange et rien de plus. Par exemple, l'honorable ministre du Commerce, disait, le 26 avril 1897 :

Mais je prétends de plus que l'offre que nous faisons actuellement n'est pas une offre comportant un privilège dans le sens vrai et légal du mot. Cette offre est faite au monde entier. Les Américains peuvent s'en prévaloir tout autant que les Allemands et les Belges. L'univers entier est invité à en profiter.

Plus tard, au cours du même débat, il disait :

J'affirmerai à l'honorable député (M. McNeil) que cette offre est faite à tous les pays qui ont qualité pour en profiter.

Tout son discours établissait qu'il ne s'agissait pas d'une offre de commerce de préférence à la mère patrie, mais d'un pas vers la réalisation d'une politique de libre-échange pour ce pays.

Sir Louis Davis, alors ministre de la Marine et des Pêcheries, prenait la même attitude. Je cite ses paroles :

Le premier ministre prétend avec le ministre des Finances et tous les autres membres du cabinet que ces traités ne s'appliquent pas au Canada et ne l'engagent pas. Le premier ministre a exprimé l'opinion qui prévaut aujourd'hui dans toutes les douanes du Canada, et que les marchandises allemandes et belges ne bénéficieront pas de ce traitement différentiel par suite de ces traités.

La résolution ne contient pas cela et il faut en dénaturer considérablement le sens pour dire le contraire.

Elle n'impose aucune condition qui ne soit commune à l'Angleterre et aux autres pays.

L'opinion exprimée par le très honorable monsieur lui-même, au cours du débat, ne s'accorde pas tout à fait avec celle que ses collègues avaient exprimée et que je viens de mettre devant la Chambre. Le premier ministre disait donc le 28 mai 1897 :

Il nous a fallu d'abord examiner dans le monde quelles nations seraient admises à jouir de la clause différentielle. Après avoir examiné le monde entier d'un pôle à l'autre, nous n'avons trouvé qu'une nation en état de jouir de ces avantages. Cette nation c'est la Grande-Bretagne.

A ce propos, je dirai que quelqu'un en cette occasion fit remarquer qu'en conséquence des traités avec l'Allemagne et la Belgique, le gouvernement canadien n'était pas libre d'exclure ces pays du privilège de la préférence. Le premier ministre admit que le but de cette législation était virtuellement d'accorder une préférence à la mère patrie, mais le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding), le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) et d'autres membres du cabinet ont toujours persisté à soutenir le contraire et à prétendre que les traités allemand et belge n'étaient pas du tout un obstacle, et ils donnaient comme preuve du bien fondé de leur prétention que les douanes du Canada accordaient la préférence aux marchandises venant d'Angleterre et la refusaient à celles qui venaient de Belgique et d'Allemagne. Il est inutile d'ajouter que les opinions de ces messieurs étaient tout à fait erronées et que le gouvernement fut finalement obligé de faire remise aux importateurs de marchandises allemandes et belges, tous les droits perçus en plus du tarif différentiel, sur les marchandises de ces deux pays, importées avant l'abrogation des deux traités. Les légistes du gouvernement se prononcèrent contre la prétention des ministres et les importations d'Allemagne et de Belgique furent admises au privilège du tarif de préférence jusqu'à l'abrogation des traités. Ils furent abrogés par le parlement impérial, et l'année suivante, en 1898, il fallut donner à ce tarif une forme que le gouvernement canadien n'avait jamais eu l'intention de lui donner. Il fallut donner une préférence à certaines parties désignées de l'empire britannique et aux autres parties de l'empire dont les tarifs seraient, dans l'ensemble, aussi favorables aux produits du Canada que l'était le tarif canadien pour les produits de ces pays. C'est sous cette forme que le tarif existe aujourd'hui.

Maintenant que nous avons accordé cette préférence à la mère patrie, examinons-en les résultats tant à l'égard de l'Angleterre qu'à l'égard de nos relations commerciales avec la Belgique et l'Allemagne, mais surtout l'Allemagne. D'abord l'Allemagne a continué à accorder à toutes les parties de l'empire anglais, à l'exception du Canada, les conditions de la nation la plus favorisée, c'est-à-dire qu'elle admet les produits de ces pays aux conditions de son tarif minimum, tandis que les produits du Canada sont taxés d'après le tarif maximum. Autant que nous pouvons nous en rendre compte d'après les documents produits dans cette Chambre, le gouvernement canadien a virtuellement accepté cet état de choses. L'honorable ministre des Finances, en répondant à une interpellation de l'honorable député de Pictou, l'an dernier, est même allé jusqu'à approuver le gouvernement allemand d'exclure le Canada des privilèges du tarif minimum.

Je tiens à rappeler ce que disait lord Salisbury, en faisant abroger ces traités. Je les ai fait abroger, comme il le dit lui-même, dans l'intérêt général de l'empire, un fait sur lequel on ne pouvait pas appeler l'attention de ce gouvernement, et le résultat de cette abrogation qui a été faite dans l'intérêt général de l'empire, fut d'exclure le Canada des avantages de la nation la plus

favorisée, pendant que toutes les autres parties de l'empire en jouissaient. Cela est indéniable, mais le plus curieux de l'affaire, c'est que nous sommes obligés de recourir aux documents produits devant le parlement d'Australie pour nous renseigner sur ce point. A plus d'une reprise nous avons demandé au gouvernement de produire les documents se rapportant à cette question, mais en vain. Ce n'est, comme je l'ai dit, qu'en ayant recours aux documents produits devant le Sénat australien, en 1901, que nous pouvons nous rendre compte de la situation sur ce point et d'autres qui intéressent directement ce pays. Pour savoir si le gouvernement canadien agit dans l'intérêt du Canada il faut aller chercher ses renseignements soit en Australie, soit en Angleterre. Cependant, ces renseignements auraient dû être rendus publics ici depuis longtemps. D'après les documents produits devant le Sénat d'Australie, en novembre 1901, lord Salisbury en donnant instruction au ministre anglais à Berlin de dénoncer le traité, s'est servi du langage suivant :

De plus, les dispositions de l'article 7 du traité de 1865 précité, est un obstacle aux arrangements fiscaux intérieurs de l'empire, ce qui est incompatible avec les étroites relations commerciales qui existent et devraient être resserrées entre la mère patrie et ses colonies. Dans ces circonstances, le gouvernement de Sa Majesté se trouve dans l'obligation d'abroger le traité qui n'est plus compatible avec les intérêts généraux de l'empire.

Cela dit aussi clairement qu'il est possible de le dire que le gouvernement impérial, en dénonçant ce traité, a donné pour raison, non qu'il agissait dans l'intérêt particulier du Canada, mais dans celui de l'empire en général. Bien plus, dans la même dépêche, à propos du même article, lord Salisbury dit encore :

Un tel article n'existe pas dans le traité de 1865 entre l'Angleterre et le Zollverein, et la conséquence en est que certaines colonies anglaises, qui sont toutes comprises dans ce traité, se trouvent dans l'obligation d'adopter une politique fiscale qui ne concorde pas avec les vues des ministres responsables des colonies, ni conforme aux besoins de la population.

Dans sa dépêche au ministre à Bruxelles, il emploie le même langage :

Ainsi les dispositions de l'article 15 du traité de 1862, précité met obstacle aux arrangements fiscaux de l'empire britannique, ce qui est incompatible avec les liens étroits d'échanges commerciaux, entre l'Angleterre et ses colonies. Dans ces circonstances, le gouvernement de Sa Majesté se trouve dans l'obligation de rapporter un traité qui n'est plus compatible avec les intérêts de l'empire.

Il est évident, d'après ces documents qui ont été produits devant le Sénat d'Australie, que le traité a été abrogé, non dans l'intérêt du Canada, mais dans celui de l'empire en général. Nous trouvons aussi dans une dépêche du secrétaire d'Etat pour les colonies, au Gouverneur général de l'Australie, une déclaration très significative. Le 25 février 1901, M. Barton présenta un mémoire à son Excellence le Gouverneur général de la Fédération Australienne, et lui demanda de le communiquer au secrétaire d'Etat pour les colonies. Je ne citerai pas ce mémoire, mais je dirai, en quelques mots, qu'il avait pour but de s'assurer de ce qui arriverait si l'Australie adoptait un tarif accordant une préférence à la mère patrie. On voulait savoir si un pareil tarif aurait pour effet d'exclure l'Australie de la clause de la nation la plus favorisée, dans le tarif allemand. Le secrétaire d'Etat pour les colonies, traitant de cette question dans sa dépêche au Gouverneur général de la Fédération Australienne, se sert des mots suivants :

Une copie de la correspondance sera transmise au Gouverneur général du Canada, accompagnée d'une demande à l'effet qu'il s'informe auprès de ses ministres, des conséquences de la décision qu'ils ont prise, non seulement relativement à leur commerce avec l'Allemagne, mais relativement à leur commerce général, avec le monde entier.

Je suppose que cette communication a été reçue par le gouvernement, et que ce dernier y a répondu. Mais je ne puis le savoir qu'en ayant recours à des documents communiqués au Sénat australien il y a trois mois, et qui auraient dû être communiqués à ce parlement dès le commencement de la présente session. Il serait intéressant de connaître la réponse du gouvernement à cette question ; mais comme je l'ai dit, nous n'en savons encore rien.

Examinons maintenant sur quoi se base l'Allemagne pour exclure le Canada des privilèges qu'elle accorde au reste de l'empire britannique. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre à lire les dépêches qui ont été produites devant le Sénat d'Australie, mais j'en citerai quelques lignes, qui font voir, aussi clairement que possible, que l'abrogation de ces traités et la préférence accordée à l'Angleterre et aux autres parties de l'empire, sont seuls responsables de l'exclusion du Canada des privilèges de la nation la plus favorisée, en Allemagne. Depuis l'abrogation du traité de 1885, entre l'Angleterre et l'Allemagne, ce dernier pays a accordé à l'Angleterre et aux autres colonies anglaises, les mêmes avantages qu'il accorde aux nations les plus favorisées, mais il en a nommément exclus le Canada, et il donne pour raison—je cite maintenant les paroles du chancelier allemand——

" —— que le Canada a accordé aux importations d'Angleterre, des avantages douaniers qu'il n'est pas disposé à accorder aux importations d'Allemagne."

Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que le Canada est privé des privilèges accordés par l'Allemagne aux autres colonies anglaises. Cependant, ces traités ont été abrogés, comme le dit lord Salisbury, non dans l'intérêt du Canada, mais dans celui de l'empire en général. Ce fait n'était-il pas

suffisant pour autoriser le gouvernement à protester, aussi énergiquement que possible, contre cette exclusion d'un privilège que l'Allemagne accorde aux autres parties de l'empire? Ne devrait-on pas supposer que le gouvernement canadien, de même que le gouvernement impérial, auraient pris les mesures les plus rigoureuses, pour qu'une politique adoptée dans l'intérêt général de l'empire, ne servît pas de prétexte pour exclure une partie de l'empire des privilèges accordés aux autres parties ? Ces traités peuvent avoir été abrogés à la demande du Canada, mais non pas du Canada seul, car si je me rappelle bien, il était appuyé par les autres colonies, dans l'attitude qu'il prit sur cette question. Le résultat de l'abrogation de ces traités et de la législation passée par ce gouvernement en 1898, a été d'exclure le Canada du traitement de la nation la plus favorisée, et il en reste exclus sans qu'un seul mot de protestation ait été dit de la part du gouvernement, du moins si on en juge par les documents qui nous ont été soumis sur cette question.

Mais, il y a encore plus fort que cela. Le gouvernement a ordonné son tarif de 1898 de telle manière que l'Allemagne, tout en continuant à prétexter de la préférence accordée par le Canada aux importations d'Angleterre, pour exclure nos produits de ses marchés, a virtuellement continué à jouir d'une grande partie des avantages qu'offre cette préférence. Nos produits, en Allemagne, sont taxés d'après le tarif maximum, et pendant ce temps-là, l'Allemagne envoie ses marchandises en Angleterre, et ces mêmes marchandises après avoir reçu une légère altération, en matériel ou en main-d'œuvre, sont expédiées au Canada, pour des centaines de milliers de dollars tous les ans, à la faveur du tarif différentiel. Voilà, il me semble, une situation sérieuse. C'est un des résultats de la politique du gouvernement relative au commerce différentiel, mais ce n'est pas le seul, comme je vais le démontrer. Le deuxième résultat de ce tarif de préférence de 1897, est celui-ci :

L'honorable chef du gouvernement est allé à Londres en 1897, et a prononcé des discours dans plusieurs villes d'Angleterre, entr'autres, Londres, Liverpool, Manchester, Glasgow, et aussi Birmingham, je crois. Il est allé en Angleterre, après avoir promis aux Canadiens qu'il enverrait des commissaires dans le but d'obtenir un tarif différentiel avec tout l'empire. Cependant, pendant son séjour en Angleterre, il a déclaré que les Canadiens ne voulaient pas de commerce différentiel, que nous ne désirions avoir aucune préférence sur les marchés de la mère patrie. Le passage suivant d'un de ces discours en Angleterre a souvent été cité :

> Je réclame le mérite pour le gouvernement canadien du jour d'avoir adopté une législation en vertu de laquelle les produits de l'Angleterre seront admis avec une diminution de 12½ pour 100 sur le tarif actuel, et que l'an prochain, cette diminution sera portée à 25 pour 100. Nous avons fait cela sans rien demander en retour.
>
> Il y a certaine classe de nos compatriotes qui demandent que de pareilles concessions ne soient pas faites sans une compensation équivalente.

Voici un autre extrait d'un des nombreux discours que l'honorable premier ministre a prononcé en Angleterre :

> Le gouvernement canadien ignore de tels sentiments. Nous avons fait cela, parce que nous devons une dette de reconnaissance à l'Angleterre. Nous l'avons fait parce que nous n'avons pas l'intention de jeter la perturbation dans le régime de libre-échange qui a fait tant de bien à l'Angleterre.

Je pourrais citer un grand nombre d'autres discours de l'honorable premier ministre, dans lesquels il a déclaré qu'il fallait que le libre échange fut maintenu en Angleterre coûte que coûte, et que le Canada ne voulait rien demander qui fût de nature à nuire à la stabilité du libre-échange dans la mère patrie, et que le Canada, en général, ne demandait rien en retour pour la préférence qu'il accordait à l'Angleterre. Voici en quels termes il continue :

> Ce que nous vous donnons par notre tarif, nous vous le donnons en reconnaissance de la splendide liberté sous l'égide de laquelle nous avons prospéré. C'est un don purement gracieux. Nous ne demandons aucune compensation. La protection a été le fléau du Canada. Nous ne voudrions pas voir l'Angleterre soumis à ses funestes effets, car ce qui vous affaiblirait nous affaiblirait aussi.

Je suis convaincu que lorsque le ministre des Travaux publics se sera rendu compte de l'énergie de ce langage, il éprouvera une telle sensation, qu'il sera obligé de s'absenter de la Chambre pendant deux ou trois semaines. Ainsi, l'honorable premier ministre a renoncé, de propos délibéré, à la promesse qu'il avait faite à la population de ce pays de faire tout en son pouvoir pour nous obtenir un mode de commerce différentiel, dans les limites de l'empire ; et comme partie de ce système, une préférence pour la Canada sur les marchés de la mère patrie. Ce qu'il a fait, il l'a fait sans mandat du parlement. Le parlement ne s'était jamais prononcé sur la question. Il a agi ainsi, au lendemain d'une élection dans laquelle il s'était engagé à faire tout son possible pour nous obtenir une préférence. Nous pouvons même dire qu'il a agi ainsi sans aucun mandat de ses collègues ; car, à en croire les rumeurs, quelques-uns d'entre eux étaient loin d'être satisfaits de la manière tranchée dont il s'est prononcé sur cette question.

A son retour, il prit une attitude toute différente. En Angleterre, il ne voulait aucune préférence sur les marchés anglais, il ne demandait aucune compensation pour ce qu'il appelait un don gracieux ; mais à son retour, il se rendit à Toronto, et comment s'est-il exprimé ?

Il a déclaré à la population de cette ville, que s'il n'a rien fait pour obtenir une préférence sur le marché anglais, ce n'était pas parce qu'il n'en voulait pas, mais parce qu'il savait qu'il ne pourrait pas l'obtenir. On voit que la raison est bien différente. Voici comment les journaux de Toronto ont rapporté son discours :

Si j'avais cru pouvoir obtenir pour les produits du Canada, une préférence sur les marchés anglais, non seulement j'aurais manqué de patriotisme, mais j'aurais manqué de bon sens, j'aurais été un simple insensé, si je n'avais pas cherché à l'obtenir.. .. .. Les traités ont été abrogés, il n'y a plus d'obstacles devant nous, la voie est libre, et le terrain est préparé pour engager la discussion.

En Angleterre, il ne voulait pas de préférence, mais à Toronto, il déclare qu'il en voulait au contraire, beaucoup, et que s'il n'a rien fait pour l'obtenir, c'est qu'il savait que la chose était impossible.

Il faut croire que l'opinion exprimée par le premier ministre en Angleterre, en 1897, est partagée par quelques membres de son cabinet, car j'ai remarqué que le ministre de l'Agriculture, en deux ou trois occasions, durant l'année dernière, a pris sur lui de déclarer au peuple anglais, que nous ne voulions rien en retour de la préférence que nous accordons sur nos marchés aux produits de la mère patrie. Pour citer des journaux qu'il a lui-même adressés à des membres de cette Chambre, je dirai qu'à Liverpool, il déclara que : "Le Canada ne demande aucune préférence." Il a répété la même chose à Manchester : "Je ne viens pas demander aux Anglais d'avantage sur leurs marchés," et ainsi de suite. Ainsi l'opinion exprimée par l'honorable premier ministre en 1897, semble avoir été celle de quelques-uns de ses collègues, même en 1900, à en juger par la conduite du ministre de l'Agriculture l'an dernier.

Il me semble pourtant que l'honorable ministre aurait pu tenter quelques démarches, pour obtenir quelque chose pour le Canada. Que ne nous a-t-on pas dit alors, au sujet des sentiments de la mère patrie à notre égard? A maintes et maintes reprises, on nous a déclaré ici même, et dans tout le pays, qu'en accordant cette préférence à l'Angleterre nous avions provoqué parmi le peuple et les hommes d'Etat anglais, une telle explosion de sympathie que cela équivalait virtuellement à une préférece sur le marché anglais, puisque les consommateurs de ce pays achetaient les produits canadiens de préférence aux produits étrangers.

Cependant, les chiffres que j'ai cités, lors du débat sur le budget, durant la présente session, démontrent que cela est tout à fait erroné. En réalité, tandis que les importations des autres pays ont augmenté durant les années dernières, celles du Canada, pour les même produits, ont diminué durant la même période. Si le peuple et les hommes d'Etat anglais, étaient si bien disposés envers le Canada en 1897, l'honorable premier ministre, aurait-il dû agir comme il l'a fait? Aurait-il dû tromper le peuple anglais, en lui disant que le Canada ne voulait pas de préférence? Il aurait certainement pu s'exempter de dire cela. Il aurait pu laisser savoir aux Anglais, qu'il avait été élu sur la promesse de faire tout en son pouvoir pour obtenir une préférence sur les marchés anglais pour les produits canadiens, et que si l'Angleterre y consentait il était prêt à discuter cette question, et à faire des concessions pour obtenir ce grand bienfait pour son pays. Il s'est montré très généreux en donnant ainsi une chose qui ne lui appartenait pas. Il était tenu de protéger les droits du Canada, mais il n'avait pas mission, ni du pays, ni de la Chambre, ni de ses collègues, je crois, de sacrifier ainsi nos droits, en faisant la déclaration qu'il a faite. Depuis que l'honorable premier ministre a pris cette attitude dans cette Chambre, le parti conservateur en plusieurs occasions, a affirmé sa croyance dans les avantages d'une préférence mutuelle. Le 30 mars 1900, sir Charles Tupper proposait la résolution suivante :

Cette Chambre est d'opinion qu'une préférence commerciale mutuelle entre la Grande-Bretagne et l'Irlande et les colonies stimulerait grandement la production et le commerce entre ces pays et contribuerait ainsi à maintenir l'unité dans l'empire et que toute autre mesure de préférence, s'éloignant de la réalisation complète de cette idée, ne soit pas considérée comme finale ou satisfaisante.

Le gouvernement se prononça contre cette résolution qui fut rejetée. En 1901, je proposais à mon tour cette autre résolution :

Que cette Chambre est d'avis que l'adoption d'une politique de commerce privilégié mutuel dans les limites de l'empire serait très avantageuse pour la mère patrie et les colonies et aiderait beaucoup à promouvoir la prospérité, l'unité et le progrès de l'empire en général, et que l'époque actuelle, où l'Etat australien est à établir les bases de son système fiscal, est particulièrement propice pour prendre des mesures promptes et énergiques, en vue d'obtenir ce résultat.

Que cette Chambre est, en outre, d'avis que le Canada devrait imposer sur les produits et les articles manufacturés des pays étangers à l'empire des droits équivalents aux leurs, dans tous les cas, où ces pays refuseraient l'entrée des produits et des articles manufacturés du Canada, à des conditions raisonnables, et que le gouvernement devrait prendre, à cet effet, toutes les mesures qu'il jugera nécessaires.

Cette résolution ne fut pas acceptée, non plus, par le gouvernemet et elle fut rejetée. Le gouvernement et ses partisans ont donné deux raisons principales de s'opposer à cette résolution. En premier lieu, on fit valoir qu'il était absolument inutile d'espérer que la mère patrie imposerait une taxe sur les céréales. Je ne prolongerai pas le débat, en citant les discours de la plupart des orateurs de la droite, pour faire voir quels étaient leurs raisonnements sur ce point. Je me contenterai de rapporter ce que disait le

ministre des Finances, dans son exposé budgétaire en 1897 :

Tous. les partisans du commerce de préférence, et en tout état de cause, tous ceux qui ont pris une part active dans ce mouvement, ont supposé dès le début, que l'Angleterre doit consentir à imposer une taxe sur les céréales. Nous savons tous que l'Angleterre n'est pas favorable à cette proposition. Nous savons tous qu'un projet plus impopulaire ne peut être soumis au peuple anglais, que de lui demander de taxer les denrées alimentaires.

En 1900, le même ministre, dans une entrevue avec un journaliste de Montréal, je crois, disait :

Il y a trois points que sir Charles Tupper aimeraient à prouver, mais aucun d'eux ne mérite les efforts qu'il fait. Il continue à prétendre que le parti conservateur obtiendra un tarif différentiel pour les produits canadiens en Angleterre ; cela veut dire que l'Angleterre imposerait des droits sur les denrées étrangères tandis qu'elle admettrait celles du Canada en franchise. Ceci est l'ancien cri de guerre de sir Charles Tupper, mais personne ne sait mieux que lui que c'est du pur charlatanisme. Quiconque se rend compte de ce qu'était et de ce qu'est encore le sentiment public en Angleterre, sait parfaitement qu'une telle législation est impossible pour le moment, et pour un certain temps encore.

La prétention des conservateurs était que notre politique sur cette question devait être une politique d'action et non pas une politique d'inaction. Nous ne supposions pas, comme nos adversaires, qu'il était impossible que l'Angleterre consentît à imposer une taxe sur les denrées et les céréales. En tout état de cause, disions-nous, il est de l'intérêt du Canada de faire tous nos efforts pour amener l'Angleterre à nous accorder une préférence sur ses marchés. Il est peut-être vrai que cette proposition ne soit pas bien vue de l'Angleterre, à l'heure qu'il est, mais ce que nous lisons dans les journaux du pays, et ce que nous connaissons de ses hommes d'Etat, nous portent à croire qu'un changement s'opère rapidement dans l'opinion publique sur cette question. En prévision de ce changement probable, il est du devoir du gouvernement de ne pas rester inactif. Il ne suffit pas de dire que la chose est impossible, il faut tenter une démarche quelconque, puisque le Canada n'a rien à perdre en faisant quelque effort, tandis qu'il a tout à gagner s'il réussissait.

En 1901, l'honorable premier ministre a été encore plus catégorique quand il s'est servi du deuxième argument que la droite a invoqué pour combattre ma résolution. Ce second argument est qu'il est inutile d'espérer obtenir une préférence de cette nature dans les limites de l'empire à moins que le Canada ne soit prêt à renoncer à la protection et à son tarif douanier. En repassant ce débat, j'ai été surpris de voir jusqu'où le premier ministre s'est contredit, en faisant une semblable déclaration, et l'attitude qu'il a prise, ainsi que ses partisans qui l'ont suivi dans ce débat, est celle-ci. Dans le débat qui s'est engagé sur ma résolution de 1901, il se sert du language suivant :

On a souvent parlé de mon voyage en Angleterre, et de l'attitude que j'ai prise en cette occasion ; cette attitude, je ne crains pas de le dire, a été tout simplement celle d'un homme raisonnable. Le libre-échange était en si grande faveur en Angleterre que j'ai tout de suite compris l'impossibilité d'une préférence mutuelle, si nous allions continuer de prélever des droits de douane sur les marchandises anglaises. Nous pouvons attendre encore longtemps, mais enfin j'espère que le jour viendra où nous mettrons notre tarif de côté, pour adopter la doctrine du libre-échange, et dès ce jour-là, il nous sera permis de compter sur l'établissement d'une préférence commerciale mutuelle, à base de libre-échange, dans les limites de l'empire.

L'honorable premier ministre va encore plus loin. Parlant de l'argument *quid pro quo* des conservateurs, il dit :

Une pareille politique ne serait pas admise en Angleterre, elle ne serait pas prise au sérieux. Il était impossible de la discuter sérieusement.. .. .. Si à une époque quelconque, nous devons obtenir une préférence commerciale mutuelle, entre l'Angleterre et le Canada —et j'ai déclaré plus d'une fois, que je considèrerais cela comme un grand avantage pour nous—si nous devons l'obtenir, dis-je, à quelle condition l'obtiendrons-nous ?

J'appelle particulièrement l'attention de la Chambre sur cette condition que pose le très honorable premier ministre :

Nous pouvons peut-être l'obtenir à une condition, mais sans cette condition, nous ne pouvons même pas discuter la question.

Remarquez bien que nous ne pouvons même pas discuter la question sans cette condition.

Nous ne pouvons même pas la discuter aussi longtemps que nous aurons un tarif protecteur ou un tarif douanier au Canada. Voilà l'attitude que j'ai toujours prise sur cette question.

Voilà comment parlait l'honorable premier ministre l'an dernier. Il prétend que nous nous orientons vers le libre-échange. Nous n'avons pas encore le libre-échange absolu, mais nous nous y acheminons. Je suis convaincu que le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) est loin de partager cette opinion ; mais son chef nous déclare que le Canada s'en va au libre-échange. Nous ne pouvons même pas discuter la question d'une préférence commerciale mutuelle avec la mère patrie, si nous ne renonçons pas non seulement à notre tarif protecteur, mais aussi à notre tarif douanier.

L'honorable premier ministre a écrit au secrétaire d'Etat pour les colonies, qu'il est prêt à discuter la question des relations commerciales entre les différentes parties de l'empire. De tous les sujets mentionnés par le secrétaire d'Etat, c'est le seul qu'il croit pouvoir discuter avec avantage et profit. Qu'entend-il par relations commerciales dans les limites de l'empire ? S'il veut dire quelque chose, c'est assurément une préférence

mutuelle dans les limites de l'empire. Si, quand il s'est servi de l'expression : " Relations commerciales dans les limites de l'empire ", il a voulu faire allusion à autre chose, j'espère qu'il aura l'obligeance de nous dire ce que c'est, et tant qu'il ne nous l'aura pas dit, je supposerai qu'il voulait parler de préférence mutuelle.

Mais il nous a déclaré que nous ne pouvons même pas discuter cette question avant d'être prêt à renoncer non seulement à notre tarif protecteur, mais aussi à notre tarif douanier. Ce sont de graves paroles que le premier ministre a prononcé l'an dernier. C'est une opinion mûrement réfléchie qu'il exprimait alors. Il était parfaitement préparé, et cette opinion il l'a émise à plusieurs reprises pendant son discours. Il dit qu'il ne veut pas discuter nos relations politiques, qu'il prétend parfaites, à l'exception de certains détails peu importants. Il ne veut pas parler de défense impériale, ni de relations commerciales dans les limites de l'empire. Il devra donc se rendre là, assister à la conférence sans ouvrir la bouche, et rien ne l'empêchera de profiter de l'occasion pour aller faire un voyage de plaisir immédiatement après les fêtes du couronnement, puisqu'il s'est ôté toute liberté de se rendre utile dans cette circonstance. Après avoir dit au peuple anglais, en 1897, que nous ne voulions pas de préférence, il a envoyé son ministre de l'Agriculture (M. Fisher) en Angleterre l'an dernier, pour renouveler cette déclaration.

Si l'honorable premier ministre assiste à la conférence, s'il doit prendre part à la discussion de quelques-uns des sujets qui ont été mentionnés, nous avons droit de savoir quelle sera l'attitude du gouvernement sur ces questions. Il n'a certainement pas exprimé l'opinion du parti conservateur quand il a déclaré en 1897 que le Canada ne voulait pas de préférence. Nous avons droit de savoir quelles sont les intentions actuelles du gouvernement, et quelles sont les mesures qu'il a prises, relativement à un commerce de préférence mutuelle dans les limites de l'empire depuis quelques mois.

En janvier et en février dernier, je dirai même en novembre et en décembre de l'an dernier, on disait partout dans les journaux, en Angleterre et au Canada, qu'il était probable que la mère patrie imposerait des droits sur les céréales. Quelles démarches le gouvernement a-t-il faites pour que le Canada, fut exempté en tout ou en partie de cette taxe ? A-t-il remué un doigt pour arriver à ce résultat ? Considérant que nous accordons à la mère patrie une préférence de 33⅓ pour 100, l'honorable premier ministre a-t-il fait savoir au gouvernement impérial, qu'il s'est trompé en 1897, lorsqu'il a dit que nous ne voulions pas de préférence ? Le gouvernement a-t-il fait quelque chose pour retirer cette déclaration ? A-t-il fait savoir à l'Angleterre que le Canada désire ardemment être exempté de cette taxe, en tout ou en partie ? Si le gouvernement n'a rien fait de cela il a failli à son devoir.

M. BORDEN (Halifax).

Voyant qu'il était impossible d'obtenir quelques renseignements ici sur cette question, j'ai suivi assez attentivement ce qui s'est passé au parlement anglais. J'ai constaté qu'un député a été informé que le gouvernement impérial avait reçu une lettre de lord Strathcona sur cette question. Une lettre du Haut-commissaire n'est pas exactement le moyen qui aurait dû être pris pour communiquer avec le gouvernement impérial sur un sujet aussi important. On pouvait supposer qu'un mémoire du Gouverneur général aurait été adressé au secrétaire des colonies, et qu'après un délai raisonnable, une copie de ce mémoire aurait été communiquée à la Chambre.

Le gouvernement n'a aucune excuse puisque son attention a été appelée sur la question à maintes reprises, dans les journaux, et que plusieurs institutions commerciales ont adopté des résolutions lui demandant de soumettre la question au gouvernement impérial. Le 21 avril dernier, le premier ministre nous a informé qu'une copie des documents ainsi reçus par le gouvernement serait déposée sur le bureau de la Chambre. Nous ne les avons pas encore, mais heureusement, j'ai ici un exemplaire d'une de ces résolutions, et je vais en donner lecture à la Chambre. Je suppose que c'est le grand nombre de ces résolutions qui est cause du retard apporté par le gouvernement à les produire. Le 10 février 1902, la Chambre de Commerce de Toronto a adopté la résolution suivante :

CHAMBRE DE COMMERCE DE LA VILLE DE TORONTO.

Rapport du comité concernant les droits sur le blé.

Au président de la chambre de commerce.

Après avoir soigneusement étudié la question qui lui a été soumise, votre comité à l'honneur de rapporter la résolution suivante qui est soumise à une assemblée générale de la chambre :

Attendu, que d'après les dépêches publiées par les journaux, le parlement impérial durant la présente session, se propose de prélever de nouvelles taxes pour faire face aux lourdes dépenses occasionnées par la guerre du Sud-africain, et les additions considérables faites à la marine, et qu'entre autres produits qui doivent être taxés, on a spécialement mentionné le blé.

Attendu, que depuis nombre d'années cette chambre s'est énergiquement prononcé en faveur d'un tarif différentiel, sur les différents produits échangés dans les limites de l'empire, et attendu aussi que le Canada a accordé un tarif différentiel sur les produits de l'Angleterre, et que cette préférence a eu pour résultat d'amener l'Allemagne à imposer des droits presque prohibitifs sur les produits canadiens, ce qui a fait perdre un marché précieux à nos cultivateurs ;

Il est résolu que dans l'opinion de cette chambre, toute taxe imposée par l'Angleterre sur des produits semblables à ceux du Canada devrait être imposée de manière à accorder une préférence sur ces produits dans les limites de l'empire.

Que si l'Angleterre trouve moyen d'adopter une semblable politique, il en résultera une

union plus étroite des différentes parties de l'empire, et la position deviendra beaucoup plus forte, vu que la plus grande partie de l'immigration du Royaume-Uni, qui va maintenant à l'étranger, se dirigera vers les colonies, et avant longtemps tout le blé et autres denrées alimentaires dont l'Angleterre aura besoin seront fournis par l'empire.

Que des copies de cette résolution soient envoyées au premier ministre du Canada, avec prière d'en télégraphier le contenu à l'honorable Joseph Chamberlain, secrétaire d'Etat pour les colonies, à lord Curzon, vice-roi des Indes, ainsi qu'aux premiers ministres de l'Australie, et de la Nouvelle-Zélande, et de leur faire parvenir le texte complet de la résolution par la malle.

Que, de plus, copies de cette résolution soient envoyées au différentes chambres de commerce et institutions commerciales du Canada, et que ces dernières soient invitées à adopter de semblables, et de les faire parvenir à qui de droit.

(Signé) C. B. WATTS,
Président.

Toronto, 10 février 1902.

Adoptée comme étant le rapport de la chambre de commerce à une assemblée générale tenue le 12 février 1902.

Je suis informé qu'immédiatement après son adoption, cette résolution a été adressée au gouvernement. Ce dernier a donc été averti longtemps à l'avance que ces droits devaient être imposés, et il a eu tout le temps nécessaire pour prendre des mesures énergiques pour faire comprendre au gouvernement impérial, l'importance d'exempter en tout ou en partie les produits canadiens de cette taxe.

J'avais l'intention de résumer sous une forme succincte, les principaux faits que je viens de mentionner, et de les soumettre à la Chambre, en amendement à la motion du ministre des Finances ; mais je ne veux rien faire qui soit de nature à embarrasser le gouvernement, et je me suis abstenu de rédiger une résolution. Je préfère faire savoir au gouvernement et au premier ministre que l'opposition est prête à appuyer une résolution affirmant notre croyance dans les avantages d'un système de préférence commerciale mutuelle dans les limites de l'empire, et qu'autant que cela sera en notre pouvoir, nous ferons adopter cette résolution à l'unanimité, pour renforcir la position du gouvernement à la prochaine conférence. Je crois que cela vaudra mieux que de proposer un amendement résumant les principaux arguments que j'ai exposés ce soir. Le parti conservateur met toujours l'intérêt du pays au-dessus de celui du parti, et il est encore prêt à apporter son concours pour faire adopter unanimement une résolution demandant pour le Canada, une préférence sur le marché anglais.

Avant de reprendre mon siège, je tiens à faire savoir à l'honorable premier ministre et à ses collègues, que le pays s'attend à une déclaration de leur part, sur l'attitude qu'ils entendent prendre à la prochaine conférence. La Chambre et le pays ont droit à des explications complètes et précises, sur la conduite que le gouvernement entend suivre. Le gouvernement devrait nous dire quels sont les propositions qu'il se propose de faire, sur les sujets que le secrétaire d'Etat pour les colonies indique dans sa dépêche, comme devant être discutées à la conférence. Nous voulons savoir si le gouvernement, tout en se réservant l'entière direction de son système de défense de ce pays, est prêt à discuter un système de défense impériale avec le gouvernement impérial. Nous voulons savoir si le premier ministre, comme il l'a fait en 1897, et comme l'a fait le ministre de l'Agriculture en 1901, a l'intention de répéter au peuple anglais que le Canada ne veut pas de préférence sur le marché de l'Angleterre. Nous voulons savoir si le gouvernement sait enfin qu'une taxe a été imposée en Angleterre sur les céréales, bien que les ministres actuels aient répété sans cesse depuis cinq ou six ans, que cela était impossible. Nous voulons savoir si, à la suite de ce changement, le gouvernement est encore d'opinion que le Canada ne peut pas obtenir de préférence sur le marché anglais, sans renoncer à son tarif protecteur et à son tarif douanier.

Je dirai en terminant, M. l'Orateur, que l'opposition ne demande rien en ce moment au très honorable leader du gouvernement qui ne soit absolument raisonnable. Nous voulons connaître l'attitude qu'il va prendre au sujet de ces grandes et importantes questions, et j'espère que le premier ministre, avant de reprendre son siége, va nous donner des renseignements clairs et précis qui nous permettront d'apprécier comme il convient, de critiquer même, au besoin, ce qu'il se propose de faire au nom du pays à la conférence de juin prochain.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, je regretterais peut-être que mon honorable ami ait attendu jusqu'à la dernière heure de la session pour appeler l'attention de la Chambre sur une question d'aussi vaste importance, si le long discours qu'il vient de prononcer et qu'il a évidemment préparé de longue main nous avait appris quelque chose de nouveau. Mon honorable ami a suivi des sentiers déjà battus ; les opinions et les raisonnements qu'il a avancés, voilà déjà quatre ou cinq ans qu'on les ressasse. Il me permettra bien, je suppose, de le féliciter du talent dont il a fait preuve comme collectionneur de découpures. Je dois reconnaître que, sous ce rapport, il n'est pas encore aussi habile que certains de ses prédécesseurs ; néanmoins, pour un premier essai, ce n'est pas mal. Loin de trouver à redire au ton du discours de mon honorable ami, force m'est de reconnaître au contraire que, tout compte tenu de ses aspirations politiques et de son désir tout naturel de prendre le gouvernement en faute, il a, en somme, traité son sujet avec la plus grande modération. Adoptant le même ton et me pénétrant du même esprit, je vais essayer de lui donner les renseignements qu'il me demande.

Toute l'argumentation de mon honorable ami repose sur les dépêches échangées entre le gouvernement de l'empire et celui du Canada au sujet de la conférence qui doit se tenir à Londres l'été prochain. Pour rafraîchir la mémoire des députés présents, il ne sera peut-être pas hors de propos de rappeler la teneur de cette correspondance. Je crois qu'il suffira, pour le moment, de mentionner la dépêche que M. Chamberlain expédiait au Gouverneur général, le 23 janvier, dépêche conçue dans les termes suivants :

Le gouvernement de Sa Majesté veut profiter de l'avantage de la présence des premiers ministres des colonies au couronnement pour discuter avec eux les questions des relations politiques entre la mère patrie et les colonies, de la défense impériale, des relations commerciales de l'empire et autres questions d'un intérêt général.

Si vos ministres désirent soumettre des propositions définies ou des résolutions sur aucune des questions ci-dessus mentionnées ou suggérer d'autres sujets de discussion, je serais heureux d'en connaître la teneur par câblegramme, afin de pouvoir les communiquer aux autres gouvernements.

En vue de la conférence projetée j'espère que votre premier ministre pourra demeurer ici quelque temps.

Environ une semaine après, nous avons répondu comme suit :

Quant aux différents sujets mentionnés dans votre dépêche du 23 janvier, le seul qui, de l'avis de mes ministres, puisse donner lieu à une discussion utile est celui des rapports commerciaux entre les différentes parties de l'empire. Sauf quelques détails d'importance secondaire, mes ministres considèrent que les relations politiques entre la mère patrie et les grandes colonies autonomes, le Canada principalement, donnent aujourd'hui entière satisfaction, et ils ne croient pas, vu les conditions différentes où les colonies se trouvent placées, qu'aucun plan de défense puisse s'appliquer à toutes.

Dans l'opinion de mes ministres, il n'y a ainsi que très peu de sujets dont la discussion à la conférence proposée puisse produire des résultats utiles. Néanmoins, mes ministres comprenant qu'il est désirable de profiter de toutes les occasions qui s'offrent pour les hommes publics de la mère patrie et des colonies de discuter les question d'intérêt impérial, les représentants du Canada seront toujours prêts à donner une attention respectueuse à toute proposition qui pourra être soumise par le gouvernement de Sa Majesté ou par les représentants des autres colonies.

Je tiens à faire observer ici que mon honorable ami, commentant ce soir notre réponse, est allé jusqu'à dire, comme il l'a déjà fait une fois, qu'elle constitue une impolitesse à l'égard des autorités britanniques. M. l'Orateur, je voudrais savoir—et je m'arrête ici pour le demander à la Chambre—où trouve-t-on dans la dépêche que je viens de lire un seul mot qui soit le moindrement irrespectueux ? Quelle est l'expression dont la mère patrie ou ce parlement aient pu se formaliser et qui indique que nous n'avons pas traité les autorités impériales avec tous les égards et tout le respect auxquels elles ont droit ? Non, la dépêche que je viens de lire ne contient rien qui soit susceptible d'une telle interprétation. Dans l'opinion de mon honorable ami, l'incivilité ne réside pas tant dans la forme que dans le fond de la dépêche.

M. BORDEN (Halifax) : Je demande pardon à mon honorable ami, je ne me souviens pas d'avoir jamais employé d'expressions de cette nature.

Le PREMIER MINISTRE : Je constate avec le plus grand plaisir que mon honorable ami objecte à mon observation ; mais si j'avais droit de faire allusion à un débat antérieur, je pourrais citer les expressions dont on s'est servi en cette Chambre, pour établir que cette dépêche est irrespectueuse, expressions dont la presse dévouée à mon honorable député s'est fait l'écho à maintes et maintes reprises.

M. BORDEN : Si je ne me trompe pas, mon très honorable ami fait allusion à certaines observations de mon honorable ami de York-est (M. Maclean).

Le PREMIER MINISTRE : Il suffit, M. l'Orateur, que mon honorable ami désavoue cette intention ; je n'appuierai pas davantage sur ce sujet. J'en arrive maintenant à ce qui est la substance même de la réponse. Mon honorable ami dit que nous devrions nous tenir prêts à discuter la question de la défense de l'empire. Je crois que j'ai défini nettement la position qu'il a prise là-dessus ce soir. Je ferai observer à mon honorable ami que ceux qui prendront part à la conférence sont les représentants du gouvernement impérial et des colonies autonomes. Il y aura là des représentants du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de Terre-Neuve, de Natal, et de la Colonie du Cap, et peut-être aussi quelques autres. Chacun des membres de cette conférence sera libre de présenter, pour y être discuté, le sujet qui lui plaira. Nous savons déjà que le premier ministre de la Nouvelle-Zélande, M. Seddon, projette d'attirer l'attention de la conférence sur la question de la défense de l'empire, et, s'il faut en croire certains bruits dont quelques journaux se sont fait récemment l'écho, le premier ministre d'Australie, M. Barton, aurait pris en ces matières la même attitude que nous, et se serait déclaré opposé à l'introduction d'un pareil sujet dans les délibérations. Dans tous les cas, nous serons là, sur invitation du gouvernement impérial, pour prendre en considération tous les sujets mentionnés dans la dépêche que j'ai lue, et nous nous proposons de discuter ces sujets dans l'esprit de la réponse que nous avons donnée. Ce qui veut dire que, tout en étant prêts à discuter la question de la défense de l'empire, nous ne croyons pas, ni mes collègues ni moi, qu'une discussion de ce genre puisse nous être utile à quelque chose. Cela ne

sert absolument à rien, au point où nous en sommes et dans ce parlement du Canada, de chercher à nous tromper nous-mêmes sur ce que l'on peut avoir en vue avec ce sujet de la défense de l'empire. Si l'on projette tout simplement de discuter quelle part le Canada devra prendre pour sa propre défense, et dans quelle mesure nous devrons être prêts à sauvegarder l'intégrité du pays où nous sommes nés et qui a reçu notre foi, où sont toutes nos espérances et nos affections, nous serons certainement toujours disposés à discuter un semblabe sujet. Même je ne crois pas qu'il soit le moindrement nécessaire de nous pousser à aborder une discussion de ce genre, car, durant cette même session où nous sommes, le gouvernement a donné sa parole, dans cette Chambre, qu'il serait prêt en tout temps à faire là-dessus son devoir jusqu'au bout, et il a reçu pour cela l'appui unanime des deux partis. Mais la politique contemporaine comprend, tant à l'étranger et en Angleterre qu'au Canada, et même peut-être dans cette Chambre, une certaine école qui ne désirerait rien tant que de plonger le Canada dans ce gouffre du militarisme qui est maintenant le fléau de toute l'Europe. Je ne suis pas en faveur d'une semblable politique. Mais les délégués écouteront respectueusement toutes les propositions qui pourront être faites ; c'est dans cet esprit que je parle, et j'agis ici avec la plus entière bonne foi. Mon honorable ami m'a demandé d'exprimer nos intentions. Eh bien ! je puis l'assurer que j'entends m'acquitter, dans toute la mesure de mon possible, des devoirs qui vont m'être dévolus durant mon séjour en Angleterre. Je dis ici toute ma pensée, et j'ai donné là ma réponse au sujet de l'attitude que nous prenons sur cette question. Je compte que cette réponse le satisfera pleinement. Mon honorable ami n'a pas parlé des relations politiques auxquelles la dépêche de M. Chamberlain fait aussi allusion, et puisqu'il a jugé bon de laisser cela de côté, je suivrai moi aussi son exemple.

Mais il a parlé des relations commerciales, et il a fait précéder ses remarques à ce sujet en exprimant l'espérance que nous serions tous unis dans un même désir d'obtenir une préférence réciproque entre le Canada et la Grande-Bretagne. Il a exprimé l'espoir que tous les partis n'auraient qu'une voix pour cela, mais je dois dire que j'entretiens des doutes quant à la sincérité de mes honorables amis à ce sujet. Mon honorable interlocuteur et ses amis ont déjà fait beaucoup d'observations sur tout cela. Je les ai entendus dire souvent qu'ils étaient en faveur d'une préférence mutuelle, mais malgré toute ces déclarations, malgré même tous les discours éloquents qui ont été prononcés parmi les membres de la gauche, je suis encore à douter de la sincérité de ces honorables députés quand ils parlent d'obtenir une préférence mutuelle. Je ne reviendrai pas sur les discours qui ont été prononcés. Je ne suivrai pas mon honorable ami au milieu de toutes les citations qu'il extrait de ses albums, mais je me contenterai d'une seule déclaration, celle même qui a été faite par mon honorable ami, et pour laquelle il a obtenu l'appui de tous ses adhérents. Je veux parler de la résolution présentée par l'opposition durant cette session, et qui se lit comme suit :

> Cette Chambre, considérant que le tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie qui, tout en donnant une protection suffisante à sa main-d'œuvre et aux produits de son agricuture et de son industrie, puisse en tout temps assurer le marché du Canada aux Canadiens.

Eh bien, M. l'Orateur, si le marché canadien doit être réservé aux Canadiens, où voyez-vous là que nous puissions donner une préférence aux marchandises anglaises? Quelle place entendrions-nous alors réserver aux Anglais sur le marché canadien? Quelle préférence ces honorables messieurs veulent-ils accorder à la Grande-Bretagne, si nous devons ainsi opter pour la protection ? Protection contre qui? Contre les Etats-Unis? Naturellement. Contre l'Allemagne? C'est chose entendue. Contre la France? Cela est tout simple. Et contre l'Angleterre? C'est tout simple, aussi. Si c'est là la politique de ces honorables messieurs, s'ils ont ainsi hissé au grand mât de leur navire le drapeau de la protection, si donc leur politique veut dire protection contre l'univers et le marché canadien pour les Canadiens, j'aimerais à savoir quelle sorte de préférence nous allons accorder aux marchandises anglaises. Mon honorable ami m'a dit, il y a un moment, qu'il était prêt à voter en faveur d'une certaine résolution dont je parlerai dans un instant, mais j'aimerais que cette résolution fût complétée par des instructions qui nous permettraient de savoir quelles sont les marchandises de fabrication canadienne que l'on serait disposé à sacrifier à la conférence coloniale qui aura lieu l'été prochain. J'aimerais à lui demander si, dans son opinion, le Canada devrait donner la préférence aux lainages anglais. Je vois devant moi l'honorable député de Toronto (M. Brock). Je sais qu'il désire qu'une préférence soit donnée aux marchandises anglaises, mais j'aimerais à savoir si son désintéressement irait jusqu'à accorder au fabricant anglais une préférence pour les lainages.

M. BROCK : Oui, si nous obtenons la réciproque sur le marché anglais.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis heureux d'apprendre que mon honorable ami de Toronto est prêt à sacrifier ses lainages. Je l'ai entendu se plaindre très souvent que la préférence déjà accordée par nous avait sonné le glas de mort de la fabrication des lainages au Canada.

M. BROCK : Nous n'avons rien obtenu en retour.

Le PREMIER MINISTRE : Mes honorables amis de la gauche sont, théoriquement parlant, en faveur d'une préférence accordée à la Grande-Bretagne. Espérons qu'ils seront prêts, aussi, à garder la même attitude quand il s'agira de passer de la parole à l'action.

M. BROCK : C'est ce que nous ferons.

Le PREMIER MINISTRE : Plus d'une fois, devant cette Chambre, on a rappelé un certain discours que j'avais prononcé à London durant la campagne électorale de 1896. Mon honorable ami en a encore reparlé ce soir même. On y a fait souvent allusion l'an dernier et l'année précédente, et les autres années avant. J'en ai moi-même entendu parler à diverses reprises. Mais il y a une chose que j'ai dit alors, et que l'on s'est plu jusqu'ici à passer sous silence. J'ai déclaré que si je parvenais au pouvoir, nous prendrions les moyens pour obtenir une préférence mutuelle dans la Grande-Bretagne. Voilà un extrait de mon discours dont on n'a jamais parlé, et si l'on veut bien aller demander le procès-verbal de ce discours à la bibliothèque l'on verra que j'ai aussi fait allusion, dans ce discours, aux harangues de " husting " prononcées durant la même campagne par sir Charles Tupper, et dans lesquelles celui-ci déclarait que la Grande-Bretagne était prête et consentante à nous accorder la préférence. Sir Charles Tupper a fait la même déclaration à plusieurs reprises en 1896. Il a déclaré, non pas de façon détournée, mais directement, que la Grande-Bretagne, si le Canada lui en faisait la demande, serait consentante à nous accorder une préférence, contre réciproque de la part du Canada. La position que je pris alors fut celle-ci : que si la Grande-Bretagne doit nous donner une préférence, c'est au parti libéral à pendre les devants pour l'obtenir, et non au parti conservateur, car celui-ci est fondé sur la protection.

C'était là le principe primordial avec lequel les conservateurs se présentaient devant le pays, au lieu que notre politique, à nous, est plutôt basée sur le libre-échange. Par conséquent, nous sommes bien plus à l'aise pour faire des concessions à la Grande-Bretagne que ne pourrait l'être le parti conservateur. Mais nous nous aperçûmes, en prenant le pouvoir, que sir Charles Tupper avait été bien trop confiant, et que le gouvernement anglais n'était pas du tout disposé à se départir de sa politique fiscale. En conséquence, il nous fallut prendre la position que nous avons prise. Comme nous ne pouvions pas obtenir une préférence impériale, nous jugeâmes à propos de prendre les devants en accordant nous-mêmes une préférence. Pourquoi avons-nous fait cela ? Parce que c'était la meilleure mesure de réforme de tarif que nous pouvions prendre. Et nous nous en sommes bien trouvés. Il est possible que quelques espérances aient été déçues ; néanmoins les résultats sont là, et ces résultats démontrent que notre commerce avec la Grande-Bretagne a presque doublé depuis cinq ans.

Mon honorable ami a encore pris à partie ce soir la préférence anglaise. Mais, en agissant de la sorte, il a fait comme tous ceux de son parti, c'est-à-dire que, tout en attaquant la préférence en paroles, ils n'ont jamais osé l'attaquer en actions. Pas un d'entre eux n'a pu s'assurer assez de courage pour entrer bravement dans la lutte. Ils voulaient bien blesser, mais cependant ils craignaient de porter des coups. Si la préférence a donné les résultats qu'ils affirment, c'est-à-dire si elle a été aussi funeste qu'ils le disent au pays, comment se fait-il, au nom du ciel ! qu'ils ne l'aient pas combattue depuis longtemps? Pourquoi ne l'ont-ils pas combattue ce soir même ? Quand nous avons opté pour la préférence envers la Grande-Bretagne, nous avons obtenu quelque chose. Nous avons obligé le gouvernement anglais à dénoncer les traités belge et allemand. Mon honorable ami nous a attaqués au sujet de la politique que nous avions suivie en ces conjonctures. Et quel en a été le résultat ? Il me répugne d'avoir à parler encore de tout cela, d'autant plus qu'on en a déjà si souvent parlé. Mais, vu qu'on nous a attaqué, je dois attirer de nouveau l'attention de la Chambre sur le fait que le parti conservateur, à diverses reprises, a pressé le gouvernement anglais de dénoncer les traités belge et allemand. Ils ont échoué, et nous avons réussi. Et c'est là pourquoi ils nous attaquent aujourd'hui. Eh bien, M. l'Orateur, nous ne pouvions pas faire disparaître les entraves qui nous liaient à l'Allemagne et à la Belgique sans que ces traités fussent dénoncés. Et, après avoir obtenu ainsi la dénonciation de ces traités, nous ne voyons pas qu'il convienne de nous attaquer parce qu'il s'en est ensuivi l'état de choses existant actuellement entre le Canada et la Grande-Bretagne. Nous avons fait un grand pas en avant. Nos efforts peuvent être couronnés ou non de succès. Si ces efforts réussissent, alors nous serons bien vengés ; dans le cas contraire, nous aurons à déclarer quelle attitude nous entendons prendre à l'égard de l'Allemagne.

Maintenant, je dirai quelques mots en réponse aux questions que n'a posées mon honorable ami, quant à l'attitude que nous prendrons lors de la prochaine conférence. Mon honorable ami exige de nous une réponse explicite à ses questions. Or, ces questions ne manquent pas de présenter un côté assez plaisant. Il dit : Le premier ministre s'en va à Londres, mais il n'aura aucun motif de siéger à la conférence, car il n'aura rien à dire—il ne veut pas discuter la question de la défense de l'empire, et il ne peut pas discuter la question des relations commerciales.

Je ne crois pas que l'honorable député ait lu attentivement, et avec la prénétration dont il fait preuve habituellement, la dépêche de M. Chamberlain. Et, cela étant, il me permettra de lui relire cette dépêche :

Le gouvernement de Sa Majesté veut profiter de l'avantage de la présence des premiers ministres des colonies au couronnement pour discuter avec eux les questions des relations politiques entre la mère patrie et les colonies, de la défense impériale, des relations commerciales de l'empire.

Maintenant, pourquoi vais-je en Angleterre ? Je vais en Angleterre pour discuter la question des relations commerciales entre les diverses parties de l'empire. Je vais en Angleterre, à la demande et à l'invitation du gouvernement impérial. Le gouvernement impérial a donc quelque chose à nous proposer, au sujet de ces relations commerciales. Je ne saurais, en vérité, concevoir que M. Chamberlain, qui est le secrétaire des colonies, invitant les représentants de ces colonies à se rendre en Angleterre pour y parler de relations commerciales, sans que le gouvernement anglais eût quelque chose à nous proposer à ce sujet. Mon honorable ami peut-il donner une autre interprétation à cette invitation ? Croit-il réellement, quand le secrétaire des colonies nous invite à aller causer de relations commerciales, que ce soit là pure affaire de forme ? Cette invitation n'a-t-elle pas été plutôt faite parce que quelque chose est survenu, ou devra survenir, qui rendra possible la discussion de ces relations commerciales ? Mon honorable ami n'est pas sans savoir, comme tout le monde du reste, que les conditions économiques de la Grande-Bretagne sont maintenant changées. Ce qui n'a pu être proposé en 1897, peut l'être en 1902. En 1897, la politique fiscale en vigueur aujourd'hui n'existait pas alors. En 1897, l'on n'avait pas imposé de droits sur la farine et les blés, et ces droits existent aujourd'hui. Par conséquent, de nouvelles circonstances ont surgi en Angleterre qui rendent possible en 1902 ce qui ne l'était pas en 1897. Mais mon honorable ami ajoute : Qu'avez-vous fait durant tout ce temps-là ? Vous êtes-vous remués afin d'arriver à quelque chose ? La réponse est facile, car cette réponse c'est l'invitation que nous avons reçue. Nous nous sommes préparés, dans l'intervalle, à rencontrer le secrétaire des colonies et nos collègues des autres parties du monde, afin de discuter avec eux cette même situation commerciale que de récents événements ont fait naître en Angleterre. Nous sommes aujourd'hui en position de pouvoir faire au gouvernement impérial des offres qui n'étaient pas possibles en 1897. En 1897, nous nous réunîmes pour discuter certaines choses et nous adoptâmes certaines résolutions. J'espère que nous en avons obtenu de bons résultats. Dans tous les cas, rien de nuisible ne s'en est ensuivi, et je suis sincère quand je prétends que nous nous en sommes bien trouvés. En cette année 1902, je me rends à Londres, prêt à écouter les propositions qui pourront nous être faites sur des sujets d'ordre colonial. Le premier pas a été fait qui puisse rendre possible une préférence pour des marchandises canadiennes que nous n'aurions pas pu obtenir en 1897. Il peut se faire, maintenant, que nous réussissions à nous ouvrir un marché. J'ai dit, en 1897, qu'il ne pouvait nous convenir de jeter le désarroi dans les conditions économiques de l'Angleterre. Nous ne voulions pas alors rien faire qui pût amener des changements trop brusques dans la Grande-Bretagne. Nous nous sommes rendus compte que les relations devaient être cordiales entre la Grande-Bretagne et le Canada, et qu'il était important que le sujet fût discuté en dehors des préjugés existant dans tous les pays. En ce pays, nous retirons nos revenus des douanes, tandis qu'en Angleterre c'est le libre-échange qui est la grande source de revenus.

Personne ne peut aller en Angleterre et réussir en quoi que ce soit, s'il croit qu'il réussira à imposer là-bas ses vues. Il nous faut trouver un terrain d'entente où les populations de la Grande-Bretagne et les populations des colonies pourront se rencontrer, chacun donnant quelque chose du sien, ce qui est le meilleur moyen d'amener un arrangement acceptable à tous. Mon honorable ami demande encore : Qu'allez-vous proposer ? Nous allons d'abord écouter les proposition qui nous seront faites par les autorités anglaises. Je présume, d'après les rapports que j'ai en mains, que le gouvernement de la Grande-Bretagne a des propositions à faire aux colonies sur ce sujet des relations commerciales ; car, s'il n'en a pas, ce serait pure folie que de nous demander d'entrer en discussion à ce sujet. Après que nous aurons connu les propositions que le gouvernement impérial désire présenter, nous verrons si nous pouvons les accepter ; et, que nous acceptions ou non ces propositions, nous nous rendons en Angleterre avec l'intention d'obtenir, si possible, une préférence pour les marchandises canadiennes sur le marché anglais. Voilà l'objet que nous avons en vue.

Maintenant, M. l'Orateur, mon honorable ami nous a dit, il y a un instant, qu'il serait heureux de voir cette Chambre adopter une résolution à l'unanimité. Je suis heureux, à mon tour, de pouvoir dire que rien ne saurait me faire plus plaisir. Puisqu'il m'a offert le rameau d'olivier, je suis prêt à le rencontrer sur ce terrain afin de discuter une proposition ou une résolution que nous pourrions rédiger de telle sorte qu'elle puisse être adoptée à l'unanimité. Voilà la seule réponse que je puisse donner, en ce moment, à mon honorable ami. Il désirait recevoir de moi une réponse sincère à la question qu'il m'a posée. Je crois que je puis dire que mes réponses ont été telles qu'il a pu les désirer. J'ai répondu sincèrement au sujet de la question militaire ; j'ai répondu sincèrement au sujet de la question commerciale. Et si mon honorable ami est disposé à persévérer dans le même esprit conciliant, il s'apercevra que je serai toujours on ne

peut plus heureux de le rencontrer à mi-chemin pour tout ce qu'il pourrait avoir à proposer.

M. W. R. BROCK (Toronto-centre) : Le très honorable premier ministre, en commençant sa réplique—si tant est que cela puisse être appelé une réplique—au discours prononcé par le chef de l'opposition, a déclaré qu'il était regrettable que le chef de l'opposition eût réservé la discussion de cette question importante, probablement la plus importante qui se soit jamais présentée à l'attention de cette Chambre ou de ce pays, pour les dernières heures de la session. Je crois, M. l'Orateur, que nous devons blâmer le premier ministre lui-même d'avoir laissé, non seulement cette Chambre, mais tout le pays, dans l'ignorance complète de la position qu'il entendait prendre en se rendant en Angleterre pour y discuter cette question.

A l'heure qu'il est, je puis le dire, non seulement la Chambre et le pays, mais l'empire tout entier, ont les yeux fixés sur le gouvernement canadien, et se demandent avec anxiété quelle sera son attitude dans ce moment de crise. Le premier ministre et son gouvernement ayant négligé de dire ce qu'ils feraient, le flair politique que le premier ministre se vante de posséder a lieu d'être mis en doute. La situation de ce pays à l'heure qu'il est, au point de vue national, politique et commercial, comporte un grand enseignement pour nous et pour le reste du monde civilisé. Ce parlement représentant de l'Atlantique au Pacifique, le Canada, un pays que l'on fait voir au reste du monde comme si avantageux à habiter ; ce parlement est réuni depuis près de trois mois, sans nous avoir donné signe d'aucune politique déterminée. Un gouvernement qui n'a pas de politique définie est indigne de ce nom. Le pays et l'empire britannique tout entier veulent connaître sa politique. La députation a été heureuse, comme elle l'est d'ordinaire, d'entendre les éloquentes paroles du premier ministre, mais je défie n'importe quel député de nous dire à sa place, quelle attitude les représentants de ce gouvernement entendent tenir lorsqu'ils iront en Angleterre. Le premier ministre nous a dit qu'ils écouteraient ce que d'autres auront à dire ; pour moi, je suis d'avis que ce gouvernement, ayant à sa tête un premier ministre d'une aussi grande réputation, devrait être représenté par des gens qui, au lieu de se borner à écouter, prendraient l'initiative. Les hommes d'Etat anglais sont toujours à nous dire qu'ils comptent sur nous pour se guider, en matière commerciale.

Mais, si l'on y regarde de plus près, on s'apercevra que les difficultés que le premier ministre a à combattre lui viennent de ses propres collègues. L'embarras provient des déclarations échevelées que certains d'entre eux se sont permises, lorsqu'ils ont sollicité le suffrage populaire, en 1896. Mais, se demande le premier ministre, si nous protégeons le Canada par rapport aux marchandises canadiennes, qu'avons-nous à donner à l'Angleterre ? Je le prierai de porter ses regards au delà de la frontière. Les Etats-Unis ont protégé à outrance tous les articles qu'ils peuvent fabriquer, et cependant, les Etats-Unis sont un des pays qui importent le plus de marchandises anglaises ; ils perçoivent sur ces marchandises-là un montant de droits extraordinaire. N'est-ce pas un exemple pour nous. Ne pouvons-nous pas protéger nos propres industries, et en même temps importer une quantité considérable de marchandises anglaises ? Nous donnons aux marchandises de provenance anglaise une préférence que nous refusons à celles de tous les autres pays. Nous importons aujourd'hui des marchandises allemandes sur lesquelles nous payons pleins droits. Et, cependant, nous importons subrepticement par le canal de l'Angleterre une bien plus grande quantité de ces mêmes marchandises, grâce à la faiblesse et à la négligence dont le premier ministre a fait preuve lorsqu'il est allé en Angleterre. Après avoir obtenu la dénonciation des traités belge et allemand, le premier ministre demande ce que nous pouvons faire de plus. La Belgique et l'Allemagne ont inscrit le Canada sur le tableau noir. Ne pouvions-nous pas demander à l'Angleterre d'intercéder pour nous, de faire servir à notre avantage la grande habilité de ses hommes d'Etat et sa grande réputation ; de prier l'Allemagne de renoncer à l'attitude qu'elle a prise, en considération de la gratuité des importations allemandes en Angleterre ? Quand lord Salisbury a déclaré qu'il accordait ce privilège pour le bien de l'empire, il n'avait pas d'arrière-pensée. Nous savons ce que renferme l'empire. Or, dans l'intérêt de l'empire, n'aurait-il pu dire à l'Allemagne : " Accordez au Canada les mêmes droits qu'au reste de l'empire, sinon, l'Angleterre va imposer des droits sur les marchandises que vous lui envoyez ? " Savez-vous bien, M. l'Orateur, ce que cela signifierait ? Ni plus ni moins qu'une réduction d'un tiers du commerce allemand. La ville de Londres est un des plus grands centres de distribution des marchandises d'Allemagne et du continent. Les Allemands y envoient leurs échantillons, ils y ont leurs comptoirs, et ce sont les plus considérables qu'ils aient dans le monde. Leurs marchandises sont expédiées en Angleterre, et elles y sont vendues. Et, dans plus d'un cas, ils les réexpédient de là dans les pays étrangers sous la couleur de marchandises anglaises. Je prétends donc que lord Salisbury a parlé sans arrière-pensée, comme d'ailleurs c'est toujours la règle chez les hommes d'Etat anglais. Il n'en est pas ainsi des nôtres ; lorsqu'ils parlent, on ne sait pas toujours s'ils expriment vraiment leur pensée. Quand lord Salisbury a dit qu'il voulait cela pour le bien de l'empire, il disait vrai et il n'entendait pas que le Canada, qui est une partie intégrante de cet

empire, eût à souffrir. Je prétends donc que l'attitude prise par le premier ministre en Angleterre a eu les plus mauvais résultats pour l'empire ; il a dit que nous ne voulions rien en retour de la préférence que nous accordions à l'Angleterre, et que cette préférence n'était que l'expression de notre bonne volonté et de nos bons sentiments à son égard. C'eût été bel et bon si nos moyens nous eussent permis de donner quelque chose sans aucun retour ; mais nous cherchons des immigrants dans toutes les parties du monde. en Angleterre comme ailleurs, nous voulons que le Canada se peuple, et je suis d'avis que le temps présent est celui où il faut régler cette question. A l'instar du chef de l'opposition, je dirai que le premier ministre ne rencontrera pas d'obstacles de la part de la gauche s'il va à Londres pour parler d'affaires et non pour faire du sentiment. Je n'ai aucun doute qu'il soit déterminé à faire triompher les plus chers intérêts du Canada ; je suis assez fier de lui comme homme d'état canadien pour dire cela ; mais je crains que son cœur ne balance entre le libre-échange et la protection, lorsque je vois au sein même du cabinet l'affirmation d'opinions qui ne tendent pas au même but. Par conséquent, il ne lui appartient pas de jeter la pierre aux membres de la gauche. Notre parti est uni, nous travaillons encore, comme nous l'avons fait depuis un quart de siècle, à accentuer le progrès de l'empire britannique. Mais nous voulons avant tout que le Canada appartienne aux Canadiens.

Le premier ministre trouve impossible que le Canada soit aux Canadiens et que nous puissions en même temps espérer une préférence sur le marché d'Angleterre. Mais ne vaut-il pas mieux pour l'Angleterre, que sa colonie du Canada soit puissante que faible ? Tout ce que l'Angleterre pourra faire pour augmenter la puissance de ses colonies, elle le fera, comme elle l'a toujours fait d'ailleurs. Nous avons été invités à aller discuter à Londres des questions relatives au bien de tout l'empire. Il se peut que nous ne soyons pas tous d'accord, mais je ne vois pas que ce soit là une raison pour que le premier ministre refuse de discuter aucune proposition ou aucun avis qui ait pour objet l'affermissement des moyens de défense de l'empire. La défense de l'empire n'importe-t-elle pas au Canada ? Nous y avons courageusement contribué autrefois, et nous le ferons encore dans toute la mesure de nos forces chaque fois que nous y serons appelés. Je sais quelles difficultés le premier ministre a à combattre ; je le sais tout-puissant dans la province de Québec, et je vois quel embarras il en résulte tous les jours. Un de ceux qui furent ses plus fermes appuis lors des deux ou trois dernières élections, est pour lui un homme dangereux à l'heure qu'il est. M. Bourassa —c'est de lui que je veux parler—vient d'acquérir la propriété d'un journal qui a nom Le Pionnier, si je ne me trompe. Il y a là une menace pour le premier ministre, car il veut obtenir de ce monsieur, et des partisans qu'il s'est faits, toute l'aide possible. Je dirai, non pas que ces gens ont des opinions condamnables au point de vue du loyalisme, mais qu'ils tiennent très fort aux opinions qu'ils ont, de sorte que le parti au pouvoir ne doit, ni ne peut les considérer comme quantité négligeable. Ces opinions là ont beaucoup de force dans la province de Québec, parce que, sans être celles de la majorité, peut-être sont-elles cependant d'accord avec celles d'une minorité nombreuse. Voilà ce que le premier ministre a à redouter, et certes, dans les circonstances, il mérite nos sympathies.

Par contre, il n'y a aucun danger à discuter avec les hommes d'Etat anglais la question des relations politiques de l'empire. Le premier ministre pourra exprimer toute son opinion à ce sujet ; et nous le savons très habile raisonneur ; mais il semble douter et hésiter. Il est possible que ses opinions ne s'accordent pas avec les représentants du reste de l'empire ; la chose est déjà arrivée. Lorsqu'il rencontrera à Londres ces divers représentants, il devra leur exprimer bien franchement l'opinion de ses compatriotes, et cette opinion, c'est qu'il faut à nos industries la protection. Il n'y a pas chez les Canadiens deux manières de voir à ce sujet, le premier ministre, pourra le dire sans crainte.

La députation a assisté à des conversions remarquables. Le député de Norfolk-nord a prévenu le premier ministre que l'opinion publique en ce pays n'a pas changé, mais que ce sont les politiciens, autrefois champions du libre-échange, qui ne sont plus les mêmes. Le premier ministre, comme nous tous, devra donc modifier ses vues, avant que nous obtenions de l'empire ce que nous croyons nous être dû. Je prie donc le premier ministre de s'entendre avec le chef de l'opposition, comme il le lui a demandé, avant de s'embarquer pour l'Angleterre. Je crois cette précaution nécessaire. S'il se laisse guider par l'opposition dans cette circonstance, son prochain voyage en Angleterre sera beaucoup plus heureux que le premier qu'il y a fait.

M. CHARLTON : Mon honorable ami de Toronto, qui vient de reprendre son siège, a dit une grande vérité en déclarant que la prochaine conférence de Londres doit être un événement de la plus grande importance. Je ne puis que regretter avec lui que cette grave question n'ait pas fait l'objet d'une discussion en cette Chambre, à une époque moins avancée de la session. Elle mérite qu'on la discute à fond, et je crois que le gouvernement sera heureux que les députés de chaque côté de la Chambre expriment leur opinion à cet égard. Les critiques qu'on a jugé bon de faire au sujet de la conduite du gouvernement et de sa réponse à la dépêche du secrétaire d'Etat pour les colonies, par rapport à la défense

de l'empire, ne me semblent pas mériter mon entière approbation. Les intérêts du Canada devraient faire l'objet de la plus sérieuse considération de la part de chaque Canadien, et je crois que notre pays obéit à un esprit de fidélité au drapeau anglais, qu'il est prêt à faire tout son devoir envers la mère patrie, comme il l'a toujours fait dans le passé, et comme il le fera à l'avenir. Mais, M. l'Orateur, je ne suis pas prêt à dire qu'il faut lier le pays, qu'il faut lui faire signer un engagement et l'obliger, selon les conditions qu'on voudra bien lui imposer, quant au montant à contribuer, quant au nombre de soldats à fournir, à la défense de la mère patrie. Je crois, au contraire, que la décision de toutes ces questions devrait être laissée au peuple canadien. Le Canada comme pays, compte 140 années de progrès toujours croissant, et durant toute cette période, ses aspirations vers l'autonomie n'ont cessé de s'accentuer. En 1837, il y a eu des troubles dont est né le gouvernement responsable ; en 1867 s'est faite la Confédération, et depuis ce temps-là nous sommes devenus une nation. Nous sommes entrés en possession de notre autonomie nationale et du gouvernement autonome en 1867, époque depuis laquelle nous avons marché de progrès en progrès. Nous avons commencé par acquérir l'Ile du Prince-Edouard, puis nous nous sommes portés acquéreurs des vastes terres de Rupert et de la Colombie Anglaise. Nous avons étendu notre domination d'un océan à l'autre ; nous avons inauguré en 1878, une politique nationale que ses auteurs ont léguée au gouvernement actuel, qui, de fait, l'a acceptée ; et en tout cela nous avons favorisé dans toute la mesure de nos forces, les intérêts de notre pays natal. L'aide que nous avons accordée à l'Angleterre dans l'Afrique australe, nous la lui avons accordée de plein gré. Notre conduite à ce sujet a fait rejaillir sur nous le plus grand honneur et a contribué à mettre le Canada en évidence ; nous avons révélé au monde l'importance de nos ressources, la valeur de nos soldats ; nous avons appris aux nations qu'elles doivent compter avec nous, et je prétends que l'état de choses actuel est préférable à n'importe quel arrangement qui pourrait résulter d'une discussion de la défense impériale conduisant à la signature d'un contrat en vertu duquel le Canada se trouverait dans l'obligation de faire telle ou telle chose déterminée. Je crois qu'il n'en faudrait pas plus pour créer du mécontentement dans la pays et qu'il est de l'intérêt de l'Angleterre et du Canada de laisser les choses dans l'état où elles sont, et de ne pas nous enlever la liberté de décider nous-mêmes ce que nous aurons à faire par rapport à la défense de l'empire. Si nous allions nous engager à faire où à ne pas faire telle ou telle chose, à fournir tant de soldats et tant d'argent, l'Angleterre pourrait bien un jour ou l'autre être appelée à faire une guerre qui ne serait pour nous d'aucun intérêt, et

M. CHARLTON.

cela, dans des circonstances qui seraient de nature à nous inspirer de la répugnance, ce qui, vu notre obligation de marcher quand même, pourrait avoir des conséquences particulièrement désastreuses. M. l'Orateur, la seule guerre de première importance que le Canada soit peut-être appelé à faire un jour, il la fera centre nos puissants voisins, les Etats-Unis. S'il fallait qu'une telle calamité fondît sur nous, nous n'aurions rien à épargner, nous donnerions jusqu'à notre dernier soldat, jusqu'à notre dernier dollar pour sortir victorieux d'une lutte où notre existence serait en jeu. A part cela, je ne vois pas quelle conséquence peuvent avoir pour nous les démêlés de l'Angleterre avec les pays étrangers. Si nous avons pris part à la guerre d'Afrique, ce n'est pas parce que nous y avions intérêt, notre commerce avec le Sud-africain, était des moins importants.

C'est le sentiment seul qui a inspiré notre participation à cette guerre ; c'est un pur sacrifice que nous avons fait là, et nous l'avons fait parce que nous voulions contribuer à la conservation du prestige de l'Angleterre et de sa suprématie dans l'Afrique-australe, sachant bien que si elle perdait ce pays-là, elle perdrait par là même son rang parmi les nations. D'autres nations peuvent attaquer le Canada, mais nos puissants voisins du sud ne permettront jamais qu'il se fasse contre notre pays une attaque ayant pour objet de l'enlever à l'Angleterre pour le placer sous une autre domination. Nous sommes parfaitement rassurés de ce côté. Je le répète, la seule guerre sérieuse qui pût menacer notre existence serait celle qui se déclarerait entre l'Angleterre et les Etats-Unis.

On a affirmé que nous avons peu contribué jusqu'ici à la défense de l'empire ; je prétends, au contraire, que nous y avons contribué dans une large mesure. Nous avons construit à travers ce continent un chemin de fer dont le coût a presque doublé notre dette nationale ; or, ce chemin ajoute au prestige, aux commodités et à la puissance de l'Angleterre. C'est pour elle une voie militaire entre l'Europe et l'Asie. Nous avons contribué de différentes façons notre large part à l'établissement, à l'accroissement de la puissance de l'Angleterre et à l'édification de l'empire. Le Canada est appelé à résoudre de grands problèmes qui le concernent intérieurement, des problèmes dont la solution exige de grandes dépenses ; or, l'argent qu'il faut pour cela, nous en ferions un mauvais usage si nous allions le consacrer à l'avancement des intérêts britanniques en Chine, ou dans l'Archipel, ou dans quelque autre lointaine partie du globe, où nous n'avons aucun intérêt direct à défendre. Il faut nous occuper de notre grand Nord-Ouest qui est sur le point d'être inondé de population. Il s'y rend cette année 200,000 personnes ; l'année prochaine, il s'y en rendra peut-être 300,000. La population se précipite vers ce pays comme les flots d'une rivière qui déborde. Nous n'avions pas, l'année dernière, de moyens suffisant au trans-

port de la récolte, dont 18,000,000 de boisseaux sont restés dans la région qui les avait produits. Que ferons-nous lorsque la population aura doublé, triplé et quadruplé ? Il faut donc faire tous les efforts possibles pour mettre cette région à même de rendre ses produits sur le marché. A mon sens, le gouvernement ferait bien de construire le chemin de fer Trans-Canada depuis Québec jusqu'à Fort-Simpson ; ce chemin traverserait la vallée de la rivière à la Paix et aurait des embranchements qui s'étendraient jusqu'à la vallée de la Saskatchewan et dans d'autres parties du Nord-Ouest, créant ainsi à ce grand pays un débouché, et déterminant la réglementation des tarifs des autres chemins de fer. Des travaux de ce genre exigent impérieusement qu'on emploie des ressources et de l'argent. Je le répète, les intérêts de ce pays, de cette moitié du continent qui est destinée à être le foyer d'une grande nation, ne souffrent pas que nous allions faire pour l'empire plus de sacrifices que notre jugement ne doit nous le conseiller. C'est pour cette raison que j'approuve l'attitude du premier ministre à ce sujet.

Il y a autre chose qu'il faut aussi considérer. Si nous allions unir notre sort à celui de la Grande-Bretagne, si nous allions nous engager à payer tant par année et à fournir tant de soldats pour la défense de l'empire, nos voisins, les Américains, pourraient croire que nous sommes devenus partie à un contrat d'après lequel nous travaillons, conjointement avec une nation européenne, au maintien de ses armements, et cela pourrait peut-être porter les Etats-Unis à intervenir.

M. CASGRAIN : Foin !

M. CHARLTON : Foin si vous voulez, mais il y aurait là 80,000,000 d'hommes, avec toutes leurs préventions, toutes leurs antipathies et toutes leurs animosités, pour mettre cette idée à exécution, et c'est peut-être ce que nous n'aimerions pas. Bien qu'une pareille conduite de la part des Etats-Unis fût souverainement injuste et déraisonnable, ce que je prévois pourrait fort bien arriver, et je ne crois pas que, dans les circonstances, il faille les inviter à venir nous enlever notre autonomie ; nous voulons la garder. Nous voulons donner comme nous croyons devoir donner, et nous donnerons comme nous le devrons en toute occasion. Je suis d'avis que nous devons être absolument satisfaits de notre condition actuelle.

Un mot, maintenant, M. l'Orateur, au sujet du commerce. Je me déclare favorable, comme je l'ai toujours été, à ce que nos produits naturels jouissent d'une préférence sur le marché anglais. Cette préférence, j'espère que nous l'obtiendrons. Bien que celle de 33⅓ pour 100 que nous avons accordée à l'Angleterre, tout en ayant pour effet de réduire les droits, ne fasse pas trop honneur à notre jugement ; que ce soit une simple réforme fiscale et qu'elle ait peut-être été adoptée pour cette raison, cependant, elle n'est pas tout simplement l'effet du sentiment. Et lorsque, il y a quelques semaines, l'Angleterre imposa des droits sur le blé—nouvelle édition des lois sur les céréales —je me suis demandé si le Canada ne pourrait pas obtenir une préférence équivalant à ce droit-là, c'est-à-dire à moins de 5 pour 100, au lieu de 33⅓ pour 100 que nous accordons. Nous ne l'avons pas obtenue, et je ne crois pas qu'il y ait lieu d'espérer une préférence sur le marché anglais, c'est-à-dire une préférence réelle, tangible ; et si elle n'était pas d'au moins dix pour cent elle ne serait ni tangible, ni désirable. Nous pourrions offrir une préférence de 33⅓ pour 100, comme nous le faisons aujourd'hui, en retour d'une préférence de 10 pour 100 ; ce serait un marché fort avantageux, mais je ne crois pas qu'il faille y compter.

Je vois dans les nouvelles de ce soir, un passage très significatif où il est dit que le comté de Bury en Angleterre, où une élection générale vient d'avoir lieu, et qui donnait, à la dernière élections générale, une majorité conservatrice de 849 voix, a élu un libéral, à une majorité de 414, ce qui représente un déplacement de 1,263 voix. Or, cette élection ne s'est faite que sur la question de la taxe du pain. A mon sens, cela veut dire que la nouvelle politique du gouvernement impérial actuel est son coup de mort pour les prochaines élections. Il n'est pas du tout certain que la politique adoptée par le gouvernement conservateur signifie le retour des lois sur les céréales en Angleterre, ni la continuation de la politique consistant dans l'imposition de droits sur les produits naturels. Pourquoi, je ne crois pas que ce soit cela ; je ne crois pas que nous devions faire reposer nos espérances sur l'adoption d'une politique de ce genre, comme politique permanente en Angleterre.

En jetant un coup d'œil sur les rapports du commerce d'Angleterre, on est naturellement frappé de l'insignifiance du commerce canadien par rapport à celui des possessions anglaises en général, et surtout par rapport au commerce international d'Angleterre. Les importations d'Angleterre se sont chiffrées, l'année dernière, à $2,600,000,000, dont $547,000,000 représentaient des importations venant des possessions britanniques, et $108,-000,000 celles qui provenaient du Canada. La proportion totale des importations du Canada était de 4.2 pour 100, et celle des importations du Canada par rapport aux pays étrangers était de 5¼ pour 100, et la proportion totale des importations provenant des possessions britanniques était de 20 pour 100, tandis que les importations étrangères étaient de 80. Or, l'Angleterre va-t-elle adopter une ligne de conduite qui mettra en danger cette proportion de 80 pour 100 de ses importations, pour favoriser un commerce qui ne représente que 4 pour 100 ? C'est fort douteux.

Les exportations d'Angleterre, l'année dernière, se sont chiffrées, en tout, à $1,771,000,-

000, dont $1,261,000,000 sont allés à l'étranger, $510,000,000, dans les possessions britanniques, et $45,293,000 au Canada. Ces chiffres sont tirés des rapports anglais, et la livre a été convertie en dollars au moyen de la multiplication par cinq. Les exportations d'Angleterre au Canada ont représenté 2½ pour 100 des exportations totales, et leur proportion par rapport aux exportations dans les pays étrangers a été de 3½ pour 100, tandis que la proportion des exportations d'Angleterre dans les pays étrangers par rapport au chiffre de ses exportations totales a été de 71 pour 100.

On accorde un avantage de 71 pour cent aux pays étrangers, alors que le Canada n'a que 2½ pour cent. Ces chiffres me portent à croire que nos espérances sont bien aléatoires. Pourquoi compter que ce pays adopterait une politique qui mettrait en péril un commerce d'importation représentant 80 pour cent, et un commerce d'exportation de 71 pour cent de tout son trafic? A mon avis, cela est impossible, et c'est pourquoi je suis convaincu comme je l'étais, il y a un an, alors que j'ai discuté cette question, que toutes nos espérances au sujet du tarif différentiel ne reposent sur aucune base solide, qu'elles sont irréalisables. C'est là ma conviction. Cependant, je serais heureux de pouvoir me tromper, et je concoure dans l'opinion exprimée par mon honorable ami de Toronto, quand il disait que nous pouvons accorder à l'Angleterre une préférence commerciale, sans abandonner la politique de protection, ou celle d'un tarif de revenu. Nous pourrions atteindre ce but en adoptant une résolution semblable à celle que j'avais l'honneur de proposer, ici même, le 23 février dernier, à l'effet que nous accorderions à tous les pays qui admettraient en franchise tous les produits naturels du Canada, une préférence de 40 pour cent. Il doit exister un moyen de préparer un tarif qui, tout en accordant cette préférence de 40 pour cent, nous conserverait encore une protection suffisante. Soit qu'on retranche, soit qu'on ajoute ces 40 pour cent, suivant le cas, pour ou contre les pays qui refuseraient d'admettre en franchise nos produits naturels, cette protection existerait quand même.

On me permettra, M. l'Orateur, de déclarer qu'à mon point de vue, nous n'avons pas beaucoup d'obligations envers l'Angleterre. J'aimerais savoir quel est le privilège dont nous jouissons sur le marché anglais, que ne possèdent pas la Russie, les Etats-Unis, l'Allemagne et tous les autres pays du monde. Nous sommes obligés de faire la concurrence, sur ce marché, à toutes les autres nations. Nous ne sommes pas plus favorisés que ces dernières, même lorsqu'il s'agit du commerce des bestiaux. Actuellement, nous accordons à l'Angleterre une préférence de 33⅓ pour cent, et, quand la mère patrie impose un droit de 5 pour cent sur le maïs, elle n'exempte pas le Canada de payer cet impôt ; j'espère que, lorsque le premier ministre sera à Londres, il s'occupera de toutes ces questions.

Mieux vaudrait pour nous laisser de côté la question de sentiment, et discuter cette matière au point de vue des affaires. Je partage entièrement l'opinion du premier ministre sur la question de la défense de l'empire ; avec lui je dis qu'il vaut mieux que, sous ce rapport, nous conservions le statu quo, ce qui n'empêchera pas le Canada de remplir complètement son devoir envers la métropole. Pas besoin pour cela de conventions écrites. D'un autre côté, je considère que nos relations commerciales avec la Grande-Bretagne pourraient être améliorées. Si nous ne pouvons obtenir la préférence commerciale, il nous est facile d'accorder aux pays qui admettront en franchise nos produits naturels, une préférence contre les autres nations qui nous refuseront ce privilège. Quel que soit le cours des événements, nous devons discuter ce sujet en hommes d'affaires, honnêtes et patriotes. A quoi servirait-il de battre monnaie, au point de vue politique, avec cette question? Je crois, avec mon honorable ami de Toronto, que le premier ministre se rendra en Angleterre comme un Canadien désirant sincèrement favoriser les intérêts de sa patrie, et qu'il remplira cette tâche dans toute la mesure de son habileté On peut critiquer ce qui a été fait dans le passé, comme on s'attaquera au résulat des délibérations à venir, mais il n'en sera pas moins regrettable de nous voir traiter cette question au point de vue mesquin des intérêts de parti politique. Souhaitons à l'honorable chef du gouvernement et à ses collègues qui l'accompagneront en Angleterre, le plus grand succès possible, le courage de défendre les droits du Canada, l'habileté nécessaire pour résister aux cajoleries dont ils seront l'objet de toutes parts. Espérons qu'ils nous reviendront de cette mission importante avec les résultats les plus avantageux pour notre patrie.

L'honorable M. HAGGART : M. l'Orateur, je veux faire certaines remarques sur l'importante question dont la Chambre s'occupe maintenant. Il y a quelques semaines, le secrétaire d'Etat aux colonies nous demandait d'envoyer des délégués aux fêtes du couronnement, les représentants du Canada devant profiter de cette circonstance pour discuter certaines questions avec les délégués des autres colonies. Dans sa lettre, M. Chamberlain fait allusion, d'abord, aux relations politiques qui doivent exister entre l'empire britannique et ses colonies. A mon avis, c'est la question la plus importante qui sera soumise à la conférence de Londres. Vient ensuite la défense de l'empire. Sans doute, il est beau pour le très honorable premier ministre de parler de ce que nous ferions pour défendre le Canada, si l'occasion s'en présentait. On ne peut que l'admirer en l'entendant déclarer que nous dépense-

rons jusqu'à notre dernier sou, que nous répandrons jusqu'à la dernière goutte de notre sang pour repousser l'étranger qui s'attaquerait à notre territoire. Ce sont là des paroles en l'air dont on ne saurait retirer rien de pratique. Le Canada fait partie du plus grand empire qui a jamais existé sur la surface du globe. Comme un homme d'Etat anglais célèbre le déclarait à M. Barton, qui entretenait à l'égard de l'Australie les sentiments que nourrit, pour le Canada, le chef de notre gouvernement, et qui considérait que la défense de l'Australie devait être laissée à la marine et à l'armée de cette colonie, la défense et la possession de l'Australie, comme partie de l'empire britannique, ne seraient jamais mises en jeu dans les eaux de l'Australie, mais bien dans celles de la Méditerrannée. Le sort du Canada, comme partie de cet empire auquel nous sommes si fiers d'appartenir, ne se jouera pas au Canada même. L'événement final se produira sur l'Atlantique ou sur le Pacifique. La nation dont la marine règne en souveraine sur ces deux océans, alors même que notre pays serait d'un bout à l'autre au pouvoir des armées ennemies, pourra toujours exiger, comme condition de paix, que le Canada continue de faire de l'empire britannique. Sur ces deux questions qui nous intéressent à un si haut degré, nous de la race anglo-saxonne qui habitons le Canada, le premier ministre n'a pas de politique déterminée. Pourquoi sommes-nous ici ? Pourquoi nos ancêtres ont-ils quitté les îles britanniques pour venir s'établir dans cette partie du continent américain ? Ils auraient pu se diriger vers des terres plus fertiles, plus faciles à cultiver ; il leur eût été aisé de choisir un climat plus doux. Et ils ont refusé tous ces avantages pour établir ici leur demeure, parce que cette partie de l'Amérique se trouvait soumise aux lois anglaises, et parce qu'ils espéraient, par là, travailler à la grandeur de l'empire. Nous voulons nous montrer dignes de nos aïeux ; les mêmes sentiments nous animent, et nous sommes prêts à travailler de toutes nos forces pour rendre encore plus grand cet empire que nos pères ont fait le plus puissant du monde. Le pionnier anglais dans le nord de l'Amérique avait d'abord en vue—et c'était son espérance—de contribuer à la grandeur de l'empire ; il espérait que le Canada continuerait à faire partie de cet empire. Cependant, le très honorable premier ministre nous dit que nos hommes d'Etat qui se rendront aux fêtes du couronnement n'assisteront pas à la conférence de Londres pour y discuter la question de la défense impériale, mais que, pour eux, toute la discussion se limitera à une simple matière de second ordre, à la question des relations commerciales entre le Canada et l'empire. Quant à moi, j'affirme que le premier sujet que la conférence coloniale devrait discuter devrait être celui des relations politiques entre les différentes colonies et l'empire, la seconde question devant être celle de la défense impériale. Quelle politique l'honorable ministre et ses collègues du gouvernement entendent-ils suivre sur ces questions ? Le premier ministre nous dit que le gouvernement impérial, en invitant à cette conférence les premiers ministres des colonies, aurait dû énoncer une politique quelconque. Pourquoi ne lui a-t-il pas demandé les renseignements nécessaires sur ce point ? En vérité, il a le droit de discuter avec ses collègues l'attitude qu'il entend suivre et les déclarations qu'il devra faire de l'autre côté de l'océan. Quant à la question de la défense de l'empire et des différentes colonies, comme l'honorable gentleman le disait, les autorités impériales doivent énoncer une politique quelconque ; le leader du gouvernement a le droit de connaître cette dernière, dès maintenant, afin de la discuter avec ses collègues, avant son départ pour Londres. Il peut également connaître les vues du gouvernement anglais sur la question de nos relations commerciales. Quelle est la politique du gouvernement sous tous ses sujets ? Il n'en a pas. Il ne veut point discuter les relations politiques entre l'empire et les différentes colonies, et quant à la question de la défense impériale, les ministres se contentent de dire : Nous ne nous engageons à rien, mais dépenserons jusqu'à notre dernier sou, nous répandrons jusqu'à la dernière goutte de notre sang, pour la défense du Canada. Ce n'est pas là ce que nous attendions de l'honorable gentleman.

Le chef de l'opposition et plusieurs de ses partisans croient que nous ne devrions pas être liés par une politique fixe et trop dure. C'est aussi mon sentiment. Nous avons le droit de considérer de temps à autre, suivant que cela est nécessaire, ce que devront être nos relations futures avec l'empire et les différentes colonies, et dans quelles mesures il nous faut contribuer à la défense de l'empire. Il ne faudra pas qu'on nous enlève une parcelle de notre autonomie ; mais cela est bien différent de la position prise par le premier ministre, en refusant de discuter la question de nos relations politiques et celle de la défense de l'empire. Voyons dans quelle position se trouvera le très honorable monsieur. Tout ce qu'il nous a dit, c'est qu'il discutera la question d'un tarif différentiel entre la mère patrie et ses colonies. Et il accentue sa déclaration, en disant : En quoi pouvons-nous accorder une préférence à la Grande-Bretagne ? L'honorable représentant de Toronto, dit-il, ne veut pas que nous réduisions l'impôt sur les lainages, etc. Tout cela n'est que de l'enfantillage. Il y a au Canada des milliers d'articles que nous ne produisons, ni manufacturons, et qu'il n'est pas nécessaire que nous fabriquions ; on pourrait accorder une préférence à l'Angleterre sur tous ces articles. Le ministre des Finances, en présentant la résolution accordant une préférence aux marchandises anglaises, et le premier ministre en appuyant cette proposition, ont tous

deux déclaré que nous ne demandions rien en retour. A maintes reprises, ils ont répété cette déclaration. Quelle attitude l'opposition a-t-elle prise ? Nous avons dit qu'on ne devait pas s'attendre à ce qu'une pauvre colonie comme le Canada, si on la compare avec la mère patrie accordât une préférence en n'obtenant rien en retour. Pas un homme d'Etat anglais n'a demandé ce tarif différentiel et le peuple de la Grande-Bretagne n'aurait jamais espéré cela de nous. L'attitude prise par mon honorable ami de Toronto (M. Brock) est conforme à la raison. La Grande-Bretagne se réjouira de voir le Canada se développer de toutes façons, car si notre pays est propsère, il constituera une aide puissante pour l'empire. Pour cela, il nous faut la protection et non le libre-échange tel que prôné par l'honorable monsieur et ses amis. Le parlement est en session, nous formons une nation libre gouvernée par un parlement ; une occasion, comme jamais il n'en a été offert à une colonie, se présente à nous pour en arriver à une entente entre l'empire et les colonies, et quelle déclaration avons-nous du premier ministre ou de ses collègues relativement à ce qu'ils entendent faire ? Au lieu de mettre le parlement dans leurs secrets, ils nous disent simplement qu'ils discuteront la question de préférence commerciale, lorsqu'ils seront rendus à Londres. L'état des affaires, en 1902, est bien différent de celui qui existait en 1896. En cette dernière année, on aurait repoussé comme impossible le fait que l'Angleterre aurait jamais imposé un droit sur le maïs et le grain. Celui qui a étudié l'économie politique dans ses effets sur les peuples, sait que toujours le libre-échange a été un désastre pour la nation qui suivait cette politique. Ce peuple, surtout lorsqu'il s'agit de la population intelligente de la Grande-Bretagne, finit par comprendre qu'il doit être gouverné par l'intérêt et non par le sentiment ; il reniera le libre-échange pour adopter la protection. Chaque fois que son intérêt l'exigera, le peuple anglais adoptera la protection, et c'est ce que nous avons fait nous-mêmes, quand cela fut nécessaire. De toute nécessité, il nous faut un tarif protecteur ici. Le parti conservateur l'a déclaré à maintes reprises. Ne faire du Canada qu'un pays purement agricole, serait nous condamner à la pauvreté et à l'infériorité vis-à-vis les pays où règne la protection, y compris les Etats-Unis. Il nous faut différentes industries pour donner de l'emploi à toute notre population ; nous devons avoir des ouvriers, des artisans et des cultivateurs, et la seule manière d'arriver à ce but, c'est de protéger nos industriels. C'est pourquoi je dis que le premier ministre, quand il sera à Londres, devra déclarer aux autorités impériales qu'il nous faut un tarif pour protéger nos propres industries. Il pourra ajouter que nous faisons un commerce considérable avec le reste du monde. Nous accorderons une préférence à l'Angleterre, mais nous lui demanderons de nous remettre la politesse. Le seul moyen possible d'établir un empire, d'améliorer les relations politiques entre ce dernier et ses différentes colonies, c'est d'adopter un système de défense commune, et d'établir entre la métropole et ses possessions des relations commerciales différentes de celles qui existent maintenant.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'aurais probablement pas discuté cette question, ce soir, si l'honorable leader de l'opposition n'avait pas été assez bon pour citer les déclarations que j'ai faites en Angleterre, en différentes occasions, sur cette question de préférence. J'accepte en entier les citations qu'il a faites, et je prends toute la responsabilité de mes paroles. A maintes reprises, j'ai déclaré au peuple anglais que nous lui accordions une préférence sur nos marchés, sans rien lui demander en retour. C'était là la politique inaugurée par ce parlement en 1897, et toujours maintenue depuis. J'ose croire que les résultats de cette attitude ont été sensibles, et qu'ils ont démontré combien notre politique était juste et raisonnable. Je déclare hautement que, tout en n'ayant pas demandé la préférence sur le marché anglais, nos produits alimentaires jouissent d'une faveur réelle auprès du peuple de la Grande-Bretagne. J'ai fait deux voyages en Angleterre depuis la mise en vigueur du tarif différentiel ; à maintes reprises, j'ai vu exposés en entrepôts ou dans des magasins de détail, des produits canadiens portant cette dernière désignation, et j'ai entendu les marchands encourager leurs clientèle à acheter ces produits, parce qu'ils venaient du Canada. Ces marchands agissaient ainsi pour la raison que le Canada avait accordé une préférence sur ses marchés aux produits de la Grande-Bretagne, et qu'il était juste que le peuple anglais achetât avant tout les produits canadiens.

M. BROCK : Oh ! non.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable gentleman nie cette affirmation, mais je puis l'assurer que ce fait s'est produit à ma connaissance personnelle. Certains marchands qui avaient étalé nos produits dans les vitrines de leurs magasins, m'ont affirmé que le peuple anglais entretenait des sentiments favorables au Canada, à cause de la préférence que nous avions accordée à la Grande-Bretagne. Mais supposons que nous eussions obtenu cette préférence que nos adversaires nous reprochent de ne pouvoir demander, supposons que, grâce aux représentations du gouvernement et du peuple canadien, la Grande-Bretagne eût imposé une taxe sur les denrées alimentaires des classes ouvrières, pourrait-on croire que les classes ouvrières de la Grande-Bretagne auraient été bien disposées envers les véritables auteurs de cet impôt ? Peut-on supposer que les ouvriers des villes de la Grande-Bretagne auraient daigné acheter les produits de ce peuple à la demande du-

quel le prix du pain aurait été augmenté ? A mon sens, on ne peut imaginer cela. Au contraire, je crois que les classes ouvrières des grands centres industriels d'Angleterre auraient conspué le nom du Canada et auraient fait tout en leur pouvoir pour nuire à notre commerce avec la Grande-Bretagne, au lieu de l'encourager.

L'honorable représentant de Lanark-sud (M. Haggart) a parlé, il n'y a qu'un instant, d'un prétendu changement dans l'opinion publique en Angleterre, en faveur de la protection ; à l'appui de son affirmation, il a cité les droits que le gouvernement anglais vient d'imposer sur le maïs et le grain. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), nous a fait connaître le premier résultat de l'imposition de ces taxes, en démontrant que dans la ville de Bury, l'un des centres où les produits canadiens sont reçus avec plus de faveur, les électeurs qui, il y a quelques années, élisaient à une très forte majorité un partisan du gouvernement actuel, avaient rejeté un autre candidat de ce gouvernement par une majorité presqu'aussi considérable. La lutte s'est faite entièrement sur la question des taxes, et c'est la nouvelle politique adoptée par le gouvernement anglais qui a été la cause de la défaite du partisan de ce dernier. Voilà l'expression du sentiment qui existe parmi la population de la Grande-Bretagne. Si nous avions été responsables de cet impôt, nous nous serions mis à dos les classes ouvrières si considérables de la mère patrie.

Je crois pouvoir assurer que non-seulement cela nuirait beaucoup à notre commerce de produits alimentaires, mais cela aurait été aussi l'un des plus grands obstacles à la réalisation de l'unité de l'empire, œuvre à laquelle nous avons mis la première main en accordant un tarif préférentiel à la Grande-Bretagne. Si nous avions obtenu ce résultat—ce qui, selon moi, eût été chose impossible—nous y aurions gagné ceci, que les travailleurs d'Angleterre en seraient arrivés à éprouver du mécontentement contre la colonie, et auraient pensé que les colonies leur avaient démandé de se taxer pour le plus grand avantage des producteurs coloniaux. Au lieu d'obtenir que le peuple fût presque unanimement en faveur des colonies, nous l'aurions divisé en deux grands camps, l'un opposé à tout ce qui serait colonial à cause des griefs ressentis contre la colonie et l'autre prêt à admettre qu'un certain bien s'ensuivait de l'augmentation des prix des produits agricoles par suite de l'imposition de ces taxes. Mais aujourd'hui, nous sommes dans une position entièrement différente. Quand nous avons opté pour la préférence, nous avons diminué les charges pesant sur notre propre population. Voilà un point que les honorables députés de la gauche ne prennent pas en considération. Leur politique ne vise pas à alléger le fardeau qui pèse sur ceux qui paient les taxes. Tout ce qu'ils veulent c'est augmenter les taxes, pour être fidèles à leur politique de protection. Quand nous avons accordé la préférence, nous avons soulagé le peuple d'un véritable fardeau. Quand nous désirons obtenir une préférence dans la Grande-Bretagne, nous désirons aussi en même temps alléger partie du fardeau des taxes qui pèsent sur ces populations de là-bas. Les conditions existant aujourd'hui sont telles, que cela nous met à même de pouvoir réaliser ce désir. Mon très honorable ami peut maintenant aller demander à la Grande-Bretagne, si le cœur lui en dit, et en autant que les colonies y sont concernées, l'abandon de l'impôt sur les céréales, soit en partie ou en totalité. Lorsque nous ferons cela, nous serons assurés d'avoir avec nous le concours des travailleurs des vieux pays, et ils sentiront alors que les colonies travaillent pour eux. Nous aurons l'appui de ces populations, au lieu de les voir s'insurgir directement contre nous. Il me semble, par conséquent, que nous sommes aujourd'hui en bien meilleure position que nous ne l'aurions été en 1897, si alors nous nous étions efforcés de conclure un marché et que nous aurions réussi. Nous pouvons aujourd'hui conclure un marché, mais cela nous eût été impossible alors parce que c'eût été agir au détriment d'un grand nombre de nos compatriotes du vieux monde. Je ne désire pas voir le Canada jouer un semblable rôle.

Maintenant, M. l'Orateur, je dirai un mot de plus sur la question en Angleterre. Loin de moi la pensée de vouloir dicter à la Grande-Bretagne ce qu'elle doit faire. C'est à elle qu'il appartient de prendre une décision, absolument comme nous avons le droit ici d'agir à notre guise. Il serait certes malheureux que nous fussions gênés dans l'exercice du droit que nous avons de gérer nos propres affaires, et je désire accorder la même liberté à la métropole du vieux monde, à l'Australie, et à toutes les autres colonies. Mais je crois que cette liberté, nous pouvons l'exercer ici à même nos propres atouts, si l'on me permet cette expression, pour le plus grand intérêt du reste de l'empire, absolument comme, en 1897, nous avons accordé la préférence sur nos marchés à la Grande-Bretagne, sans rien lui demander en retour. Quant à moi, j'incline à penser que sir Michael Hicks-Beach a manqué l'autre jour l'une des grandes occasions de sa vie, quand il a présenté en Chambre son projet d'impôt sur les grains. S'il avait alors, sans prendre l'avis des colonies, accordé immédiatement à ces colonies une préférence dans l'imposition de cette taxe, je crois qu'il aurait fait là acte de haute politique dans l'intérêt de l'empire, et qu'il aurait contribué énormément à affermir les liens qui unissent toutes les parties de ce vaste empire. Mais s'il n'a pas jugé à propos de prendre alors cette décision, je crois qu'il est toujours en mesure de pouvoir accorder aux produits coloniaux une préférence qui améliorera la situation, et qui fera beaucoup pour rendre encore plus forts les liens d'affection qui unissent la métropole à ses colonies.

Je désire faire remarquer une chose, et c'est que dans toutes ces discussions qui viennent de s'élever dans le parlement impérial, sir Michael Hicks-Beach lui-même, M. Balfour, le leader de la Chambre, et tous les autres orateurs qui ont appuyé le gouvernement, ont nettement déclaré que cette taxe des blés ne devait pas être comprise comme un retour à la protection. Même ces déclarations ont été si catégoriques, que, dans la Grande-Bretagne, cette taxe n'est pas considérée comme pouvant entrer dans le grand débat toujours ouvert entre le libre-échange et la protection, bien que le parti libéral se montre disposé à l'invoquer pour en faire comme une ligne de démarcation entre les deux grands partis du libre-échange et de la protection. Mais l'opinion la plus accréditée, dans la Grande-Bretagne, est que cette taxe est une simple taxe de revenu, et ne touche en rien au principe de la protection.

M. GOURLEY : N'avez-vous pas dit que l'élection de Bury s'était faite entièrement sur la question du libre-échange ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit qu'elle s'était faite sur la question de la taxe du blé. Mais, que ce soit là une question entre le libre-échange et la protection, cela n'affecte en rien mes arguments ; par exemple, si les colonies s'étaient faites l'instrument de l'imposition de cette taxe, il y aurait à prendre en considération la question de l'antagonisme de populations souffrant d'une surcharge de taxe sur le pain. Ce n'est pas une question entre le libre-échange et la protection ; c'est une question de savoir si le peuple, qui ploie sous le fardeau de cette taxe, s'imagine qu'elle est due à la participation des colonies, ou si elle provient d'un acte volontaire de son propre gouvernement. Je ne désire pas que ces gens-là s'imaginent que les colonies ont joué un rôle en tout cela. Il serait regrettable qu'ils pussent croire qu'une préférence avait été accordée au Canada, qui s'était trouvée être si dommageable pour eux qu'ils ne pouvaient faire autrement que de nous en garder du ressentiment. Au contraire, c'est mon désir, quand une préférence quelconque sera accordée au Canada par la Grande-Bretagne, que cela nous vienne aussi spontanément que la préférence que nous avons nous-même accordée à la Grande-Bretagne, sans marchander et sans rien demander en retour.

Voilà comment j'ai toujours considéré cette préférence. J'ai déjà déclaré à plusieurs reprises, dans la Grande-Bretagne, que le Canada avait accordé de plein gré cette préférence, sans rien demander en retour ; et j'espère que le temps viendra où la Grande-Bretagne, maintenant qu'elle a imposé une taxe sur les blés, donnera une préférence aux colonies et soulagera sa propre population sans lui imposer de taxes. Je crois qu'une préférence de ce genre ferait plus que toute mesure d'ordre militaire ou touchant aux relations politiques, pour raffermir les liens qui unissent les différentes parties de l'empire, et afin de mettre cet empire encore plus à même de résister au monde entier si cela devenait nécessaire.

M. T. S SPROULE (Grey-est) : L'honorable ministre (M. Fisher) se trouve dans une position gênante, par suite de la récente attitude de l'Angleterre. Il a dit, lorsqu'il était là-bas, que nous ne demandions aucune préférence, et que ce que nous avions fait, nous l'avions fait de gré, en même temps que généreusement et spontanément. Il a dit aussi que bien que nous n'avions demandé aucune préférence, nous jouissions pour ainsi dire d'une préférence sur les marchés de la métropole. Il n'a appuyé ces allégations sur aucune preuve, et il ne nous a pas démontré que la préférence que nous avions accordé à la métropole nous avait donné, sur le marché anglais, plus d'avantages que ceux que nous avons sur les marchés des Etats-Unis ou d'autres pays. S'il veut bien consulter les rapports du commerce depuis que cette préférence a été accordée, il s'apercevra qu'il ne peut rien établir de ce qu'il prétend, car ces rapports démontrent que cette préférence ne nous a donné aucun avantage bien sensible. Il dit que les classes ouvrières, en Angleterre, ne regarderaient pas le Canada d'un bon œil si une taxe était imposée sur leur pain pour le plus grand avantage du Canada. Mais cette taxe a été imposée. Si l'honorable ministre désire entrer dans les bonnes grâces des classes ouvrières d'Angleterre, la première chose qu'il devrait faire serait d'essayer de les alléger de cette taxe en laissant entrer nos blés en franchise, en accordant aussi la franchise aux blés de toutes les colonies, et en mettant ainsi la nation plus à même de se procurer ses céréales. Les colonies peuvent approvisionner de blé tout le peuple anglais en fort peu de temps. De sorte que si son argument vaut quelque chose, cela peut être invoqué contre lui. Il dit que la politique du gouvernement actuel n'a pas été d'accumuler les taxes. Qui est-ce donc qui soutire au peuple $10,000,000 de taxes de plus que ses prédécesseurs ? N'est-ce pas le gouvernement actuel ? Qui jouit d'un revenu plus considérable, si ce n'est le gouvernement actuel ? Qui dépense le plus, si ce n'est le gouvernement actuel ? Ainsi, je puis dire que, bien loin de ne pas avoir grossi le fardeau des taxes, toute l'histoire de cette administration est une preuve du contraire.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a déclaré que le résultat d'une élection, en Angleterre, avait été une défaite pour le gouvernement à cause de cette taxe imposée sur les blés. Il dit que cela est une indication des sentiments du peuple anglais. Je dis à mon tour que s'il désire que le peuple anglais nous soit favorable, il nous faut annoncer aux classes ouvrières anglaises que nous désirons faire disparaître cette taxe sur les blés de telle sorte qu'ils

puissent avoir leur pain en franchise. C'est là l'un des plus forts arguments que nous pourrions faire valoir aux yeux du peuple anglais. L'honorable député de Norfolk-nord dit que nous ne pouvons pas faire cela par crainte de porter offense à nos amis de la république voisine. Voilà 24 ans que j'entends cet argument exposé devant cette Chambre et cela me semble l'argument le plus humiliant et le plus abaissant que l'on puisse invoquer à la face d'un peuple libre. Ne formons-nous pas ici partie intégrante et indépendante de l'empire britannique, et n'avons-nous pas des droits et des devoirs nous appartenant en propre ? Ne devons-nous pas, avant tout, voir aux intérêts de notre propre peuple, et est-ce que cela nous est impossible par suite de crainte de porter offense à une nation étrangère ? A la vérité, nous serions presque des esclaves, si nous devions ramper de la sorte devant une autre nation. Nous devrions avoir honte de nous dire citoyens anglais de ce vaste empire, si nous convenions ainsi que la crainte de déplaire à la république voisine nous empêche de faire notre devoir comme membres de ce parlement canadien.

Cet honorable député a toujours invoqué cet argument devant la Chambre, et je crois que ce mode d'argumentation est indigne de lui et indigne de tout sujet britannique du Canada. Notre grand danger, dit-il, est qu'un conflit peut s'élever d'un jour à l'autre avec la république voisine qui épuiserait toutes nos ressources en hommes et en argent, tout en laissant le résultat fort douteux, et il dit que c'est là pourquoi nous ne devrions pas prêter la main à aucun projet de défense de l'empire, ou même seulement étudier un projet de ce genre avec le gouvernement impérial. Il craint d'offenser nos voisins de la république américaine. Ne serait-ce pas là plutôt ce qui devrait nous engager à jouer notre rôle en tout cela, de telle sorte que ni les Etats-Unis ni aucun autre pays n'oseront nous attaquer par mer ou sur les grands lacs ? Est-ce que cela pourrait porter offense au peuple américain Même si le peuple américain en devait prendre ombrage, nous ne serions pas dignes de nous-mêmes si nous trouvions que ce serait là un motif suffisant pour refuser d'étudier avec le gouvernement impérial la question de la défense de l'empire. L'honorable ministre dit qu'il ne faut pas que la métropole nous impose des règles trop sévères sur cette question de la défense de l'empire. Je réponds qu'il n'y a aucune nécessité de le faire. L'honorable ministre ajoute que nous avons déjà fait beaucoup pour la défense nationale. Pourquoi avons-nous construit le chemin de fer du Pacifique, qui pourra être utilisé pour le transport des troupes de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est, et pour aider à la mobilisation des troupes d'une partie de l'empire dans une autre ? Etait-ce parce qu'on nous en avait imposé l'obligation Pas du tout. Je ne vois pas de raison pourquoi l'on chercherait à nous lier par des règles sévères, mais nous devrions adopter en tout cela une règle de conduite rationnelle et nous mettre d'accord avec la métropole sur le meilleur programme que nous pourrions adopter. Nous ne devons pas nous livrer pieds et poings liés, mais il y a de fortes raisons qui doivent nous engager à discuter tout cela à l'amiable et à en arriver à une entente sur ce que les colonies et la métropole ont de mieux à faire, afin que nous puissions, le cas échéant, à l'heure du danger, profiter de ce qui aura pu être décidé. Le très honorable chef du gouvernement dit aussi : " Formulez une résolution, et nous allons voir si nous pouvons l'accepter.' C'est-à-dire, en d'autres mots : " Indiquez-nous la ligne de conduite à suivre, et, si elle est acceptable, nous l'accepterons." Les honorables députés portent depuis trop longtemps nos propres habits, et il ne leur sert à rien de nous les retourner, car ces habits ne nous vont plus. Ils veulent encore s'essayer à ce même jeu aujourd'hui. Si je m'avisais de présenter une résolution, il n'aurait rien de plus pressé que de demander à ses adhérents de voter contre, parce que cette résolution serait une motion de défiance. Nous avons présenté ce sujet de la manière que nous l'avons fait, afin d'éviter cette déconvenue tout en assurant à la discussion de ce sujet la plus grande ampleur possible. Et, cependant, le très honorable ministre dit : " Formulez une ligne de conduite." Nous demandons au très honorable ministre s'il est disposé à discuter nos relations commerciales et politique d'après les lignes que nous avons indiquées.

Nous avons présenté ce soir cette proposition afin de mettre le très honorable ministre et ses collègues à même de comprendre les sentiments de cette Chambre, et nous l'avons fait de telle façon que cela ne puisse l'embarrasser. Bien plus, notre but était d'assurer à la discussion le plus de liberté possible, de telle sorte qu'il fût persuadé qu'il porte avec lui les sentiments du parlement canadien. Il ne doit pas nous demander de lui dicter une ligne de conduite, parce que si ces messieurs ne peuvent pas décider eux-mêmes ce qu'il leur convient de faire. Je ne vois pourquoi ils sont ici. Le peuple canadien n'aurait plus alors qu'à les remplacer par d'autres qui seraient en mesure de formuler une politique mieux adaptée aux besoins et aux intérêts du pays. Le premier ministre dit qu'ils s'en vont là-bas—dans quel dessein ?—tout simplement pour écouter. Cela ressemble fort à l'histoire d'une jeune fille timide qui désirait beaucoup trouver un mari, mais ne voulait pas prendre sur elle de faire les premières propositions de mariage. Il est le premier ministre du Dominion du Canada, l'une des parties les plus importantes de l'empire britannique. Il se rend à la conférence, et les représentants de l'empire lui disent : " Discutons ensemble librement ce qu'il conviendrait le mieux que nous fassions." Il répond qu'il ne peut prendre part à la dis-

cussion, et qu'il se contentera d'écouter. Absolument comme la jeune fille timide qui se tient dans le coin, attendant le soupirant qui viendrait lui présenter ses hommages. Il dit : " Nous prêterons l'oreille, et si l'on nous propose quelque chose qui soit à notre convenance, nous l'accepterons ; et si l'on ne nous présente rien de la sorte, nous reviendrons au pays pour ainsi dire bredouille." Voilà en quelque sorte la substance de ce qu'il se propose de dire et de faire là-bas. Et pourtant comme l'a fait remarquer l'honorable député de Sou.. Lanark (M. Haggart), voilà une chance inspirée qui se présente pour nous. Nous sommes en session, et le premier ministre peut obtenir les vues et l'appui du parlement pour lui permettre de mener les négociations à bonne fin, mais il ne paraît pas s'en soucier. Maintenant, nous n'avons pas pensé qu'il serait nécessaire, durant cette session, de présenter une résolution. Et pourquoi cela ? Tout simplement, afin de donner au très honorable ministre une occasion de prendre l'avis du parlement sur ces questions. Nous attendions, avant que ce parlement fût prorogé, qu'il saisirait l'occasion qui lui était offerte de prendre l'avis du parlement canadien sur ce qu'il devrait faire à la conférence, sur quelles bases il devait considérer cette question, et ce qu'il conviendrait qu'il pût proposer au peuple anglais. Mais l'honorable ministre ne veut rien recevoir de l'Angleterre. Si la Grande-Bretagne propose d'accorder la préférence à notre commerce, il dit qu'il sera prêt à examiner cette proposition.

L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), dit qu'il ne saurait être convenable pour nous de demander cette preference, mais que, si l'Angleterre nous fait cette proposition, nous l'accepterons.

Comment donc, au nom du ciel! la Grande-Bretagne s'y prendra-t-elle pour nous faire une proposition de ce genre, quand tous les membres de ce gouvernement ne cessent de crier par tout le pays que nous n'avons cure de cette préférence et que nous ne la demandons pas. Ils nous disent que cela ne nous convient pas, et que cela ne convient pas davantage à l'Angleterre, mais que si la métropole nous fait des propositions nous les prendrons en considération. Y a-t-il apparence que l'Angleterre va nous offrir cette préférence, maintenant qu'on a répété aux populations de là-bas que nous n'en voulions pas? On a déjà donné à l'Angleterre les motifs les plus plausibles pour se tenir sur la défensive. Le très honorable ministre dit que ce qui n'était pas possible en 1897 peut l'être maintenant. Mais il leur a dit que nous n'avions pas besoin de la préférence, que cette préférence fût ou non une possibilité. Alors, le très honorable ministre ne se propose pas de discuter la question. Il nous a dit qu'il se rendait en Angleterre pour écouter ce qui s'y dirait, et non pour y faire des propositions. Y a-t-il probabilité que l'Angleterre va proposer au Canada une chose dont nous avos déjà affirmé ne ressentir aucun besoin? Non pas, ses hommes d'état sont trop habiles et ses diplomates ont été dressés à l'art de comprendre à demi-mot. Par conséquent, il n'y a pas d'apparence que l'honorable ministre obtienne jamais la préférence pour notre commerce. Le tarif préférentiel a été quelque chose de tout à fait extraordinaire comme mesure de réforme du tarif, mais cela a été une réforme qui n'a rien réformé. Le Canada n'y voit rien qui lui convienne. Le Dominion ne tire aucun avantage de ce tarif, et cela est de peu d'utilité pour l'Angleterre, mais par contre nombre d'importantes industries au Canada en ont beaucoup souffert. Le très honorable ministre dit que nous n'avons pas à discuter la question de nos relations politiques, parce que ces relations sont satisfaisantes. Il dit que nous n'avons pas à discuter la question de la défense de l'empire, et que même nous devons bien nous garder d'y toucher. Ainsi que l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) l'a fait remarquer, l'empire britannique peut être attaqué d'un jour à l'autre dans l'une de ses colonies, et ce sera la bataille décisive qui s'y livrera qui décidera si le Canada doit continuer à être libre et à s'appeler le Canada. La bataille qui se livrera alors sera la bataille du Canada autant que celle de la Grande-Bretagne. Le Canada doit être prêt à prendre sa part du conflit et à prêter assistance pour la défense de l'empire, en quelque pays du monde que cette bataille pourra se livrer. Alors, pourquoi refuserions-nous de nous entendre avec le gouvernement impérial sur ce qu'il conviendrait que l'on fît, afin que chaucune des parties intégrantes de l'empire pût prendre sa part du conflit pour la défense des intérêts communs?

Si le premier ministre persiste dans sa résolution de ne pas discuter les questions relatives à la défense de l'empire, je puis dire qu'il n'y a pas un Anglo-Saxon dans tout l'empire britannique qui ne déclarera alors qu'il a fait moins que son devoir. S'il ne veut pas discuter cette question de la défense de l'empire avec les représentants des autres colonies, il est—je pourrais dire—indigne du nom d'Anglais, et indigne de la position qu'il occupe comme premier ministre de la première colonie de l'empire. On nous a dit, dans cette Chambre, à diverses reprises, que nos relations politiques ne peuvent pas être à l'avenir ce qu'elles ont été dans le passé. Le très honorable ministre nous a répété souvent qu'on peut prévoir le jour où nous aurons atteint notre maturité et où nous serons devenus nous-mêmes une nation. Cela dénote que le très honorable ministre croit que les conditons politiques de notre pays sont en train de changer.

Le premier ministre de la première des colonies anglaises admet ces changements et il en instruit le peuple canadien, et cependant il proclame à tout venant qu'il refusera de discuter la question de nos relations avec l'empire dans le but de maintenir et de raf-

fermir les liens qui nous ont jusqu'ici uni à la mère patrie. Mais le très honorable ministre dit qu'il discutera nos relations commerciales. Il se tiendra coi dans son coin et il dira aux autres : " Faites vos propositions, et je les étudierai." Il admet qu'il nous faut développer notre commerce et chercher de nouveaux marchés, mais il dit qu'il n'aura aucunes propositions à présenter à la conférence. Il n'a pas en lui le génie de l'homme d'état développé au point de lui donner l'initiative nécessaire pour lui permettre de faire aux représentants des autres colonies des propositions touchant son propre pays. Il ne les renseignera pas sur les besoins de son pays, mais il attendra que des étrangers l'aient renseigné à ce sujet, et quand ces étrangers lui auront dit que le Canada ressent tel ou tel besoin, il verra si oui ou non il pourra accepter les propositions qui lui seront faites. Mais, M. l'Orateur, un homme qui pousse la réticence et la timidité au point que, dans une conférence de ce genre, il ne puisse pas dire ce dont son pays a besoin, n'est pas l'homme qu'il nous faut pour représenter le Canada pour une semblable mission. Notre représentant devrait être aussi libre de faire des propositions dans l'intérêt de son pays que pourrait l'être le premier ministre de toute autre colonie, ou les représentants de la Grande-Bretagne. Si le très honorable ministre laisse passer cette occasion de présenter les besoins de son pays dans une conférence aussi solennelle, il n'aura pas été à la hauteur de la mission que le peuple canadien lui confie. Il va en Angleterre pour y représenter l'exécutif de ce gouvernement, mais il se refuse à représenter le parlement de son pays. Cela est évident, puisque le très honorable ministre refuse de prendre à ce sujet l'avis du parlement canadien. Loin de demander cet avis, il le rejette avec une sorte de mépris quand on le lui offre, et il refuse le puissant secours que le parlement canadien pourrait prêter à ses efforts. Maintenant, ou jamais, est le temps pour lui de prendre l'avis du parlement, s'il le désire. Le parlement est prêt à lui donner toute l'assistance possible pour lui permettre de présenter des demandes qui seraient pour le plus grand bien du Canada et de l'empire britannique, mais il repousse ce soir ces offres d'assistance. Il se rend à cette conférence sans faire aucun bruit afin d'y représenter l'exécutif ; toutes ses actions, en cette occurrence, me rappellent ce qui s'est passé lors du marché conclu par l'exécutif pour le chemin de fer du Yukon, alors qu'on s'aperçut qu'on n'était pas en harmonie avec le sentiment du pays, et même que les ministres ne s'entendaient pas toujours entre eux. Il nous dit que le pays désire obtenir aujourd'hui la préférence pour son commerce. Il devrait, en effet, le savoir, car on le lui a dit des centaines de fois. Les chambres de commerce, les conseils de municipalités, et tous ceux qui représentent les intérêts commerciaux et agricoles de ce pays se sont déjà, à maintes reprises, prononcés en faveur de cette préférence pour le commerce. Il admet que les conditions sont maintenant changées.

Autrefois, il nous a dit qu'il ne demanderait pas à la Grande-Bretagne une préférence pour notre commerce, pour la bonne raison que l'Angleterre ne voudrait jamais consentir à abandonner ses principes libres-échangistes et à imposer une taxe sur les blés. Mais l'Angleterre s'est aujourd'hui départie de ces principes, et aujourd'hui l'honorable premier ministre ne veut pas la demander. Eh bien ! l'honorable ministre s'embarque pour ainsi dire en aveugle, dans cette entreprise. Il se rend à cette importante conférence pour représenter le Canada, et il ne prend pas le soin avant cela de s'assurer du sentiment du peuple canadien par l'entremise de ses représentants au parlement. Si cette session n'était pas déjà longue de quelques mois, je pourrais peut-être comprendre l'attitude de l'honorable ministre, mais le fait qu'il refuse de s'assurer la coopération du parlement—ce qu'il pourrait aisément obtenir—est absolument inexplicable. Il tient le pays et le parlement dans l'ignorance, et il désire apparemment se tenir lui-même dans l'ignorance. Il traite le Canada et le parlement du Canada avec bien peu de courtoisie ; il ne veut pas faire connaître à ce parlement ce qu'il a l'intention de faire, et cela doit nous justifier d'agir comme nous le faisons en attirant là-dessus toute son attention. Et si, quand le très honorable ministre reviendra au pays, nous nous apercevons qu'il n'a fait aucun cas des conseils que nous, les conservateurs, lui avons donnés, il ne pourra nous blâmer si nous lui reprochons sévèrement les fautes qu'il aura pu commettre par omission, aussi bien que les fautes réellement commises dans toute cette affaire.

L'honorable Wm. ROSS (Victoria, N.-E.) : M. l'Orateur, je crois qu'il est très malheureux que ce ne soit pas l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui soit chargé d'aller représenter les intérêts du Canada en Angleterre au lieu du premier ministre. S'il ne cherchait pas, à l'aide d'arguments, à indiquer au gouvernement impérial où peut être son devoir, il réussirait mieux en se servant de réprimandes, comme c'est son habitude quand il s'adresse à cette Chambre. Je ne me suis pas jusqu'ici, beaucoup mêlé à cette discussion, et ce n'est pas mon intention de discourir bien au long là-dessus ce soir, devant cette Chambre. Les honorables députés de la gauche paraissent beaucoup se complaire dans l'idée qu'il s'est glissé des éléments perturbateurs dans le gouvernement. Eh bien ! je crois que nous qui sommes de ce côté-ci de la Chambre, nous jouissons de la confiance du gouvernement autant que les honorables députés de la gauche, et nous n'avons pas encore entendu la moindre allusion à une mésintelli-

gence quelconque parmi nos amis faisant partie du government. D'autre part, nous sommes heureux de pouvoir assurer qu'il y a aussi unanimité parmi leurs adhérents pour les maintenir dans la position qu'il occupent présentement. Les honorables députés de la gauche paraissent prendre grand plaisir à la position dans laquelle se trouve mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Tarte). Il paraîtrait qu'il a parlé quelque part à un banquet. Eh bien ! je ne vois pas qu'on puisse tenir un membre du gouvernement responsable de ce qu'il pourrait dire à un banquet, entre la poire et le fromage. Les seuls discours de ce genre qui puissent engager la responsabilité d'un gouvernement, sont ceux qui sont prononcés, par exemple, au banquet du lord maire de Londres, où le gouvernement saisit cette occasion d'indiquer les grandes lignes de sa politique et d'annoncer quelles sont les relations de l'empire avec les autres pays.

Mais ce n'est pas là le cas dans lequel se trouve mon honorable ami le ministre des Travaux publics. Quand on songe aux terribles chausse-trapes et aux marais embourbés d'où il a réussi à se tirer sain et sauf, quand il a quitté le parti siégeant de l'autre côté de la Chambre pour venir se joindre à nous, c'est presque un miracle qu'il soit aussi immaculé qu'il l'est. S'il y a quelques traces de protection dans ses idées politiques, c'est parce qu'il n'a pas encore entièrement dépouillé le vieil homme qu'il était lorsque les idées protectionnistes étaient de règle de l'autre côté de la Chambre. J'avais ceci à dire à mon honorable ami : méfiez-vous du levain des Pharisiens ; ne vous laissez conseiller par personne de la gauche, mais plutôt prenez l'avis de vos amis, les adhérents du gouvernement ; ce faisant, votre position sera inébranlable, et le pays continuera à appuyer le gouvernement dont vous êtes l'un des membres les plus brillants.

L'on a beaucoup parlé de la condition dans laquelle se trouve l'Angleterre, et du malheur que le libre-échange s'est trouvé être pour ce pays. Je crois que c'est mon honorable ami de Colchester (M. Gourley) qui a appuyé sur le fait que Cobden et Bright avaient fait le malheur de l'Angleterre. Mais, si l'on envisage la condition dans laquelle se trouve l'Angleterre depuis qu'elle a adopté le libre-échange, on ne peut s'empêcher d'admettre qu'aucun autre pays au monde ne peut montrer autant de preuves de prospérité et de développement prodigieux de commerce. Si le gouvernement actuel adopte la protection, il peut être assuré d'avance qu'il sera défait. Je crois même que, si une élection générale avait lieu aujourd'hui dans la Grande-Bretagne, le gouvernement actuel serait défait pour la seule raison qu'il a commencé à inaugurer la protection en imposant une taxe sur le blé et le pain.

M. ROSS (Victoria).

M. GERMAN : Qu'avez-vous à dire de l'élection qui a eu lieu hier ?

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : J'en parlerai dans un instant. J'ai en ce moment sous les yeux un article qui dit, à propos du commerce des cotons dans la Grande-Bretagne :

> Un numéro récent du "Commercial Intelligencer" a publié des statistiques démontrant que la Grande-Bretagne dépasse les Etats-Unis de plus du double pour le nombre de broches en activité, et que, les Etats-Unis mis à part, la Grande-Bretagne a plus de broches en activité que tout le reste du monde pris ensemble.

Cet article dit ensuite que la Grande-Bretagne possède 45,500,000 broches pour la fabrication des cotons, tandis qu'aux Etats-Unis, où se trouve la matière première, il n'y a qu'environ 20 millions de broches. Voici un article qui, sous sa forme première, est transporté d'Egypte et des Etats du sud à bord de vaisseaux anglais, puis qui est ensuite manufacturé en Angleterre et qui est envoyé de là dans toutes les parties du monde pour entrer en concurrence avec les fabriques du reste de l'univers ; et cela, bien que le coton ne soit pas une matière que l'Angleterre puisse produire à l'état brut. Aucun autre pays du monde n'aurait pu réussir à accomplir cela, et l'Angleterre, du reste, n'a dû ce succès qu'à sa politique libre-échangiste.

Nous avons peut-être trop appuyé déjà sur ce que nous avions fait dans l'Afrique du Sud. Quant à moi, je ne pense pas, et je n'ai jamais pensé, même dès le début, que le Canada avait fait autant que ce qu'il aurait dû faire pour la défense de l'empire dans l'Afrique du Sud. Quand on compare ce que le Canada a fait avec ce qui a été fait par la Nouvelle-Zélande et l'Australie, j'hésite certes à penser que nous soyons allés en cette occurrence jusqu'au bout de notre devoir.

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons fait autant.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Nous n'avons pas aujourd'hui autant d'hommes en campagne, dans l'Afrique du sud, qu'en possèdent les deux colonies que je viens de nommer. Je ne fais, cependant, aucune difficulté d'admettre que, si le besoin s'en faisait sentir, le Canada serait prêt tant par mer que sur terre, à faire son devoir envers la mère-partie. Quand on aura besoin d'hommes pour la marine, nous offrirons nos pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, et je me porte garant qu'ils n'auront pas été en service actif depuis un mois qu'ils seront les égaux de tous les marins qu'on pourra leur opposer.

Les amis du gouvernement vont envoyer en Angleterre le premier ministre et les autres membres du gouvernement afin de discuter la question du commerce; et nous avons toute confiance que les intérêts du

Canada seront sauvegardés autant qu'ils peuvent l'être. Mais je ne crois pas qu'ils seront en mesure, même avec l'appui des premiers ministres de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, de dicter au gouvernement impérial ce qu'il devra faire ; et je doute beaucoup, en vérité, étant donné les intérêts considérables qui sont en jeu, que la Grande-Bretagne consente jamais à donner la préférence au commerce des colonies contre le reste de l'univers. Si cela arrive, nous nous en réjouirons beaucoup. Mais, je le répète, il n'y a pas de probabilité que l'empire accordera jamais la préférence aux produits canadiens contre les produits des autres pays. Chaque pas que ce gouvernement fait en avant, devrait être, non pas vers la protection, mais afin de réduire le tarif davantage, et plus ce tarif sera abaissé plus le revenu sera considérable.

Cette question est à l'ordre du jour dans les journaux de l'Australie. On vient d'apprendre par dépêche au Herald que l'attention publique, en Australie, se porte beaucoup sur le fait que le Canada est désireux d'avoir des relations de commerce plus étroites avec l'Australie. Le gouvernement canadien a proposé aux représentants de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande qui se rendent à Londres, de les rencontrer afin de prendre en considération divers sujets d'ordre intercolonial, et le premier minstre du Commonwealth a tout récemment câblé à notre premier ministre qu'il acceptait cette proposition. J'ai l'espoir qu'on trouvera peut-être moyen alors de tomber d'accord sur un plan pour que des relations de commerce, basées sur la préférence ou le libre-échange, s'établissent entre le Canada et les autres colonies. Cela est un sujet des plus pratiques et qui peut jusqu'à un certain point être réalisé. Mais je ne crois pas, en dépit de toute l'influence que peuvent exercer sur le gouvernement impérial les premiers ministres des colonies, que ces ministres réussiront jamais à gagner la métropole à accorder la préférence au commerce des colonies contre le reste du monde.

Les honorables députés de la gauche se sont plus à donner au gouvernement force conseils, mais le gouvernement doit user de beaucoup de prudence avant de suivre des conseils lui venant de ses adversaires. Il préférerait de beaucoup ne prendre conseil que de ses amis. Or, ces amis préfèrent qu'on se rende à Londres, en quelque sorte les mains libres, parce que l'on a une entière confiance dans le premier ministre et en ceux qui sont avec lui. Nous croyons qu'ils feront tout ce qu'il leur sera possible de faire dans les intérêts du Canada, et nous préférons qu'ils se sentent entièrement libres, même jusqu'au point de ne pas se considérer liés par les vues qui auraient pu être exprimées par quelques-uns de leurs propres adhérents, parce que nous savons qu'ils agiront dans toute la mesure de leurs possible pour le plus grand bien du Canada. Les yeux de tout le pays vont être dirigés sur eux, et tout le Dominion est convaincu qu'ils feront tout ce qu'on peut raisonnablement attendre d'eux, et tout ce que des hommes occupant d'aussi hautes situations peuvent faire. S'ils éprouvent un échec quelconque, ce ne sera pas faute d'avoir fait valoir les intérêts du Canada autant qu'ils pouvaient le faire. J'avais pris beaucoup de notes sur ce sujet, mais l'heure est si avancée qu'il me faut abréger, et je terminerai en répétant que, si le très honorable premier ministre et les autres membres de son gouvernement ont besoin de conseils, c'est vers leurs amis qu'ils devront se tourner pour cela et non vers leurs adversaires.

M. H. LENNOX (South-Simcoe) : L'honorable député qui vient de parler (M. Ross) nous dit que tout le pays aura les yeux sur le premier ministre et ses collègues durant leur voyage en Angleterre. Je suis aussi complètement de cet avis. Non seulement, ce sera alors ce qui arrivera, mais tout le Canada a les yeux sur le gouvernemnt dès ce soir, comme il les a eus du reste depuis le commencement de la session, et toutes les oreilles ont été en outre attentives afin de s'assurer si le gouvernement allait décider de prendre ou non l'avis du pays. Nous touchons à un moment très critique de l'histoire du Canada. C'est aussi un moment de grande importance dans l'histoire de l'empire. Ces deux moments se rattachent intimement l'un à l'autre, parce que la prospérité du Canada se rattache inévitablement aux destinées de la Grande-Bretagne. Durant les derniers mois qui viennent de s'écouler, je crois avoir raison de dire que le peuple canadien s'attendait, et avait le droit d'attendre que, dans des circonstances aussi solennelles, où tant de grands intérêts sont en jeu soit pour le Canada ou l'empire, le gouvernement aurait considéré que c'était son devoir, avant même que personne n'eût abordé ce sujet, de présenter devant cette Chambre une résolution comportant la discussion des différents articles qui feront l'objet de la prochaine conférence coloniale lors des grandes fêtes du couronnement.

J'aimerais mieux ici être dans mon tort que de paraître me jouer de semblables choses. Que je sois dans le tort ou dans le droit, je tiens à exposer, comme l'une de mes règles de principes, qu'il est de l'essence même d'un gouvernement constitutionnel que, quand une grande question de ce genre est soulevée, l'administration doit prendre l'avis des représentants du peuple et qu'elle doit laisser le parlement décider les questions qui seront soumises à une semblable conférence. Au lieu de cela, le gouvernement, bien qu'il en eût reçu l'invitation à diverses reprises—et je fus l'un de ceux qui adressèrent cette invitation durant cette session—le gouvernement, dis-je, bien qu'on l'eût souvent prié d'exposer devant cette Chambre les grandes lignes de ce qu'il se proposait de faire, a cru préférable d'adopter la politique du silence. Et je soutiens, au nom du peuple canadien, que le gouverne-

ment a été infidèle à son mandat, en agissant comme il l'a fait au sujet de cette grande question. Nous avons ce soir, je pourrais dire, à ce sujet une discussion qui abaisse au plus haut point le gouvernement aux yeux du peuple canadien, et nous n'avons jamais encore rien vu d'aussi humiliant pour le gouvernement au cours de cette session. Et Dieu sait, pourtant, que ces humiliations n'ont pas manqué ! Que s'est-il donc passé ? Je reparlerai dans quelques instants de la déclaration faite par l'honorable chef du gouvernement, mais nous avons aussi eu une déclaration de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), et si les aptitudes des membres de ce gouvernement doivent se mesurer aux paroles que l'honorable ministre a prononcées dans une occasion aussi importante que celle-ci, je dois dire que le peuple canadien ne devra pas avoir en très haute estime de ceux qui ont mission de le gouverneur. Mais, en vérité, il vaudrait mieux ne rien dire du tout que de se défendre d'aussi piètre façon.

Et si ce n'était pas là une faible défense, si elle ne manquait pas pitoyablement de raisonnement, alors je dois être singulièrement incapable d'apprécier la déclaration de l'honorable monsieur. Mais ses remarques sont maintenant imprimées et le pays pourra les estimer à leur juste valeur. L'honorable monsieur a demandé si les ouvriers anglais seraient favorablement disposés envers le Canada, si ce dernier faisait augmenter le prix des vivres en Angleterre. Mais les honorables députés de la droite nous ont enseigné durant les dix-huit années qu'ils ont passées dans l'opposition—il est vrai qu'ils en ont beaucoup rabattu depuis les derniers quatre ou cinq ans, qu'ils sont montés au pouvoir—mais durant les dix-huit années antérieures ils nous ont prêché que le consommateur payait les droits. Eh bien ! que proposons-nous ? Nous proposons que la Grande-Bretagne impose les produits étrangers de manière à exclure ces produits étrangers du marché anglais, et permettre aux produits du Canada d'entrer en franchise. Eh bien ! alors qu'achèteront l'artisan et l'ouvrier anglais ? Ils achèteront les produits de la ferme du Canada, et ils l'achèteront sans payer de droits. De sorte qu'il est bien inutile pour l'honorable monsieur d'énoncer cet argument, parce que l'argument tombe de lui-même.

Mais il dit, comme un argument pour soutenir, s'il le peut, ce frêle et branlant édifice d'une préférence d'un seul côté, que c'est un pas vers l'unité impériale. M. l'Orateur, il ne convient pas beaucoup à l'honorable député de parler en faveur de l'unité impériale. Le gouvernement agit-il dans le sens de l'unité impériale lorsqu'il transmet cette dépêche qui, prématurément et imprudemment, refuse de discuter la question de la défense impériale et de l'unité de l'empire. Comment l'honorable ministre de l'Agriculture peut-il prétendre que le gouvernement favorise l'unité impériale, lorsqu'il refuse absolument même d'étudier la question de la défense impériale ? L'honorable ministre nous dit aussi—et il est pitoyable de voir qu'il ne s'occupe pas un peu plus de nos affaires domestiques, et coure si loin—que sir Michael Hicks-Beach a manqué la plus belle occasion de sa vie lorsqu'il a introduit le changement dans son tarif, et qu'il n'a pas déclaré—sans qu'on le demande ou qu'on le sollicite naturellement—qu'il enlèverait entièrement les droits sur les produits du Canada. Lorsqu'un ministre fait une telle déclaration, je voudrais demander au très honorable premier ministre et aux membres du gouvernement, s'ils ont été pris par surprise, quand ce changement a été fait dans le tarif britannique. Ne savaient-ils pas que ce changement allait se faire ? Etaient-ils les seuls dans le monde civilisé qui n'aient pas vu que ce changement allait venir ? Comment, moi, un des plus jeunes membres de cette Chambre et un des plus modestes, je leur ai dit ce qui venait, je leur ai dit que la Grande-Bretagne serait obligée de changer sa politique commerciale et que la stabilité de l'empire britannique dépendait de la politique conjointe de la Grande-Bretagne et de ses colonies relativement au commerce. En parlant ainsi, je ne fais que répéter l'opinion du plus grand des hommes d'état britanniques, M. Chamberlain, qui a dit : Si vous me demandez quelle sera la destinée de la Grande-Bretagne dans l'avenir, je répondrai que cela dépendra de l'attitude que prendront les grandes colonies de la Grande-Bretagne. Lorsque le monde entier a connu que ce chargement allait s'opérer, je dois présumer que ce gouvernement n'était pas tout à fait endormi, et qu'il en savait quelque chose. Mais s'il en savait quelque chose, qu'a-t-il fait avant que cette politique fut annoncée pour assurer au Canada dans la Grande-Bretagne une préférence comme celle que le ministre de l'Agriculture dit que sir Michael Hicks-Beach aurait dû inaugurer à cette époque ? Je dis que l'on ne pouvait condamner plus complètement la conduite du gouvernement que ne l'a fait le propre lieutenant du premier ministre, le ministre de l'Agriculture. Si le discours qu'a prononcé l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) ne parlait pas d'une chose que je veux relever, il ne vaudrait pas la peine que je m'en occupe beaucoup. L'honorable député erre par monts et par vaux, mais il revient toujours à ses premières amours. Il nous a fait une très jolie revue de nombreuses phases de l'histoire du Canada. Je ne pense pas qu'il soit remonté tout à fait jusqu'à la visite de Colomb, mais il a passé en revue les phases les plus importantes de l'histoire du pays dans les cinquante dernières années. Et il est significatif que chacune de ces phases en était une qui marquait les progrès exécutés par le parti conservateur.

M. SPROULE : Et il l'a combattu.

M. LENNOX : Oui, chacune des ses phases eut pour adversaires les honorables messieurs qui tiennent aujourd'hui les rênes du pouvoir. Et l'honorable monsieur (M. Charlton) nous dit—et c'est un très beau sentiment moral—que les intérêts du Canada doivent être notre seule étoile polaire. C'est vraiment beau de la part de l'honorable député de Nordfolk-nord, qui, selon sa propre déclaration dans cette Chambre—je regrette qu'il ne soit pas présent—bien qu'il sût en 1876, 1877 et 1878 que la vraie politique pour le Canada était la politique de protection prônée par sir John Macdonald, cependant, en compagnie du présent ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) pendant dix-huit ans—que dis-je, pendant vingt-cinq ans et plus—est resté muet, plutôt que de dire un mot en faveur de cette politique. Au contraire il a parcouru le pays en dénonçant la politique qu'il savait être du plus grand intérêt pour le Canada. Et cependant, il vient ici pour nous faire une leçon de morale, et nous dire quoi faire dans les meilleurs intérêts du Canada. Naturellement, il reçoit l'appui de l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) qui parle de lui comme de l'apôtre de la sanctification du sabbat et de la pureté du foyer domestique. Mais je m'oppose à ce que les honorables messieurs nous fassent des leçons de morale, et je m'y opposerai jusqu'à ce que, ainsi que me le suggère l'honorable député de Victoria (M. Hughes), j'aie trouvé que leur conduite est conforme à leurs paroles. Or, l'honorable député (M. Charlton) dit qu'il y aura probablement plusieurs guerres dans lesquelles le Canada ne sera pas concerné. Je ne partage pas son opinion sur ce point. Je prétends que la position que doit prendre cette colonie est celle-ci : que n'importe quelle guerre affectant la Grande-Bretagne devra nous concerner. Notre destinée est inséparablement liée à celle de la Grand-Bretagne, et je remercie Dieu qu'il en soit ainsi ; car telle est la destinée que je désire. Nous entendons parler de " Little Englanders ". N'ayons pas parmi nous des Canadiens à l'esprit étroit qui pensent que le Canada pourra prospérer lorsque le prestige de la Grande-Bretagne commencera à décliner. Je crois que ce prestige ne déclinera jamais, mais qu'avec l'unité de l'empire, dont parle si éloquemment le ministre de l'Agriculture, la Grande-Bretagne entourée de ses colonies, continuera à prospérer, et dans les années à venir deviendra plus grande et plus superbe qu'elle ne l'a jamais été dans le passé.

Eh bien, l'honorable député de Norfolk-nord nous a donné un conseil. Il dit que c'est une obligation qui doit être facultative, que nous donnerons juste ce que nous voudrons et, par conséquent, que la Grande-Bretagne ne doit compter sur rien. Que dirait l'honorable monsieur si, dans le cas où le Canada serait attaqué par les Etats-Unis, l'Angleterre disait : Oh ! vous n'avez pas besoin de compter que nous vous défendrons, vous n'avez pas besoin d'être certains que nous vous défendrons avec nos hommes, ou nos armes, ou nos vaisseaux. Mais ce que dit l'Angleterre et ce que l'Angleterre a prouvé c'est ceci : Dans la partie la plus reculée de nos dépendances, toutes les fois qu'un sujet britannique est attaqué, toute la puissance de l'armée britannique est prête pour sa défense, pour le maintien de la justice britannique et des droits britanniques. Voilà ce que nous devons faire nous-mêmes. Ce n'est pas seulement une question d'argent, mais il faut faire savoir aux ennemis de l'Angleterre que l'empire tout entier est uni comme un seul homme pour la défense de toutes ses parties.

L'honorable député de Norfolk-nord dit encore que nous pourrions nous heurter à la doctrine Monroe. Je crois, M. l'Orateur, qu'il est malheureux que des sujets de cette nature soient discutés de cette manière dans le parlement d'un pays britannique. L'honorable monsieur discutait une proposition de formuler un projet de défense universelle, et il dit que si nous le mettions en pratique nous pourrions nous heurter à la doctrine Monroe. Or, dans quelle position sommes-nous ? Les honorables messieurs de la droite ne semblent pas comprendre la position. Le premier ministre et ses collègues s'en vont en Angleterre. Nous voulons quelque chose de la nature d'une contribution à un fonds de défense de la part de chaque colonie de l'empire, établir une base sur laquelle chaque partie de l'empire contribuera volontairement à la création d'un fonds de défense qui serait à la disposition de l'empire tout entier. Cela n'a rien à faire avec les guerres de l'Angleterre en Europe, mais c'est une proposition que chaque partie du tout contribuera volontairement à un fonds pour la défense de l'empire. Cependant, lorsqu'il est proposé de mettre le projet à exécution, l'honorable député de Norfolk-nord dit que nous nous heurterons à la doctrine Monroe.

En sommes-nous rendus à ce point, qu'avec toute la puissance de l'empire, uni comme il le serait, si une de ses parties était attaquée, nous restons craintifs et tremblants en face de la doctrine Monroe ? En premier lieu, je n'ai aucune foi dans l'argument de l'honorable monsieur, en second lieu, je ne suis pas prêt à montrer cette lâcheté même si je croyais à l'affirmation de l'honorable monsieur.

Maintenant, j'arrive à ce qui, après tout, intéresse le plus le pays, et c'est l'attitude prise par l'honorable chef du gouvernement. Il a commencé son discours par ce que je pourrais appeler un compliment équivoque à l'adresse du chef de l'opposition. Je crois qu'il n'a pas été aussi généreux qu'il aurait pu l'être. Je crois que ce discours n'a guère fait honneur à la courtoisie habituelle du chef du gouvernement. Permettez-moi une comparaison. Je peux être un peu partial, je peux ne pas être un très bon juge, mais je me suis efforcé d'écouter sans passion les arguments qu'on a avancés, et j'aurais aimé qu'une personne sans préju-

gés qui eût écouté le magnifique plaidoyer —je l'appellerais ainsi, même si l'honorable monsieur n'était pas prétent—prononcé par le chef de l'opposition, le comparât avec le discours prononcé ce soir sur cette question par des membres du gouvernement ou un des partisans de l'administration. J'admets que dans certain genre d'éloquence, je ne crois pas parler de manière à déprécier notre honoré chef en disant qu'il n'est pas à la hauteur de chef du gouvernement. On me dit, et je crois la chose vraie, que parmi les très nombreux admirateurs du chef du gouvernement, un de ses compatriotes était venu ici de très loin dans la province de Québec, pour entendre parler l'honorable monsieur. Après l'avoir écouté avec admiration, il sortit et on lui demanda ce qu'il pensait du premier ministre, et il répondit : " Sir Wilfrid Laurier il parle longtemps ; il parle bien aussi sir Wilfrid Laurier ; mais ses discours sont vides."

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. LENNOX : Ces honorables messieurs peuvent dire oh, tant qu'ils voudront, mais nous aurons le jugement du pays sur la question.

Quelques VOIX : Vous l'avez déjà eu.

M. LENNOX : Oui, mais ce n'est pas le jugement définitif, comme le savent ces honorables messieurs. Ils prétendent être très heureux pour le moment, et quelques honorables messieurs qui paraissent très heureux, ne le sont pas. Je vois un honorable monsieur qui essaie de sourire, mais son sourire ressemble tout autant à de la gaîte que la grimace d'un âne qui mange des chardons. Or, j'allais dire que lorsque le chef du gouvernement a discuté la question ce soir, il ne s'est pas élevé à la hauteur de son importance, et l'a éludée sur presque tous les points. Bien que le petit incident que j'ai raconté soit peut-être un peu exagéré, nous savons cependant que pour parler sans s'engager d'une manière définitive l'honorable chef du gouvernement surpasse d'une manière étonnante n'importe quel autre député de l'un ou de l'autre côté de la Chambre. Le chef du gouvernement nous a dit que le conseil du chef de l'opposition, bien que bon en substance, venait trop tard, que nous avons attendu trop longtemps. Qu'est-ce que le gouvernement a fait à cet égard ? N'est-il pas de son devoir plutôt que de celui de l'opposition de formuler une politique sur ce sujet, de prendre le pays pour confident, et de s'assurer de l'opinion du pays pour servir de guide au premier ministre et à ses collègues lorsqu'ils iront à la conférence ? Ils seraient alors en bien meilleure position de faire des propositions aux autres délégués qui y assisteront, qu'ils ne le seront dans les présentes circonstances.

Eh bien, quoique le gouvernement ait pris grand soin de ne rien dire sur plusieurs questions que notre côté de la Chambre a suggérées, quoique le gouvernement ait adopté une politique hésitante et vacillante dans bien des cas où il eût été bon qu'il s'affirmât, cependant, sur ce point particulier, je dis que le silence eût été d'or, et qu'il eût été plus prudent, plus politique, puisque le gouvernement ne pouvait pas approuver cette mesure de défense impériale, de ne rien dire, du moins pour le moment. Il n'y avait pas de nécessité de faire sur le sujet une déclaration dans un sens ou dans l'autre. C'était à une époque où la guerre du Sud-africain exerçait encore ses ravages, et il était de toute importance aux yeux de l'univers que la Grande-Bretagne parut entourée de ses colonies, et que personne ne put soupçonner qu'elles hésitaient à prendre sa défense. Par conséquent, j'accuse l'honorable chef du gouvernement et son cabinet d'avoir manqué de sagesse, de prudence et d'une saine vue politique en transmettant ce message à la Grande-Bretagne. Il a eu un mauvais effet sur l'Australie. M. Chamberlain a dit que la confédération australienne suivait les traces du Canada, que le Canada était le premier et que la confédération australienne devait aider à établir plus fermement l'unité de l'empire britannique. Mais cette fois-ci, nous donnons un mauvais exemple. L'exemple du très honorable monsieur est un encouragement pour le premier ministre de l'Australie, et il a annoncé son opposition au projet. Quel principe annonce-t-il ? Il annonce qu'il établira une défense indépendante, qu'il défendra son propre pays. Le Canada veut-il prendre cette attitude? Le Canada ne peut pas la prendre et le Canada n'a aucune destinée comme colonie britannique, à moins qu'il n'accepte quelque projet raisonnable de défense de l'empire.

Le très honorable chef de gouvernement lorsqu'il était à Londres, a dit au peuple de la Grande-Bretagne que le Canada accordait cette préférence par générosité et pour reconnaître les nombreuses obligations que le Canada avait envers l'Angleterre. A Toronto, comme on l'a fait remarquer, il prend une position toute différente, et il est assez malheureux que ces deux discours soient en contradiction l'un avec l'autre. Mais l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) se montre encore un ami imprudent en prenant la défense du gouvernement, de même que l'honorable ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher), parce qu'il apporte la confusion dans les rangs. Il prétend que le Canada ne doit rien à l'Angleterre, qu'en construisant le chemin de fer du Pacifique Canadien le Canada s'est acquitté de toute obligation à la Grande-Bretagne pour la protection qu'elle nous a accordée dans le passé. Lequel de ces deux messieurs a raison? Mais le très honorable monsieur a dit à Londres qu'il ne voulait rien, et qu'il était prêt à accorder cette préférence en pur don. Ce n'est pas la position que prend M. Chamberlain à propos de la même question. M. Chamberlain, les honorables messieurs

de la droite l'admettront, je pense, est un homme d'Etat pratique, et en discutant cette question de relations commerciales et autres plus intimes, entre la Grande-Bretagne et ses colonies, il a dit spécialement à l'adresse du Canada :

Mais le premier point est que dans la proposition et la suggestion qui ont été faites jusqu'à présent il n'y a aucun équivalant suffisant; l'avantage offert n'est pas assez considérable pour induire ce pays à prendre à sa charge certaines pertes et courir le risque qui résulterait de la revision complète de notre présente politique commerciale.

En d'autres termes M. Chamberlain prend la seule attitude d'homme d'état qu'il peut prendre lorsqu'il dit : Lorsque je dispose de mes propres biens, je peux être généreux, mais lorsque je représente le peuple de la Grande-Bretagne je peux seulement être juste. Lorsque je concède quelque chose, il me faut un équivalent. Voilà la position que doivent prendre les hommes d'état du Canada s'ils désirent représenter fidèlement l'opinion du peuple du Canada.

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

Dragage—Réparations aux dragueurs, Manitoba, $12,000.

M. SPROULE : Combien avez-vous de dragueurs dans le Manitoba, à présent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Deux. Il y a le vieux dragueur à Winnipeg, et le remorqueur " Sir Hector ", qui ont besoin de réparations.

M. MONK : Où ce dragage doit-il se faire?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le dragage qui se fait aujourd'hui est à l'embouchure de la rivière Rouge et le lac Winnipeg.

M. MONK : Y aura-t-il du dragage à faire, cette année, ou Sault Sainte-Marie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Nous avons demandé des soumissions que nous avons reçues, mais je n'ai encore rien décidé.

M. MONK : Quelle somme dépensez-vous, pour le dragage à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais dire, mais il y a des travaux considérable à y faire.

M. MONK: Je ne sais pas si le ministre sait qu'il y a grandement besoin de dragage à cet endroit. J'y suis allé tout récemment et je peux rendre témoignage du fait que bien que nous ayons du côté canadien un canal sous certains rapports supérieur au canal américain, il y a un très grave défaut dans les approches du côté du Canada. La population a fréquemment demandé du dragage à cet endroit et bien que ces travaux soient extrêmement urgents, il n'y a rien eu de fait depuis trois ans. Je peux dire aussi qu'il n'y a pas de quais au Sault Sainte-Marie. Il y a un quai du gouvernement, mais l'eau est si basse que les grands bateaux à vapeur ne peuvent en approcher et, de fait, les steamers de la Compagnie du Pacifique sont obligés de passer par le chenal américain. Bien que le Sault Sainte-Marie soit le douzième port de douanes du Canada, le bureau de la douane se trouvent dans un bâtiment occupé à bail, et le bureau de poste manque tout à fait de proportion avec l'importance de la place. Lorsque je dis que 28,000,000 de tonnes par année passent par le canal du Sault : 20,000,000 de tonnes de plus que par le canal de Suez, et que les commodités sur le canal canadien sont inférieures à celles du canal américain, on reconnaîtra que c'est un état de choses humiliant qui exige un remède immédiat. Je demanderais avec instance au ministre des Travaux publics d'améliorer les approches du canal canadien et aussi les facilités de quaiage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis du même avis que l'honorable monsieur. Il n'y a pas assez d'eau sur le côté canadien et nos navires sont obligés de passer de l'autre côté. J'y suis allé l'année dernière et je le sais. Je le comprends tellement que nous avons cette année dans le budget une somme assez forte pour faire ces travaux. Quant aux édifices publics, je peux dire à mon honorable ami que nous avons aussi dans le budget une somme pour ces édifices, et l'emplacement est acheté. Nous nous sommes donc intéressés à cette ville beaucoup plus que le croit l'honorable monsieur.

M. MONK : Quel est le montant pour le dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $25,000.

M. MONK : Je ne prétends pas être un expert, mais d'après les renseignements que j'ai recueillis, je penserais que $25,000 suffiront à peine pour les améliorations dont j'ai parlé. Je comprends que le dragage nécessaire pour prévenir le spectacle humiliant de voir les navires canadiens obligés de se servir du canal américain coûterait environ $300,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis très heureux qu'un des chefs de l'opposition soit enfin allé au Sault Sainte-Marie. Je peux répéter ici ce que j'ai dit ailleurs : attendez à l'année prochaine et lorsque je demanderai un crédit l'opposition ne m'accusera pas de dépenser trop d'argent. Je sais bien que je ne demande pas assez d'argent pour compléter tous les travaux, mais je crois en avoir demandé assez pour commencer ces travaux, que l'on terminera une autre année.

M. GERMAN : L'honorable monsieur (M. Monk) arrive justement du Sault Sainte-Marie où il était allé avec le chef de l'opposition de la province d'Ontario, et je crois

qu'il en a appris long sur les conditions actuelles. Je partage parfaitement son opinion que le gouvernement a besoin de dépenser une somme très considérable pour approfondir le chenal jusqu'au canal canadien, mais je voudrais que l'honorable monsieur comprenne que pendant bien des années les choses sont restées dans leur état actuel du temps du gouvernement conservateur, et que ses amis n'ont même jamais pensé à affecter aucune somme d'argent à l'approfondissement du chenal. Vous chercheriez en vain dans tous les " Débats " jusqu'à ce jour, une recommandation de la part d'un député conservateur de dépenser de l'argent pour approfondir le chenal canadien. Le canal canadien a été construit sous un gouvernement conservateur et, comme l'admettra n'importe quel ingénieur, le chenal était défectueux originairement et il l'est encore. Ce gouvernement dépense de l'argent pour approfondir le chenal afin que les vapeurs de la Compagnie du Pacifique Canadien et tous les autres bateaux puissent passer par le chenal canadien. Les bateaux de la Compagnie du Pacifique n'y sont jamais allés, non pas parce qu'il n'y avait pas assez d'eau, mais parce qu'ils s'approvisionnent du côté américain. Il y a assez d'eau pour leur permettre de passer par le chenal canadien, mais ils vont du côté américain parce qu'ils y prennent leurs approvisionnements, et si l'honorable monsieur n'avait pas été aussi désireux de faire un point pour le parti conservateur dans la province, il se serait efforcé de comprendre exactement la position. Je connais la position et je sais qu'il y a assez d'eau sur le côté canadien pour permettre aux grands navires de passer par le chenal canadien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et pour approcher des quais.

M. GERMAN : Ils n'ont réellement pas besoin de se rendre aux quais parce qu'il n'y a pas de trafic pour le présent. Mais le Sault canadien se développe. On nous annonce aujourd'hui même que M. Clergue a fabriqué les premiers rails en acier, et ce qui lui a permis d'atteindre ce résultat, c'est l'aide et l'encouragement que lui a accordés le gouvernement libéral d'Ontario. Si l'honorable député (M. Monk) veut en tirer un argument politique, nous sommes prêts à discuter ce point avec lui. La Chambre des communes ne serait peut-être pas le meilleur endroit, mais quelque mérite qu'il puisse y avoir dans le fait qu'un chenal a été donné pour arriver au canal canadien, ce mérite est dû au gouvernement libéral actuel qui fait voter l'argent nécessaire. Le gouvernement conservateur n'a jamais rien fait pendant tout le temps qu'il tenait les rênes du pouvoir.

M. MONK : Je dois dire que je ne considère pas cette question au point de vue des intérêts de partis et je n'ai pas l'intention de m'en faire un argument contre le gouvernement actuel ou en faveur du parti conservateur. Je considère qu'un député qui a l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre et qui, en visitant le pays, découvre qu'il y a des améliorations à faire à certains endroits, doit connaître ces besoins. Quant aux renseignements que l'honorable député donne ce soir à propos du Saut Sainte-Marie, je puis lui dire, bien que je ne sois resté au Saut que deux jours, qu'ils sont très inexacts. Prenons, par exemple, l'assertion que les steamers du Pacifique ne viennent pas sur le côté canadien parce qu'ils prennent leurs provisions sur le côté américain. Cela peut être vrai ; mais c'est absolument en contradiction avec les renseignements qui m'ont été donnés au Saut Sainte-Marie par des gens très au fait, beaucoup mieux renseignés sur le sujet que mon honorable ami. Quant à l'accusation que l'on voulait critiquer le gouvernement actuel, je puis dire à l'honorable ministre des Travaux publics, que l'on n'a jamais eu cette intention. Comme question de fait, les personnes dans le commerce au Saut ont déclaré que les steamers du Pacifique achetaient leurs provisions du côté américain parce qu'ils ne pouvaient venir du côté canadien. Il est vrai que le canal a été construit par le gouvernement conservateur, mais il a été construit au bon endroit. Personne ne se plaint à ce sujet, et à certains points de vue il est beaucoup plus avantageux que le canal américain. Il fonctionne beaucoup plus rapidement, et ceux qui veulent faire passer leurs vaisseau rapidement le préfèrent ; mais je crois que c'est le présent gouvernement qui a terminé ce canal.

M. GERMAN : Non ; c'est le gouvernement conservateur qui a donné $90,000 à MM. Ryan et Haney pour faire l'écluse.

M. MONK : Cela se peut. Dans tous les cas, le canal a été terminé à l'époque où a eu lieu le changement de gouvernement.

M. GERMAN : Avant cela.

M. MONK : Dans tous les cas ce qu'il faut à cet endroit ce sont des travaux de creusage ; et il y en a beaucoup à faire. Des gens qui s'y connaissent m'ont dit qu'il faudrait dépenser là $400,000. Le chiffre m'a surpris et probablement que l'ouvrage pourrait se faire à moins de frais ; mais il n'y a aucun doute qu'il faudra beaucoup plus que ce que calcule le ministre pour mettre ce port dans l'état qu'il doit être. Sur le côté américain, les steamers ont toutes les facilités désirables. Sur le côté canadien, il y a un quai, mais il n'y a pas assez d'eau pour que les gros steamers puissent en approcher.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Deux quais.

M. MONK : Il n'y a qu'un quai appartenant au gouvernement. L'autre quai a été construit par des particuliers. Je crois qu'un député qui connaît ces faits et qui a visité

les lieux a le droit d'en parler dans cette Chambre sans qu'on le critique dans un esprit étroit ainsi que l'a fait l'honorable député.

M. SPROULE : M. le président——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je ne vois rien dans cet item concernant le canal du Sault Sainte-Marie, et je dois insister pour que le comité se tienne dans les limites de l'item qui lui est soumis ; autrement la besogne n'avancera pas. Le ministre des Travaux publics dit qu'il y aura dans les crédits supplémentaires des item concernant ce canal, et ce sera le temps alors de faire la discussion actuelle.

M. SPROULE : Nous sommes sur un crédit pour dragage, et on prétend qu'il y a du dragage à faire au canal du Sault Sainte-Marie.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je déclare la discussion hors d'ordre, et j'espère que le comité m'appuiera. L'item à discuter est : réparations aux dragueurs, Manitoba, $12,000.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. SPROULE : Si l'objection avait été faite au commencement de la discussion, elle aurait été, je crois, raisonnable.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il est toujours temps de s'arrêter dans une mauvaise voie. Adopté.

M. SPROULE : Non ; pas adopté du tout. Je veux que vous compreniez M. le président, que j'ai la parole, et tant que je n'aurai pas repris mon siège, l'item n'est pas adopté. J'ai autant le droit de parler sur ce sujet que n'importe quel autre député, et l'on ne m'enlèvera pas la parole de cette façon. On dit qu'il y a deux dragueurs au Manitoba, mais on me dit aussi qu'ils ne sont pas très propres à faire l'ouvrage qu'il faudrait faire. Un de ces dragueurs est utilisé aux rapides de Saint-André. Ce crédit est-il demandé seulement pour réparer l'ancien dragueur ou pour en construire un neuf.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande cet argent pour faire des réparations à l'ancien dragueur, qui fait encore un bon ouvrage, mais qui a besoin de réparations. L'item suivant est pour construire un nouveau dragueur. Cela en fera trois pour le dragage du Manitoba. Le nouveau sera un arrache-chicot.

M. SPROULE : Cette somme est-elle pour commencer la construction du dragueur—car $10,000 est une petite somme pour un dragueur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $10,000 sont pour construire un arrache-chicot semblable à celui que les Américains ont sur la rivière Rouge—chez eux. Ces bateaux ne coûtent pas bien cher. Je crois que ces trois dragueurs suffiront à faire tout l'ouvrage.

M. McCREARY : Avant que ce crédit soit adopté je désire remercier l'honorable ministre des Travaux publics pour l'aide qu'il a donnée cette année aux personnes qui ont des bateaux sur les rivières Rouge et Assiniboine. Le dragueur qui a été construit en 1881 et que l'on se propose maintenant de réparer a été employé au dragage de l'embouchure de la rivière Rouge à l'endroit où elle se jette dans le lac Winnipeg. Le dragueur est tout à fait hors d'état, et il fonctionnait à grande perte l'an dernier. On ne s'en est pas servi aux rapides de Saint-André, mais à l'embouchure de la rivière. Il y a deux ou trois fois que l'on insiste auprès du ministre sur la nécessité de renouveler ce dragueur, et je désire lui offrir mes remerciements pour avoir réglé cette demande avec autant de sens des affaires. J'ai dit il y a quelque temps que le mot Manitoba n'était jamais mentionné dans cette Chambre par l'honorable ministre des Travaux publics, qu'il l'avait apparemment oublié. Je veux aujourd'hui rectifier. Au sujet du bateau arrache-souche je dois dire qu'il y a dans la rivière Rouge en aval et en amont des rapides de Saint-André beaucoup de caillous et billes de bois calées qui empêchent la navigation de la rivière. Le bateau Gertie H. a remonté la rivière, et il y a neuf jours qu'il est en amont des rapides sans pouvoir redescendre. Le passage lui est barré par les caillous et chicots. J'assistais l'automne dernier à une assemblée de la chambre de commerce qui est composée en grande partie d'amis de l'opposition, de fait presqu'en entier. Une très forte délégation s'est présentée devant la chambre de commerce et a recommandé l'achat d'un dragueur pour arracher de la rivière les caillous et autres embarras. Je suis certain que la chambre de commerce, composée de personnes appartenant aux deux partis politiques, et les citoyens de Winnipeg en général, remercieront l'honorable ministre des Travaux publics pour avoir fait voter cette somme.

M. SPROULE : Est-ce là tout ce que va coûter ce dragueur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Quand sera-t-il prêt à travailler ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'été prochain.

M. SPROULE : Où le construisez-vous ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Probablement sur le lac Winnipeg.

M. SPROULE : Le faites-vous construire à l'entreprise ou à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais pas encore. Je choisirai le mode le plus avantageux.

Câble de l'Ile Bryon à Anticosti—Raccordements, etc., $25,000.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer cet item de $25,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami me permettra peut-être de déposer sur le bureau de la Chambre une carte qui expliquera tout à ceux qui s'intéressent à la question. Je veux relier l'île d'Anticosti aux îles de la Madeleine. L'île d'Anticosti est déjà reliée avec la côte nord, et les îles de la Madeleine avec le Cap-Breton. Nous aurons alors une communication télégraphique complète avec le câble à Canso et à Sydney, et un réseau télégraphique complet sur la rive canadienne.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est l'objet du câble à Anticosti ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Anticosti est relié avec la rive nord par un câble sur la rive nord. Nous avons atteint la Baie-Saint-Paul. Je suis d'avis que nous devrions avoir un réseau complet de télégraphie sur notre propre sol, et j'ai l'ambition de continuer cette ligne télégraphique jusqu'à Montréal aussitôt possible. Cela coûterait de $13,000 à $15,000 environ, pour atteindre Québec, car le télégraphe existe déjà jusqu'à la Grosse-Ile. Je ne vois pas pourquoi maintenant que nous avons espérance de voir le système Marconi réussir que nous n'aurions pas un télégraphe à nous au lieu de nous servir du réseau télégraphique de New-York, pour nos nouvelles commerciales. Montréal et Toronto devraient être, et le deviendront des centres de distribution télégraphique pour toutes les nouvelles commerciales et autres. Lorsque j'aurai complété ces lignes jusqu'à Sydney et Canso, notre réseau télégraphique canadien sera en communication avec tous les câbles, américains, anglais et français. Une très petite somme suffira cette année pour compléter ce réseau.

M. BORDEN (Halifax) : Le public a-t-il la permission d'utiliser ces câbles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, c'est un service télégraphique régulier.

Extension du télégraphe des îles de la Madeleine jusqu'à l'île Bryon au moyen d'un câble sous-marin, $9,000.

M. MONK : Quelle est la distance entre l'île Bryon et celles de la Madeleine ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De l'Anticosti à la rive nord, 104 nœuds.

M. MONK : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, nous avons un bateau pour la pose des câbles. Nous demandons en Angleterre et en Allemagne les prix des câbles et fils. Nous avons télégraphié à cet effet aux meilleurs maisons anglaises et allemandes, et comme nous avons un bateau pour la pose des câbles, nous allons faire l'ouvrage nous-mêmes.

De Mabou à Port-Hawkesbury, $5,600.

M. BORDEN (Halifax) : N'y a-t-il pas déjà un télégraphe entre ces deux points ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Oui. Nous sommes entre les mains de la compagnie anglo-américaine, et je veux m'en libérer.

De Saint-Pierre à Louisbourg et aux îles Scatari—Extension—De Gabarus à Sydney-nord, $4,900.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que c'est la même chose ici ; il y a déjà un télégraphe à cet endroit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il n'y en a pas. Nous voulons atteindre le phare à cet endroit qui est aujourd'hui isolé.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a sûrement une communication télégraphique entre Louisbourg et Saint-Pierre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je parlais de l'île Scatari qui n'a pas de fil télégraphique. Le sous-ministre de mon département dit qu'il y a une ligne télégraphique le long du chemin de fer depuis Saint-Pierre jusqu'à Louisbourg, mais pas sur la côte.

M. BORDEN (Halifax) : Mais on peut télégraphier de Saint-Pierre à Louisbourg? Le but de ces crédits doit être d'établir partout le pays un réseau télégraphique appartenant au gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est sûrement un commencement dans cette partie du pays. Mais mon objet principal est d'avoir une communication directe avec les câbles à Sydney et à Canso, et continuer ensuite le réseau jusqu'à Montréal, et plus loin plus tard si le pays le veut.

M. BORDEN (Halifax) : Cela me semble être un moyen de miner en douceur le directeur général des Postes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh ! non ; le directeur général des Postes est trop fort pour cela.

M. BORDEN (Halifax) : Le désir n'est peut-être pas de le miner complètement, mais au moins de le réduire à l'impuissance au sujet de ce service télégraphique. A part le télégraphe du Yukon combien de milles de télégraphe dont le public se sert le gouvernement possède-t-il dans le pays?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ 4,400 à part le télégraphe au Yukon. Avec ces extensions cela fera 4,700 milles, et dans le Yukon 2,135 milles.

M. BORDEN (Halifax) : Ces lignes donnent-elles quelque revenu?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, on trouvera cela dans mon rapport. Je puis dire en passant que la ligne du Yukon va bien. Le revenu pour le mois d'avril a été d'environ $11,500.

M. BORDEN (Halifax) : Dépenses d'administration déduites?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. EARLE : Le ministre s'est-il occupé de chercher, ainsi qu'il en avait été convenu il y a quelques jours, quelle est la part du gouvernement dans cela, et quelle est la part du public.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pendant le mois de mars le gouvernement a expédié pour environ $1,100 de télégrammes. Je suppose que nous dépenserons environ $1,000 par mois en télégrammes sur cette ligne. Si l'honorable député veut consulter mon rapport à la page 11, au sujet du service télégraphique, il verra, que le revenu des télégraphes l'an dernier, à part le Yukon, a été d'environ $15,000, et la dépense d'environ $60,000. Je dois dire, cependant, que nous espérons pouvoir montrer un meilleur résultat lorsque ces lignes seront complétées, et la Chambre ne doit pas perdre de vue le fait que ces lignes sont construites à des endroits où des compagnies de particuliers ne voudraient pas les bâtir. La ligne de la rive nord par exemple. Cette ligne ne nous rapporte pas de revenu appréciable et aucune compagnie n'aurait voulu en construire une à cet endroit.

M. WILSON : A part le coût de construction, il a fallu dépenser $60,000 pour administrer ces télégraphes, et le revenu a été de $15,000. Ce revenu comprend, je suppose, les sommes payées par les différents ministères pour leurs télégrammes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, mais le gouvernement se sert peu de ces lignes, à part celle du Yukon, et ainsi que je l'ai dit, aucune compagnie de particuliers n'aurait voulu construire de télégraphes à ces endroits. La ligne du nord, par exemple, a été construite dans les intérêts de la navigation et du commerce.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne crois pas que la construction de lignes télégraphiques entre des points où il y a déjà des lignes commerciales soit justifiable à moins que le gouvernement ne veuille établir un réseau télégraphique par tout le pays. C'est la seule raison, à mon avis, qui pourrait justifier cette politique. Il doit en coûter beaucoup plus cher au pays de construire une ligne pour son propre usage que de payer les prix réguliers pour l'envoi de ses télégrammes par les lignes déjà établies. Peut-être que je me trompe, mais c'est là ce que je croirais. C'est pourquoi je ne puis considérer ces lignes que l'on se propose de construire que comme le commencement d'un réseau national par tout le pays. Est-ce là la politique en vue ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne voudrais pas dire plus que j'ai dit. Je ne suis pas autorisé par mes collègues à dire plus. L'objet des sommes que je demande est de relier le réseau télégraphique du gouvernement aux différents câbles à Sydney et à Canso. Nous avons donné $18,000 à la Compagnie Marconi pour établir une station au Cap-Breton. Si ce système fonctionne bien, nous aurons en dehors du câble le moyen de communiquer avec l'autre côté de l'océan. Mais nous aurons aussi le câble en cas de besoin. Pour ma part, je crois que d'ici à quelque temps encore, le câble sera le moyen le plus sûr de communication, mais j'espère que M. Marconi améliorera encore son système. Nous en avons fait des expériences et nous en faisons encore tous les jours entre Belle-Isle et la rive nord. Mon département y fait fonctionner deux stations. Lorsque l'atmosphère est claire et que les conditions sont favorables, la télégraphie se fait bien, mais lorsque le temps est humide ou qu'il vente fort, cela ne fonctionne pas bien. Il est très difficile de maintenir une communication régulière entre les deux stations lorsque les conditions atmosphériques ne sont pas favorables. La distance entre Belle-Isle et la rive nord est de vingt-deux milles.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que plusieurs des points que l'honorable ministre se propose présentement de relier par un câble ne seraient pas des endroits favorables au fonctionnement du système Marconi, admettant que ce système réussisse, et s'il en est ainsi ne vaudrait-il pas mieux s'assurer s'il pourra être d'application pratique avant de dépenser autant d'argent à la construction d'un câble télégraphique ? Par exemple entre Louisbourg et Scatari, si je me rappelle bien, quelles sont les conditions géographiques de ces endroits. Ces deux points ne seraient-ils pas favorables à l'établissement du système Marconi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, mais il n'est pas encore assez sûr pour s'y fier pour des fins commerciales. Il fonctionne bien lorsque le temps est beau, mais pas lorsqu'il est humide. En différentes occasions, l'hiver dernier, j'ai demandé des nouvelles à nos agents et ils m'ont répondu que l'appareil fonctionnait mal. Je dois dire cependant que les receveurs n'étaient pas les meilleurs, bien qu'ils eussent été installés par les agents mêmes de M. Marconi. Nous avons depuis posé d'autres receveurs et les résultats sont meilleurs. Mais je suis bien certain que nous aurons à nous servir des câbles pendant quelque temps encore.

M. LEFURGEY : Je voudrais savoir si le ministre a acquis le système Marconi sim-

plement pour faire des expériences, ou s'il s'est assuré auparavant qu'il serait utile à quelque chose. On croirait d'après ses dernières paroles qu'il ne sait pas si les $80,000 vont rapporter un bénéfice substantiel au Canada. Si l'on doit établir une station à la baie des Glaces pour télégraphier d'un côté à l'autre de l'océan, je ne vois pas pourquoi on construirait des câbles entre des points beaucoup plus rapprochés, de l'île Anticosti aux îles de la Madeleine par exemple, et de Scatari à Louisbourg. Je ne puis comprendre comment ce système va fonctionner d'un côté à l'autre de l'Atlantique, lorsqu'il ne réussit pas entre des points plus rapprochés. Je voudrais savoir si le gouvernement établit cette station pour aider aux savants à faire leurs expériences, on dépense tout cet argent pour économiser de l'argent au pays en se dispensant des câbles sous-marins ? Si tel est le cas, je proposerais deux endroits très convenable pour l'essai du système sur une petite distance. Ce seraient le cap Tourmente et le cap Traverse, où les habitants souffrent beaucoup à cause du service ineffectif du câble sous-marin qui est la propriété d'une compagnie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En ma qualité de ministre des télégraphes, j'ai fait des arrangements pour la pose de deux appareils Marconi l'automne dernier. J'ai cru qu'il n'était que juste de les essayer car ils coûtent peu de chose. Nous payons un droit régalien de $500 pour ces deux stations entre la rive nord et Belle-Isle. La station à la baie des Glaces est une station du gouvernement. Je ne demande dans mon budget aucun crédit pour cette station. Cette station est aux frais du gouvernement en général, et il n'y a rien pour elle dans mes crédits de ministre des Travaux publics et télégraphes. Je suis responsable de l'établissement de cette station naturellement, mais je n'ai pas fait les conditions moi-même. J'espère que le système Marconi réussira d'un côté à l'autre de l'océan ; mais je le répète de nouveau, après avoir lu beaucoup d'écrits sur le système Marconi et autres systèmes de télégraphie sans fil, j'en suis venu à la conclusion qu'il s'écoulera quelques années avant que la télégraphie sans fil puisse être adaptée avec succès aux fins commerciales. Les systèmes Marconi, Slaby et autres s'améliorent cependant beaucoup.

M. BORDEN (Halifax) : Le côté curieux de la situation c'est que nous dépensons environ $70,000 pour poser des câbles sur de petites distances sur lesquelles le système Marconi pourrait certainement être établi aisément, si on doit l'établir d'un côté à l'autre de l'Atlantique. Le système Marconi est arrivé à un point où l'on peut dire avec quelque probabilité s'il réussira ou non. La plupart du monde croit à son succès. Le gouvernement y croit aussi évidemment, puisqu'il demande au parlement de voter $80,000 pour venir en aide à M. Marconi et à son système. M. Marconi a certainement réussi en Angleterre, si l'on en croit les journaux, sur des distances beaucoup plus longues que celles entre quelques-uns des points où l'on propose de poser ces câbles. Il a fonctionné sur des distances beaucoup plus grandes qu'entre Louisbourg et Scatari.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Temps sec, temps humide ?

M. BORDEN (Halifax) : C'est ainsi que je l'ai compris.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour ma part, j'en doute.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Travaux publics n'aurait pas dû alors laisser mettre cette somme de $80,000 au budget pour télégraphier de l'autre côté de l'océan Atlantique. Il semble vouloir dégager sa responsabilité de ce crédit particulier. Si le système sans fil fonctionne en toutes températures et conditions et à n'importe quelle distance on pourrait certainement s'en servir entre Louisbourg et Scatari. Quelle est la distance entre ces deux points.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ trois ou quatre milles.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Environ 15 milles.

M. BORDEN (Halifax) : De Louisbourg à Scatari ?

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : De Louisbourg à Scatari, il y a environ 15 milles.

M. BORDEN (Halifax) : C'est ce que je croyais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la distance par voie de terre, mais d'un côté à l'autre du chenal il n'y a pas plus de trois à quatre milles.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Pas autant que cela.

M. BORDEN (Halifax) : Mais si le système Marconi pouvait être utilisé sur cette petite distance, ne serait-il pas mieux de retarder un peu avant de dépenser autant d'argent pour poser ces câbles ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne voudrais pas, d'après l'expérience que j'ai eue du système Marconi entre la Côte Nord et Belle-Ile, le dire au monde commercial qu'il pourra compter dessus en tout temps. L'hiver dernier j'ai demandé des rapports d'entre la côte nord et Belle-Isle et je n'ai pu en avoir. Ce système fonctionne bien dans un temps sec ; c'est l'expérience que nous en avons. Mais M. Marconi et d'autres savants travaillent à l'amélioration de ce système tous les jours. Il n'y a aucun doute que Marconi a devancé tous ses concurrents, mais je ne voudrais pas prendre sur moi la responsabilité de dire au public commercial qu'il peut compter en

tout temps sur la télégraphie sans fil, et c'est pourquoi nous construisons ces câbles.

M. LEFURGEY : Vous voulez avoir les deux systèmes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne doute pas de l'utilité du système Marconi, parce qu'il est susceptible d'amélioration. On a réussi à envoyer des télégrammes à de très longues distances, mais je suis certain qu'il ne peut encore remplacer le câble.

M. MONK : Y a-t-il dans le département un préposé chargé spécialement des télégraphes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. MONK : Quel est son nom ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Keely, notre surintendant général ; c'est un homme très capable.

M. MONK : A-t-il recommandé la pose additionnelle d'un câble entre les îles de la Madeleine et l'Anticosti ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, la pose de ce câble a son entière approbation.

M. WILSON : Il serait peut-être bon que le ministre nous expliquerait à quel point en est rendu en vertu duquel le gouvernement paie $80,000 à M. Marconi ; cette somme n'est-elle que pour commencer et sera-t-on obligé de dépenser plus que cela en rapport avec ce système.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il y a l'item 92.

M. WILSON : Les autres membres du comité ont pu parler, et je veux avoir quelques renseignements au sujet de cette dépense.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'item 92 a trait à cette question.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois la discussion parfaitement régulière. Nous discutons si nous devons dépenser de l'argent à poser ces câbles. Nous avons parfaitement le droit en discutant cette question de montrer que cette dépense peut être inutile si l'on peut avoir la même communication par le système Marconi. Je ne crois pas que la discussion se soit écartée du sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme de $80,000 sera tout.

M. WILSON : Combien d'appareils avez-vous ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quant à cela, je n'en sais rien.

M. WILSON : Si c'est dans l'ordre, je veux demander à l'honorable ministre si vous espérez communiquer avec l'autre côté de l'Atlantique au moyen de la télégraphie sans fil.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les instruments auxquels le ministre des Travaux publics fait faire des expériences n'ont pas de rapports avec le contrat Marconi. Ils ont été achetés avant que nous ayons fait les arrangements avec M. Marconi. Ce contrat dit simplement que nous dépenserons $80,000 pour aider M. Marconi à construire une station de télégraphie sans fil avec l'espoir que l'essai réussira. Si ne réussit pas, nous aurons fait une spéculation scientifique et n'aurons pas reçu grand-chose pour notre argent, mais si l'expérience réussit, nous y gagnerons car la taxe de télégraphie transatlantique baissera.

M. WILSON : Et vous avez en outre les appareils que vous avez achetés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les appareils achetés par le ministre des Travaux publics ne sont pas compris dans le contrat qui dit que nous pourrions avoir au prix coûtant, et sans avoir de droit d'auteur à payer les appareils dont nous aurons besoin, mais l'honorable ministre des Travaux publics avait acheté les siens avant le voyage de M. Marconi au Canada.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les appareils qui sont sous mes soins coûtent $2,000.

M. WILSON : Vous ne savez pas combien vous en avez ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai deux stations sous mes soins.

M. WILSON : Les appareils ont-ils coûté $2,000 chacun ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, $2,000 pour les deux stations. Nous en avons une à Belle-Isle et l'autre sur la côte du nord. Nous nous proposons d'en faire un essai complet cet été et je crois qu'elles donneront satisfaction.

M. WILSON : Il est regrettable que vous n'ayez pas fait un essai suffisant du système sans fil avant de poser ce câble.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis convaincu que tout utile que puisse être le télégraphe sans fil, les câbles seront toujours nécessaires.

M. SPROULE : Si les câbles seront toujours nécessaires, n'aurait-il pas été sage de laisser M. Marconi faire seul ses expériences, et risquer les câbles tant qu'il n'aura pas perfectionné son système.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le Gouverneur en conseil en a décidé autrement.

M. LEFURGEY : Je demanderai à l'honorable ministre des Travaux publics si l'arrangement fait avec M. Marconi comprend les améliorations qu'il pourra faire dans l'avenir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le département des Travaux publics est parfaitement libre de faire des arrangements avec d'autres compagnies. Je n'ai que deux instruments pour deux stations. S'ils fonctionnent bien j'en serai très heureux. S'ils ne fonctionnent pas je les changerai. Je ne les ai pas payer cher. Quant à la question de l'honorable député, je dirai que le gouvernement a fait un arrangement, et si, comme le ministre des Finances le dit, les résultats sont satisfaisants, nous en aurons le bénéfice ; s'ils ne le sont pas, nous serons en perte.

M. LEFURGEY : Ce n'est pas ce que je demandais. Je voulais savoir, si les améliorations que M. Marconi pourrait apporter à son système sont comprises dans le contrat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous payons $80,000 pour la construction de ces stations qui seront complétées, je l'espère dans quelques semaines ou dans quelques mois. La compagnie Marconi s'oblige en outre, à nous fournir les appareils pour le service de nos phares, et pour les fins de la navigation, etc. mais pas pour les fins de commerce, et cet arrangement comprend naturellement toutes les améliorations à des prix raisonnables et sans droits d'auteur. C'est là l'entente.

M. WILSON : J'avais compris que nous avions ces appareils pour rien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela veut dire que nous les obtenons aux prix de la manufacture, et que nous n'aurons pas de droits d'auteur à acquitter. La compagnie ne doit pas nous faire payer le droit d'auteur, qui est la dépense principale dans ces choses.

M. LEFURGEY : Avez-vous acheté les améliorations futures qui pourront être faites au système Marconi?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne voudrais pas dire cela.

M. LEFURGEY : Le ministre voudra-t-il nous dire exactement dans quelle situation nous sommes?

Le MINISTRE DES FINANCES : Notre contrat se rapporte principalement à la construction de cette station ; le reste a été considéré comme choses incidentes et nous n'y avons pas attaché beaucoup d'importance. Le contrat stipule que la compagnie nous fournira pour nos phares et pour le sauvetage de la vie et des biens, mais non pour les fins de commerce en général. Nous avons le droit d'obtenir ces choses à un prix raisonnable sans avoir à acquitter le droit d'auteur.

M. LEFURGEY : Alors nous sommes complètement au pouvoir de la compagnie Marconi au sujet des améliorations qu'elle pourra apporter à son système plus tard, et après avoir payé ces $80,000 nous aurons encore à payer pour tous les perfectionnements qu'elle pourra découvrir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de la Justice a fait apporter le contrat, et voici ce qu'il dit. Nous payons $80,000 principalement pour la station et M. Marconi aura intérêt à rendre son système aussi parfait que possible. Notre seul bénéfice est dans la réduction des prix. Le ministre de la Justice croit que le mot "perfectionnement" est dans le contrat.

M. LEFURGEY : Notre position dans cette affaire paraît être très précaire. Le ministre des Travaux publics nous dit qu'il n'a aucune confiance dans le système.

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

M. LEFURGEY : Bien, il a dit qu'il n'avait pas une foi absolue dans le système. Nous dépensons alors $80,000 pour une simple expérience, et je ne crois pas que nous soyons justifiables de payer $80,000 de l'argent public pour aider qui que ce soit à faire des expériences. Le ministre lui-même dit qu'il n'est pas sûr que le système sans fil puisse être appliqué sur une distance de dix milles. Si nous n'avons pas droit aux perfectionnements qui peuvent être apportés au système Marconi, notre argent est absolument gaspillé et nous nous sommes tout simplement livrés au premier spéculateur venu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je diffère d'opinion avec mon honorable ami quant au côté de l'expérience, parce que je crois, que l'essai réussisse ou non, que nous avons bien fait d'aider M. Marconi dans une tentative sur laquelle se porte l'attention de l'univers. Que l'essai réussisse ou faillisse, il n'y a aucun doute que l'opinion publique au Canada a approuvé le gouvernement d'avoir agi comme il a agi. Si le système de télégraphie sans fil réussit nous serons compensés de ce que nous aurons dépensé par la réduction du tarif télégraphique de 25c à 10c du mot, et cela vaut la peine que nous risquions quelque chose. Comme l'oncle de Mark Twain, qui s'était lancé dans le commerce de lard, nous servirons notre pays tout en faisant une bonne affaire.

M. MONK : M. Keely a-t-il fait un rapport écrit au ministre, à propos de ces câbles ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons les estimations.

M. MONK : Préparées par M. Keely ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

M. LEFURGEY : Je ne suis pas de l'avis de l'honorable ministre des Finances. Je ne crois pas qu'il appartienne au gouvernement du Canada de faire l'expérience de stations télégraphiques d'aucune sorte. De tout temps les savants ont fait des expériences de toutes sortes et je ne connais pas de gouvernements qui leur soient venus en aide. Il y en a qui font des expériences en fait de machines volantes et autres semblables, et

la première chose que nous apprendrons un bon matin sera que l'honorable ministre des Finances et ses collègues sont en train de faire des expériences de ce genre. Laissons faire ces expériences par les personnes intéressées, et lorsqu'elles seront complètes, nous en retirerons les avantages. Mais le gouvernement n'a pas encore entrepris l'expérience d'un système de steamers transatlantiques rapides qui serait pourtant très désirable et pour lesquels il serait plus sage de dépenser ces $80,000 que pour la télégraphie sans fil que le ministre ne sait pas même si elle réussira.

Lignes télégraphiques—Colombie Anglaise—Embranchement depuis la ligne principale et Port-Simpson—Hazelton jusqu'à Aberdeen, $1,500.

M. EARLE : L'entreprise est-elle donnée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas encore, mais les travaux vont se faire immédiatement. Il y a un établissement de conserves considérable à cet endroit.

M. EARLE : L'embranchement sera-t-il terminé à temps pour que l'on puisse s'en servir cet été ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; ordre va être donné immédiatement de commencer ces travaux.

Lignes télégraphiques—Colombie Anglaise—150-Mile-House à Quesnel-Forks et Horse-Fly, $7,500.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle marque de cigares va-t-on faire usage sur cette ligne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que l'on n'en fumera pas du tout.

M. EARLE : Cette ligne sera-t-elle construite par les mêmes qui ont construit la ligne de Dawson.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Nous allons donner la construction de cette ligne à l'entreprise.

Outillage pour créosoter le bois requis dans les réparations générales des quais et jetées, $40,000.

M. MONK : A quel endroit se feront ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas encore fait de choix. Il faudra nécessairement que ce soit dans les provinces maritimes, où l'on se sert le plus de bois créosoté. Je n'ai réellement aucun endroit en vue dans le moment.

M. WILSON : Comment le ministre sait-il la somme qu'il lui faut ?

M. MONK : J'ai conseillé fortement à l'honorable ministre de ne pas entreprendre ces travaux trop vite, car je crois que la somme qu'il demande pour l'établissement d'une usine à créosoter le bois est tout à fait insuffisante.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, elle est suffisante.

M. MONK : Le ministre a-t-il eu un rapport ou fait faire par un expert une estimation des travaux lui donnant la somme nécessaire pour la création de cette usine ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. MONK : Quelle est le rapport ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne s'attend pas, j'en suis sûr, que je vais apporter à la Chambre tous les rapports que j'ai dans mon département. Quand je dis que j'ai un rapport, cela ne veut pas toujours dire que c'est un rapport écrit. Dans ce cas-ci, mon ex-ingénieur en chef, M. Coste, a fait une étude du projet pendant plusieurs années, et M. Lafleur, mon ingénieur en chef actuel, partage les vues de son ex-chef. Nous achetons tous les ans pour $40,000 de bois qui a été créosoté dans les Etats-Unis, parce que nous n'avons pas ici d'établissement à cet effet. Mes employés ont fait sur place une estimation du coût d'une usine de ce genre, et ils me disent que le coût n'en dépassera pas $40,000. L'outillage n'est pas très dispendieux. Ce sont seulement de grands cylindres.

M. MONK : Je ne fais que mettre le ministre sur ses gardes. Je suis surpris de l'entendre nous dire qu'il a acheté son bois créosoté aux Etats-Unis, lorsque nous avons une usine considérable dans le pays. Il y en a une dans mon propre comté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour de longues pièces de bois ?

M. MONK : Longues et courtes. Mon honorable ami connait l'établissement—celui de Saint-George.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas du tout du bois créosoté. Ce n'est pas la chose du tout. Les vers le mangeraient en un rien de temps.

M. MONK : M. Saint-George fait les deux bois, et je puis dire à l'honorable ministre d'après ce que j'ai appris du coût de cet établissement qu'il ne l'aurait pas pour $40,000. Il me semble que lorsque le ministre demande à la Chambre $40,000 pour commencer une nouvelle industrie de ce genre, nous devrions avoir quelques documents écrits nous montrant clairement quel en sera le coût et où on veut placer l'établissement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai ici une liste des articles nécessaires pour la construction d'une usine à créosoter le bois, et leur addition donne la somme de $40,000. Telles sont les estimations de mes employés et je ne puis donner plus que cela.

M. MONK : Je ne crois pas que le ministre puisse demander au comité de leur voter une somme de $40,000 sur une estimation de ce genre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable monsieur est réellement difficile à satisfaire. J'ai discuté la question avec mes employés les plus capables, et que puis-je faire de plus ?

M. LENNOX : Il est temps que nous en arrivions à une entente au sujet de ces crédits. Tous les jours on nous demande de voter de fortes sommes pour des choses que les membres du parlement connaissent peu quelquefois. L'honorable ministre lui-même ne prétend pas bien connaître la question, et je crois que si nous votions cet argent on devrait nous fournir les meilleurs renseignements possibles sur le sujet. Ces renseignements devraient être par écrit et déposés sur le bureau de la Chambre, et sans cela, il est injuste de demander aux représentants du peuple de voter ainsi son argent. Je ne parle pas de ce crédit en particulier, mais du système, et je suis bien d'avis que lorsqu'il s'agit d'une somme considérable, la Chambre devrait être mise en possession d'un état précis de la dépense totale. Il ne s'agit pas seulement ici d'une somme de $40,000, mais du système que l'on a pris de voter de fortes sommes sans savoir l'objet de la dépense. Quant à ce crédit de $40,000 nous ne pouvons même pas savoir si cette somme sera suffisante et si l'on ne viendra pas nous en demander davantage plus tard.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai aucune objection à fournir tous les renseignements que je possède. Je reconnais pleinement le droit qu'ont les honorables députés de demander tous les renseignements possibles, et je n'ai jamais refusé de fournir tous ceux que j'avais moi-même. Mon honorable ami voudrait avoir un rapport écrit pour chaque crédit. Réellement je ne voudrais pas m'engager à cela. Lorsqu'un ministre de la Couronne dit qu'il a un rapport de ses employés, on devrait prendre sa parole. Je ne prétends pas être un expert du tout. Je ne suis ni un constructeur, ni un architecte, ni un ingénieur, et je dois nécessairement me reposer sur les chefs de chaque branche du département des Travaux publics. Je me renseigne du mieux que je puis et l'on ne peut me demander de faire plus.

M. EARLE : Cette somme complétera-t-elle les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mes employés me disent oui.

Explorations et inspections, $25,000.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce le crcuit ordinaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, c'est un crédit additionnel.

M. BORDEN (Halifax) : Pouquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parce que j'ai beaucoup plus d'explorations à faire qu'autrefois, et de plus il est devenu nécessaire de faire une exploration complète de la rivière Ste-Claire et de la rivière Sainte-Marie. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a appelé mon attention sur le fait que nos amis les Américains ont dragué dans nos eaux, et je veux faire faire une exploration complète du haut de ces rivières afin de voir en quel état sont les choses.

Réseau télégraphique du Yukon, comprenant la ligne Ashcroft, Dawson, et embranchement—Somme additionnelle, $33,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Nous avons au budget $180,000 pour l'entretien et exploration de la ligne telegraphique du Yukon et nous demandons cette somme additionnelle. Je me propose de diminuer les tarifs prochainement.

M. EARLE : J'espère que cela aura lieu prochainement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Demain matin la taxe sera abaissée de $4.50 à $3.

M. EARLE : Quelle sera la taxe entre la rivière Skeena et la côte ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les prix actuels sont de 50 cents par cent milles. J'ignore combien il y a de milles pour aller à la côte, mais j'ordonnerai une réduction sur toute la ligne. Je vais tenter cette expérience pendant un mois ou deux. La réduction aura surtout lieu entre Dawson et Ashcroft.

Glissoirs et estacades, rivière Gatineau—Compensation à MM. Gilmour et Hughson pour l'usage de leurs estacades de retention aux Cascades, $3,600.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au lieu de construire des estacades nous-mêmes, nous avons utilisé ceux de messieurs Gilmour et Hughson, et par conséquent, il nous faut les payer.

District de Saint-Maurice—Frais d'exploitation—Montant supplémentaire, $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous espérons que cette année, il passera quatre millions de billots dans ces estacades, et nous nous attendons à en retirer un revenu considérable.

Gouvernement civil—Ministère des Chemins de fer et Canaux—Pour pourvoir à la promotion de F. A. Dixon au rang de premier commis, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $1,800.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a aucun changement dans le traitement de cet employé. Ce trai-

tement se trouve déjà dans le budget principal mais il a été voté comme devant être payé à un commis de première classe. Il est maintenant chef de bureau, et son salaire reste le même, c'est-à-dire le maximum qui puisse être payé à un commis de première classe.

M. BORDEN (Halifax) : Cet argent est déjà voté, et l'item devrait être retranché.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais la première somme ne peut pas lui être payée parce qu'elle a été votée pour un commis de première classe, et nous voulons qu'il soit promu chef de bureau.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'est pas nécessaire de voter la même somme deux fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand il s'agira de demander le concours de la Chambre sur cet item, si on croit que c'est préférable on pourra le laisser de côté ; mais comme je l'ai dit, le traitement qui lui a déjà été voté ne pourra pas lui être payé dans tous les cas.

M. BORDEN (Halifax) : Je le sais, mais je ne vois aucune raison pour justifier cette manière d'agir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le traitement ne sera payé qu'une fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La somme que nous votons actuellement est exactement la même qui a déjà été votée, mais nous demandons qu'elle soit votée pour un chef de bureau, au lieu d'un commis de première classe. Rien ne s'opposera à ce que l'item soit rayé, lors de l'épreuve définitive, mais nous ne pouvons pas le rayer à présent.

Le MINISTRE DES FINANCES : S'il s'agissait d'augmenter le traitement de M. Dickson, nous n'aurions à voter que la différence, mais quand le traitement est le même, et que le grade seul diffère, il faut voter la somme de cette manière.

L'honorable M. HAGGART : L'argent est voté deux fois ; la première fois pour un commis de première classe. Cela veut dire que le ministre pourra disposer d'une place de commis de première classe.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais le ministre des Chemins de fer et Canaux déclare qu'il n'a pas l'intention de payer les deux traitements.

L'honorable M. HAGGART : Nous pourrons rayer l'item, lors de l'épreuve définitive.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais pas au juste si la Chambre n'a pas donné sa ratification à cet item. Sinon, nous pourrons le rayer.

Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital—Chemin de fer Intercolonial—Matériel roulant (à voter de nouveau, $303,000), $345,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En additionnant tous ces crédits imputables sur le capital, on voit qu'il y a une somme de $800,000 qui est à voter de nouveau. Dans l'item actuel, à l'exception de $42,000 tout est à revoter. Cet argent est destiné à payer $6,750 pour des locomotives, et $35,000 pour deux nouvelles locomotives, servant à la formation des convois.

L'honorable M. HAGGART : Quelle somme a-t-on dépensée pour le matériel roulant l'an dernier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le crédit pour cela était de $2,000,000. A la fin de l'exercice, toute la somme aura été dépensée, moins $200,000.

L'honorable M. HAGGART : Je ne m'explique pas très bien cet item. Si je me rappelle bien, dans les estimations de l'an prochain, il y a un crédit de $500,000. Ensuite, dans les estimations supplémentaires pour l'exercice courant, il y a un autre crédit de $70,000 destiné à couvrir le déficit. Alors, pourquoi vote-t-on cette somme de nouveau?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons obtenu une appropriation de $2,000,000 pour l'exercice courant, et un crédit supplémentaire de $70,000 pour cette année. Cela fait un total de $2,070,000. A la fin de l'exercice courant, nous aurons dépensé $1,800,000 en chiffres ronds. Nous avons passé des contrats pour l'achat de matériel roulant, qui ne seront pas exécutés à temps pour être livrés et payés durant cet exercice. Ce matériel est, en chiffres ronds, de $300,000, et il nous faut de plus deux locomotives pour la formation des trains, comme je l'ai dit.

L'honorable M. HAGGART : Mais l'honorable ministre a demandé dans les estimations supplémentaires, un crédit de $70,00, pour l'exercice expirant le 30 juin 1902. Cela doit être pour combler un déficit dans le crédit de l'an dernier. Mais, le ministre n'explique pas pourquoi il lui faut ces $70,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A la date où les estimations supplémentaires ont été préparées, nous avions lieu de croire que le matériel roulant serait livré pendant le présent exercice, et nous avons demandé ce crédit pour le payer. Nous constatons aujourd'hui qu'il en restera pour $300,000 à recevoir pendant le prochain exercice, et c'est pour y pourvoir que nous demandons à faire revoter cette somme.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre avait un crédit de $2,000,000. Il y a environ une semaine, il a demandé un crédit supplémentaire de $70,000 pour 1902. Aujourd'hui, il constate qu'il a fait une erreur de $303,000. Il y a une curieuse comptabilité dans ce département.

M. BARKER : L'honorable ministre demande-t-il ces $70,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BARKER : Mais, il ne les a pas dépensés, et il demande virtuellement $373,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons eu $2,070,000 dollars. Si les commandes que nous avons faites étaient livrées, nous aurions besoin de cette somme. Mais, il y a environ $300,000 que nous ne pouvons pas payer cette année mais que nous devrons payer durant le prochain exercice.

M. BARKER : D'après ce que je comprends, le ministre n'a payé qu'environ $1,700,000, c'est-à-dire $300,000 de moins que le crédit qu'il avait à sa disposition. Il s'est fait voter $2,070,000 pour payer $1,700,000 jusqu'au 30 juin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai indiqué clairement qu'il s'agit d'un crédit à voter de nouveau. Il est impossible d'être plus explicite.

M. BARKER : L'honorable ministre se propose-t-il de rayer cet item de $70,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout.

M. BARKER : Alors c'est un item fictif.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet item a été voté.

M. BARKER : Je sais que l'item est dans le budget, mais il n'existe pas dans les livres de l'honorable ministre. Il lui reste $300,000 sur son crédit de $2,000,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un fait.

M. BARKER : Un fait fictif.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, un fait réel.

M. BARKER : Quand le ministre explique l'affaire, ces $70,000 ne se trouvent nulle part.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande pardon à l'honorable député. Il y a un crédit de $70,000.

M. HAGGART : Quelle somme avez-vous dépensée l'an dernier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous calculons que d'ici à la fin de l'exercice, nous aurons payé $1,767,000 pour le matériel roulant reçu et à recevoir d'ici au 30 juin.

M. HAGGART : Cela laisserait $363,000 à revoter. Le ministre a déjà à sa disposition $2,070,000, et il espère dépenser d'ici à la fin de l'exercice $1,767,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il reste une différence de $303,000, et c'est cette somme que je demande à faire revoter.

M. HAGGART : Le ministre comprend-il qu'il devrait avoir une meilleure comptabilité ? Il y a dix jours, il est venu demander un crédit supplémentaire de $70,000 en plus de son premier crédit de $2,000,000, et aujourd'hui, il arrive avec d'autres estimations et nous demande de revoter $303,000 de cette somme, pour le prochain exercice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne vois pas de question de comptabilité dans cela. Je demande tout simplement aux fonctionnaires du département quelle somme il faut mettre dans les estimations supplémentaires pour l'exercice courant.

Comme ils sont au courant des détails, ils répondent qu'il faut $70,000 pour payer du matériel roulant déjà commandé. Après avoir fait voter cette somme, ils constatent que le matériel roulant commandé ne pourra pas être livré avant le premier juillet, et qu'il en restera pour $300,000 à recevoir durant le prochain exercice. Pour pouvoir payer ce matériel quand nous le recevrons l'an prochain, nous demandons à faire revoter cette somme de $303,000.

M. HAGGART : Il y a dix jours, le département fait savoir à la Chambre, qu'il lui faut $2,070,000 pour balancer les comptes de l'exercice courant. Aujourd'hui, on s'aperçoit qu'on a fait une erreur de $303,000, et le ministre nous demande de revoter cette somme pour l'exercice prochain.

Remise à locomotives, etc., à la jonction de la Chaudière, $63,000.

M. HAGGART : C'est une somme énorme pour une remise à locomotives.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La nouvelle remise qui contient dix-huit compartiments, coûtera $37,350. Il y a ensuite l'atelier, le hangar aux chaudières, les ateliers de réparations, la plaque-tournante, les fondations pour une chaudière stationnaire, les appareils pour le service de l'eau et du chauffage. Tout ce qui pourra être donné à l'entreprise le sera, mais l'on ne peut pas installer une plaque-tournante à l'entreprise.

M. HAGGART : Ce crédit suffira-t-il pour construire le tout ? Dans le budget principal, a-t-on demandé un crédit à cette même fin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. HAGGART : Cette somme est la seule destinée à la jonction de la Chaudière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que l'on calcule que ces deux travaux coûteront.

M. BARKER : Vous achetez votre plaque tournante d'un constructeur de ponts ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais nous la faisons

installer par nos propres employés. Nous mettons quatre mille piastres pour la plaque et les fondations.

Améliorations du matériel à Saint-Jean, $90,500.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit sera consacré à des outils, à des machines, et à un atelier de wagons, $7,000 ; éclairage électrique, $5,500. Appareil pour fournir et emmagasiner l'air comprimé, $1,000 ; machine stationnaire et chaudières, $5,600 ; édifice pour magasins et bureaux, $5,500 ; soit un total de $25,500. Nous avons aussi à terminer une remise à locomotives, à installer une nouvelle plaque-tournante, et un nouvel atelier ; soit $35,000; pour terminer le nivellement des nouvelles cours, poser les rails, et pourvoir au service de l'eau $30,000, ce qui fait en tout $90,500.

M. BARKER : Cela comprend-il les nouvelles voies de garage à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Le crédit pour niveler la nouvelle cour, faire un pont sur la crique, poser les rails, et installer le service de l'eau, est de $30,000.

M. HAGGART : Pourquoi l'honorable ministre demande-t-il ce crédit, après avoir déclaré devant le comité des comptes publics que la plus grande partie de ces travaux serait mise au compte des dépenses ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien de cela n'a été mis au compte des dépenses, si ce n'est les rails, et ils sont prêts à être posés.

L'honorable M. HAGGART : En comptant ce crédit, quelle somme a été dépensée à Saint-Jean pour améliorer le terminus ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Faut-il inclure dans le total ce que l'honorable député a payé pour le terrain, et ce qu'a coûté la propriété Harris, dont mon honorable ami a dû entendre parler.

L'honorable M. HAGGART : Non, je veux parler des travaux du terminus à Saint-Jean. Le ministre doit avoir tout cela sous les yeux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne croyais pas l'avoir, mais le voici : la somme totale dépensée et à dépenser est de $2,500,000.

L'honorable M. HAGGART : : Pour une seule cour ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député sait qu'il représente les choses sous un faux jour, en disant que cette somme a été dépensée pour une seule cour.

L'honorable M. HAGGART : Une cour de gare à Saint-Jean.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais cela comprend tout du commencement à la fin.

M. GERMAN : Combien a coûté la propriété Harris ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Plus de $200,000, et si l'autre propriété avait été évaluée aussi chère elle aurait coûté près de $10,000,00.

L'honorable M. HAGGART : Cela comprend-il le terrain acheté des Gilbert ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Combien d'acres a-t-on achetés en cette circonstance ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 37.

M. WILSON : Combien a-t-on dépensé à Saint-Jean, depuis cinq ans ? Le ministre doit être en possession de tous les détails. Il a parlé de la propriété qui a été achetée, sous le régime de son prédécesseur (l'honorable M. Haggart), et puisqu'il est capable de donner des détails sur ce marché, il doit pouvoir nous dire ce qu'il a fait depuis qu'il est ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous sommes excusables de connaître quelque chose de la propriété Harris, parce que nous en avons beaucoup entendu parler. Tout le monde a considéré cela comme une opération extraordinaire.

L'honorable M. HAGGART : Quand nous avons acheté la propriété Harris, on nous a accusés d'avoir plus de terrain qu'il ne nous en fallait pour le terminus à Saint-Jean. Et, cependant, je vois qu'on en a acheté 37 acres de plus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a acheté un petit morceau de terrain, le long de la gare, qui peut avoir ¾ d'acre ou un acre de superficie. Ce n'était pas facile avec cela d'installer une cour de chemin de fer.

Perfectionnement des installations à Stellarton, $17,000.

L'honorable M. HAGGART : Quels travaux ont été faits à Stellarton ? Il y a déjà, je crois, un crédit de $15,000 pour cet endroit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Stellarton étant un centre de division doit être équipé en conséquence. C'est le centre entre Truro et Mulgrave ; c'est là que toutes les locomotives font de l'eau ; il faut de grandes cours, pour loger les wagons qui vont aux mines et ailleurs. Il se fait aussi un fort trafic de charbon à cet endroit. Nous avons aussi l'intention de construire un édifice à deux étages pour y loger les mécaniciens, y installer le bureau des contremaîtres, celui du chef des mécaniciens et un magasin pour l'huile. Tout cela coûtera $6,500 ; le chauffage, $1,000 ; un

nouvel appareil pour l'éclairage à l'électricité, $2,000 ; ameublement des bureaux, $1,000 ; hangar pour remiser le wagon de secours, $1,000 ; rails et pose des rails, $5,000 ; cela fait un total de $17,000.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la somme totale qui a été dépensée à Stellarton ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $116,000.

M. BARKER : Je ne comprends pas pourquoi ces crédits sont demandés de cette manière. Le ministre prépare ses estimations pour l'année, et ses employés doivent savoir quelles sont les sommes requises à telle ou telle gare. Dans le budget principal, il a demandé $15,000 pour des améliorations à Stellarton. Comment se fait-il maintenant, qu'on veuille faire tous ces travaux, auxquels on ne songeait pas il y a quelques mois. Les fonctionnaires du ministre avaient-ils oublié de mentionner ces travaux, ou est-ce quelqu'un du dehors qui a conseillé de les faire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils n'ont pas été oubliés, et personne ne les a conseillés. Il y a beaucoup de chose que les fonctionnaires croient nécessaires et pour lesquelles ils demandent de l'argent.

L'honorable M. HAGGART : Nous discutons les crédits de 1903, et cette somme est pour la même année.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je parle aussi des crédits de 1903. Nous ne demandons pas toujours dans le budget principal toute la somme qu'il faudra pour une entreprise.

M. BARKER : Je suis certain que si l'ingénieur du ministère agissait ainsi avec une compagnie de chemin de fer ordinaire, il serait bien vite renvoyé du service. Un ingénieur est sensé préparer les estimations de ce qu'il faudra dépenser sur la ligne. Il va trouver son chef, il lui dit qu'il faut un certain nombre d'améliorations et de travaux, à tel et tel endroit durant l'année. Si six semaines après, il revenait dire qu'il lui faut une somme double de celle qu'il avait d'abord demandée, on le congédierait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne faut pas être trop sévère.

M. WILSON : Je suppose que c'est parce que l'on sait que beaucoup de députés seront absents, et que les autres auront hâte de s'en aller, que l'on réserve ces estimations pour les derniers jours de la session. Je me rappelle que lorsque les honorables messieurs de la droite étaient dans l'opposition, ils s'élevaient fortement contre cette manière d'agir. Je ne vois pas pourquoi ces crédits ne sont pas demandés dans le budget principal. Je suis convaincu que le motif que l'on a d'agir ainsi n'est pas facile à défendre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne défendra jamais rien, quand il pourra s'en abstenir.

M. WILSON : Le ministre devrait avoir une meilleure raison à donner pour se justifier. Quand son parti était dans l'opposition, il se répandait en critiques à ce sujet, mais lui, heureusement ou malheureusement, a passé la plus grande partie de sa vie publique au pouvoir, et n'a pas eu beaucoup de critiques à faire, et je crois que dans sa propre province, il faisait à peu près ce qu'il voulait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai toujours pris bien garde de ne faire que ce que le pays voulait.

Perfectionnement des installations à Sydney (à voter de nouveau), $50,000.

L'honorable M. HAGGART : Il nous faudrait des renseignements sur ce crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un crédit qui a déjà été voté.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez déjà un crédit de $70,000 environ, dans le budget principal ; comment se fait-il qu'en le préparant, vous n'ayez pas songé que vous auriez à faire revoter une somme de $50,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsque le budget principal a été préparé, nos fonctionnaires ne croyaient pas pouvoir compléter les travaux. Aujourd'hui ils sont convaincus que tout sera fini à temps.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le montant total dépensé à Sydney ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Environ $390,000.

L'honorable M. HAGGART : Et ce crédit suffira pour achever les travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Pour travaux d'améliorations à Halifax (à voter de nouveau, $90,000), $143,000.

M. BOYD : Le comité devrait lever sa séance maintenant. Nous sommes ici depuis onze heures de l'avant-midi, et il n'est pas juste de voter de cette façon des montants aussi considérables.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons rien fait de véritablement pratique.

M. BOYD : Nous avons travaillé dans l'intérêt public. J'en appelle au ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si nous avions avancé la besogne de la Chambre, je ne m'opposerais pas à la demande de mon honorable ami.

M. EARLE : Depuis au delà d'une semaine, les séances commencent à onze heures de l'avant-midi, chaque jour ; le ministre ne devrait pas exiger que nous restions ici après deux heures du matin. Nous avons discuté, sans parti pris, les différentes estimations budgétaires, et je crois que la séance devrait être levée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La tâche nous est aussi pénible qu'à vous.

M. EARLE : Oh ! non. Vous pouvez vous en aller après avoir fait adopter vos estimations, mais nous sommes obligés de rester ici pour continuer la besogne de la Chambre.

L'honorable M. HAGGART : A quoi servira ce crédit de $143,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'an dernier la Chambre nous a voté $146,000. C'était un crédit général dans lequel se trouvait compris un item de $120,000 destiné à augmenter les accommodements à Halifax, et une somme de $26,000 devait être consacrée à des travaux de nivellement et de pavage dans cette même ville. De ces $120,000, nous n'aurons dépensé, à la fin de l'exercice, que $45,000. Il restera donc une balance de $75,000 dont il faut disposer. J'ai dit que ces $75,000 seront dépensés comme suit : Améliorations à la gare de la rue North, $30,000——

L'honorable M. HAGGART : Indiquez-nous le montant des dépenses et le coût approximatif de ces travaux afin que votre déclaration soit consignée aux Débats.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je lis les item se rapportant au montant qui n'a pas été dépensé. Les $75,000 en question se trouvent compris dans ce crédit de $120,000 et se répartissent comme suit : les réparations et les améliorations à la gare de la rue North s'élèveront à $30,000 ; il nous faudra dépenser $20,000 pour le mur de revêtement de Richmond, et $2,000 pour le talus de soutènement ; les améliorations aux édifices du ministère coûteront $15,000 ; tout cela forme le total de $75,000 que j'ai indiqué.

L'honorable M. HAGGART : A quelle fin allez-vous dépenser la balance des $90,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il nous faut exécuter certains travaux de creusage et de sautage à Halifax, tel que mentionné dans les estimations de l'an dernier.

L'honorable M. HAGGART : Sous quel titre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : " Pour perfectionner les installations à Halifax, $142,000." Pour les derniers travaux que j'ai mentionnés, nous ne dépenserons que $11,000, ce qui nous laissera en mains $15,000. Cela fait en tout $90,000.

L'honorable M. HAGGART : Ce montant vous permettra-t-il de terminer tous ces travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit qu'il y avait, à Richmond, une remise de locomotives qui nous coûte $53,000. Si vous ajoutez à ce montant les $90,000 à être votés de nouveau, vous aurez $143,000, total du crédit de l'exercice courant.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre veut-il nous dire quel est le montant total, y compris ce crédit, que nous avons dépensé pour faire d'Halifax un terminus convenable ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $2,000,000.

M. WILSON : De ce montant combien a-t-on dépensé depuis les cinq dernières années ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis le dire sans consulter les rapports de nos fonctionnaires.

M. WILSON : L'honorable ministre nous fournira-t-il ces chiffres demain ? Pourra-t-il nous indiquer aussi quelles sont les dépenses faites à Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avec plaisir.

M. BORDEN (Halifax) : Ce propose-t-on d'acquérir le terrain entre la rue Lockman et la rue Water, au sud de la gare actuelle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois avouer à mon honorable ami que nous n'avons pas encore étudié ce projet.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai appelé l'attention du ministre sur ce point, à la dernière session.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le sais ; si d'autres questions n'avaient pas été plus urgentes, nous nous serions occupés de ce détail.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai représenté au ministre que si ce projet se réalisait, cela éviterait beaucoup de travaux de creusage et de sautage. Il faudra acheter tôt ou tard ce terrain, et il vaut mieux l'acquérir immédiatement. J'espère donc que l'honorable gentleman s'occupera de cette question.

Pour consolider les ponts (à voter de nouveau), $50,000.

L'honorable M. HAGGART : Ce crédit permettra-t-il au ministre de terminer ces

travaux ? Dans la négative, combien faudra-t-il encore ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas de chiffres ici, mais j'ai déclaré, l'autre jour, que, d'après les estimations fournies lorsque nous avons commencé ces travaux, le coût probable de ces derniers serait de $600,000 ou de $700,000. Cette estimation est peut-être encore exacte, aujourd'hui ; à tout événement, je n'ai pas de calculs faits récemment.

M. WILSON : Combien y a-t-il de ponts ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un grand nombre. J'avais tous ces calculs, lorsque nous avons discuté le budget principal, et je crois les avoir communiqués à la Chambre. Je ne les ai pas devant moi maintenant.

M. WILSON : L'honorable ministre pourra nous les fournir demain.

L'honorable M. HAGGART : C'est donc le montant de $225,000 que l'honorable ministre va consacrer à ces travaux de consolidation des ponts, cette année.

Pour allonger les voies de garage, agrandir les gares et augmenter les facilités données au trafic tout le long de la ligne (à voter de nouveau), $135,000.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi demandez-vous ce crédit ? Pensez-vous dépenser autant d'argent d'ici au 1er juillet prochain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Mais cette année ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai reçu aucun renseignement me permettant de croire le contraire. Comme la saison était bien avancée, nous avons constaté qu'il nous serait impossible de terminer les travaux au temps fixé d'abord.

L'honorable M. HAGGART : Si je ne me trompe, nous avons voté $150,000 pour ces améliorations, pour la troisième année, et il vous reste encore $135,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le premier crédit était de $300,000.

L'honorable M. HAGGART : Alors même qu'il faudrait passer ici la nuit, le ministre devra nous dire où il se propose de dépenser ce crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable gentleman veut consulter les Débats, il constatera que, l'an dernier, nous avons fait voter cet item de $330,000. J'ai alors fait connaître comment et où je me proposais de dépenser cet argent.

L'honorable M. HAGGART : Si l'honorable ministre n'a aucun renseignement à nous fournir au sujet de cet item, je lui demanderais de faire, demain, une déclaration écrite relativement à la façon dont il entend dépenser ce crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami ne peut comprendre une chose du premier coup ; il faut revenir à la charge. Je lui ai fourni tous ces renseignements quand le budget principal pour le prochain exercice, budget qui contenait cet item, fut soumis à la Chambre, et lorsque cet item de $330,000 fut adopté l'an dernier. Je ne suis pas venu ici, ce soir, avec un duplicata de ce que j'ai déjà déclaré. Je ne m'attendais pas à cette demande de l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre ne nous a pas dit ce qu'il entend faire des $50,000 qu'il a inscrits dans le budget principal. Peut-il nous renseigner là-dessus, maintenant?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis entreprendre de fournir des renseignements sur des crédits budgétaires dont la Chambre s'est occupée il y a des semaines. J'ai fourni, alors, les renseignements demandés, et si on les a oubliés, qu'on consulte les Débats.

L'honorable M. HAGGART : Il est absolument nécessaire que nous sachions où cet argent sera dépensé et tous les détails de cette dépense. Il n'y a que quelques item. L'honorable ministre peut facilement obtenir ces renseignements des fonctionnaires de son ministère. Nous voulons faire consigner aux Débats où il a dépensé l'argent, l'an dernier, et quand il doit dépenser le montant qui lui reste en mains. Le ministre nous dit qu'il a dépensé ce crédit de $330,000, voté l'an dernier, moins ces $135,000. La Chambre voudrait savoir où il a dépensé l'argent, l'an dernier, et où il se propose de dépenser la balance de ce crédit, cette année.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je n'ai pas ici ces renseignements que je soumettrai bientôt, si l'honorable gentleman veut m'accorder le temps de le faire.

M. BORDEN (Halifax) : La demande de mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) est très légitime. Le ministre ne peut espérer faire adopter son budget supplémentaire, en nous renvoyant aux Débats de l'an dernier.

L'honorable M. HAGGART : Nous voulons savoir comment seront dépensés ces $135,000. Si l'honorable ministre ne peut nous renseigner sur ce point, qu'il s'informe auprès de ses fonctionnaires et qu'il nous réponde avant que l'item suivant soit adopté. A propos, pourrait-il me fournir le renseignement que je lui ai demandé au sujet d'un certain nombre de crédits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Cet article peut passer, pourvu que l'honorable ministre consente à fournir le renseignement demandé.

Pour changer les attelages des wagons de voyageurs (à voter de nouveau), $8,000.

M. BARKER : L'honorable ministre a obtenu l'an dernier un vote de $20,000. Comment se fait-il qu'il n'y a eu que $12,000 de dépensés là-dessus ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a beaucoup de réparations à faire, et l'insuffisance de l'outillage des ateliers a été cause que l'on a dû laisser beaucoup de travail de côté.

M. BARKER : N'est-ce pas plutôt parce que l'honorable ministre a acheté de nouveaux wagons au lieu de réparer les anciens wagons ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout.

M. BARKER : Il semble certes étrange que l'état estimatif de l'an dernier représentait cinq fois ce dont on avait besoin.

Pour nouvelle superstructure de six arches du pont de Miramichi (à voter de nouveau), $60,000.

L'honorable M. HAGGART : Comment se fait-il que cela n'a pas été dépensé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les compagnies de ponts ne purent se procurer l'acier nécessaire, de sorte qu'elles ne purent se mettre à l'œuvre, et elles ne le pourront pas avant le 30 juin.

L'honorable M. HAGGART : Qui a le contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons des contrats avec toutes les compagnies qui construisent des ponts.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Quelle somme sera nécessaire pour tout compléter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il nous faudra $50,000 pour compléter.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que ces $50,000, ajoutés à ce qui doit être voté de nouveau, seront suffisants pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, je le crois.

L'honorable M. HAGGART : Quel sera le montant total à Miramichi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cent trente-trois mille dollars représentent le montant total, moins la valeur de l'ancienne arche, $60,000, ce qui laisse $70,000.

Pour élever le pont du chemin de fer Sydney et Louisbourg au-dessus du chemin de fer Intercolonial à Sydney (à voter de nouveau, $3,300), $4,300.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi avons-nous à faire ces travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parce que ce pont n'est pas assez élevé.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce là votre pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un pont du chemin de fer Sydney et Louisbourg. Nous avons essayé d'en arriver à un arrangement avec la compagnie, mais jusqu'ici nous n'avons pas réussi, et il nous faut voir à encourir cette dépense durant le prochain exercice.

L'honorable M. HAGGART : Combien a-t-on dépensé l'an dernier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons rien dépensé du tout.

L'honorable M. HAGGART : Sur quel principe s'appuie-t-on pour exécuter ce travail pour la compagnie du chemin de fer ?

M. BORDEN (Halifax) : Le chemin de fer Intercolonial a été construit après l'autre, et il fallut exproprier pour cette construction, des terres appartenant au Sydney et Louisbourg.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, nous ne pouvions pas forcer cette compagnie à reconstruire un pont pour nous faire plaisir.

M. BORDEN (Halifax) : L'Intercolonial a été construit sous le Sydney et Louisbourg, et cette construction avait été établie sur chevalets.

Perfectionnement des installations à Pictou (à voter de nouveau, $15,000), $70,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le crédit de 1901-02 était de $45,000. Nous croyons que nous aurons dépensé $30,000, à la fin de l'exercice actuel. Il resterait donc $15,000 à voter de nouveau. La raison du retard est que les traverses en bois créosoté ne nous ont pas été livrées à temps pour permettre à l'entrepreneur d'achever son ouvrage. Les traverses du chemin de fer sur le quai coûtent $3,000. Une passerelle spéciale pour les bateaux, $500. Travaux d'approche, $3,250. Inspection par les ingénieurs $2,000. Autre item $800. Soit, en tout, $8,550. Il nous faut encore d'autres sommes pour l'emplacement de la cour de la gare, pour une nouvelle gare avec quai cou-

vert, et pour une allonge à la salle des bagages. Enfin, il y a les approches de la gare et de la ville, nécessitant la construction d'une double voie sur un assez long parcours, et cela nous amène à cette somme supplémentaire de $55,000.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi le ministre n'a-t-il pas parlé de ce $55,000 dans le budget principal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis sûr qu'il n'y a là aucune faute de l'ingénieur, si cela n'a pas été fait.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le total des sommes qui ont été dépensées pour améliorer les facilités du terminus de Pictou.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cent cinq mille dollars.

L'honorable M. HAGGART : Y compris les $70,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Gare de Nicolet (à voter de nouveau) $2,500.

L'honorable M. HAGGART : Combien a-t-il été dépensé en cet endroit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons encore rien dépensé. Nous croyons que cela sera suffisant pour tout ce qu'il y a à faire.

Gare et hangar à marchandises à la Rivière aux Anguilles (à voter de nouveau), $3,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela va être suffisant pour subvenir à toutes les dépenses.

Améliorations à Sydney-nord, $40,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ceci est pour le prolongement du quai de l'Intercolonial sur un longueur de 200 pieds, et pour ériger des hangars, etc.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est le raccordement avec Terre-Neuve.

M. BORDEN (Halifax) : C'est une jolie somme pour un simple quai.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce quai est de grandes dimensions. Le prolongement seul coûtera $17,000 ; les travaux de creusage représenteront à peu près autant, et les hangars à marchandises et les nouvelles voies coûteront $6,000. Les affaires augmentent considérablement en cet endroit.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Nous aurions même besoin de plus du double de cette somme.

Construction d'un éperon à partir de la station de l'Intercolonial à la Rivière Ouelle, jusqu'au quai sur le Saint-Laurent, $43,000.

L'honorable M. HAGGART : Qu'est-ce que cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette somme est pour un éperon que nous construisons sur une longueur de six ou sept milles à partir de la Rivière-Ouelle, afin de nous assurer une part du trafic de la rive nord du Saint-Laurent. Il y a là, tout vis-à-vis, des endroits fort fréquentés durant la belle saison, tels que la Malbaie et autres places d'eau. Nous croyons que nous allons pouvoir retirer de grands avantages de la construction de cet embranchement.

M. BORDEN (Halifax) : Quel en sera le coût ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La somme demandée sera, je crois, pleinement suffisante.

L'honorable M. HAGGART : D'où viennent les voyageurs se rendant à ces endroits ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De toutes les parties du Canada et des Etats-Unis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La Malbaie, Saint-Irénée, la Baie Saint-Paul, voilà des endroits de villégiature qui sont maintenant fort fréquentés.

L'honorable M. HAGGART : L'embranchement en question est-il vis-à-vis la Malbaie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, il y aura là un bateau-passeur. Je crois que durant l'été, la Malbaie doit avoir une population de quatre à cinq mille âmes. Les Américains sont légion en cet endroit, envahissant la province de Québec, et ils y dépensent beaucoup d'argent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ces $43,000 est compris le coût du droit de circulation, que je ne crois pas devoir être très élevé.

Pour augmenter les installations à Moncton (à voter de nouveau, $32,000), $156,700.

L'honorable M. HAGGART : Nous aimerions être renseignés à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous sommes à agrandir l'atelier des machines, comme suite à la demande pressante que nous en a fait l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), et ces travaux coûteront $11,000 de plus que dans l'estimation de l'année dernière. Nous projetons aussi de construire un entrepôt, destiné à l'emmagasinage et au département de la mécanique, et c'est notre intention d'y installer la lumière électrique et des appareils de chauffage à la vapeur. Pour cette construction, nous avons préparé un état estimatif de $50,000. Nous avons installé des chaudières à vapeur, et il nous faut aussi disposer les fondations de telle sorte que nous puissions y mettre la force motrice ainsi que les appareils de chauf-

fage et d'éclairage, soit $30,000. La machine à vapeur, les générateurs électriques et l'appareil pour l'air comprimé nous demandent $28,000. Puis, il y a l'air chaud, les monte-charges, et autres item, $7,000. Toutes ces améliorations ont pour objet de nous mettre à même de construire, réparer et manœuvrer les locomotives des plus grandes dimensions.

L'honorable M. HAGGART : Quand l'honorable ministre a-t-il obtenu l'état estimatif pour ces travaux ? Je crois qu'il n'y a que de $15,000 à $25,000 dans le budget principal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici ce que j'ai à déclarer à ce sujet. Les estimations, pour ces divers articles, nous ont été transmises par nos officiers avant l'ouverture du parlement. En fait, elles ont été reçues avant l'indisposition qui m'a forcé de m'abstenir de venir à mon bureau. Ces estimations furent adoptées, mais on avait profité de mon absence pour en retrancher divers articles. Je n'étais pas là pour les défendre, de sorte qu'ils ne purent passer. Mais les ingénieurs ne sont pas responsables de ces omissions.

M. WILSON : L'honorable ministre voudra-t-il nous soumettre ce qui a été dépensé à Moncton durant ces cinq dernières années ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Améliorations à Rockingham, $4,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette somme est destinée à une annexe aux gares, et à agrandir le hangar à marchandises.

L'honorable M. HAGGART : Maintenant, je crois que nous pouvons laisser tout cela. Il y a encore un autre item pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, mais il nous faut discuter le contrat même de cette ligne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet item, pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, comprend $30,000 pour la construction d'une nouvelle gare à Charlottetown, et nous projetons de nous servir de l'ancienne gare pour des fins d'emmagasinage.

L'honorable M. HAGGART : Je désire réserver cet item afin de nous donner l'occasion de discuter le prolongement de la Malbaie et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Cela devra prendre du temps.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'article 28 se rapporte à un canal.

M. BORDEN (Halifax) : Vous n'en avez pas d'autres ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un honorable député qui attend depuis longtemps ce soir pour avoir l'occasion de présenter quelques importantes considérations au sujet de cet item. Je crois que nous ferions aussi bien de nous y mettre.

Chemin de fer et Canaux—Imputable sur le capital—Canaux—Canal Welland—

Pour creuser certaines parties du long bief entre Port-Colborne et Thorold..	$50,000 00
Pour enlever les obstructions dans le canal depuis Port-Colborne jusqu'à Wellington..	95,000 00
	$145,000 00

L'honorable M. HAGGART : J'ai demandé l'autre jour, au ministre s'il était à faire abaisser le seuillet d'écluse à l'entrée de Port-Colborne. J'avais cru qu'il était nécessaire de creuser tout le bief, mais le ministre m'a dit que cela n'était pas nécessaire. Je ne pouvais comprendre comment il pourrait utiliser le canal sans le creuser.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis surpris d'entendre mon honorable ami s'exprimer de la sorte, car j'ai déjà déclaré distinctement que nous exécutions tout le temps des travaux de creusage. Il y avait des endroits où le canal avait reflué et s'était envasé, et où l'eau était peu profonde.

Pour enlever les obstructions dans le canal, depuis Port-Colborne en descendant vers Welland, $95,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a eu erreur de plume, car c'est " vers Thorold " au lieu de Welland qu'il faut dire. Je vais dire de quelle nature sont ces obstructions. Plusieurs des ponts jetés au-dessus du canal pivotent sur une pile se trouvant au milieu du canal. Pour que le canal Welland puisse être adopté à tous les besoins de la navigation, il est nécessaire que ces obstructions disparaissent. C'est notre intention d'affecter une partie du crédit pour l'enlèvement de ces obstructions et pour la construction de nouveaux ponts. Nous nous proposons de faire tourner à l'avenir tous les ponts sur le côté, ainsi que la chose se pratique sur les nouveaux canaux.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la somme totale dont on a besoin pour construire les ponts depuis Port-Colborne à Welland et pour changer les piles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur en chef me dit que cela coûtera environ un demi million de dollars.

L'honorable M. HAGGART : Nous désirons connaître les détails de ces deux divisions des travaux, et savoir ce que chacune de ces divisions devra coûter.

M. GERMAN : La grande difficulté, dans le canal Welland, est que lorsqu'un bateau d'un tirant d'eau de 14 pieds, de 265 pieds

de longueur, et portant entre 75,000 à 80,000 minots de grain, se présente pour passer près de l'un de ces ponts, la pile, étant au milieu du canal, rend souvent fort difficile le passage du bateau. Ainsi que l'honorable député le sait, chaque pile à pivot est au milieu du canal. Il y a une largeur de 45 pieds de chaque côté de ces piles. Les écluses, il est vrai, n'ont aussi que 45 pieds de largeur. Mais voici où est la difficulté. Quand ces grands bateaux arrivent à un pont, le courant, qui est maintenant très rapide dans le canal, par suite des forces hydrauliques que ce canal même sert à alimenter, se creuse en deux sillons sur l'avant de la pile du pont. Un bateau de ce genre ne se trouve plus alors qu'à avoir de 10 à 12 pouces d'eau sous la quille, ce qui rend la manœuvre fort difficile. On est à voter de l'argent pour des travaux de creusage, afin de pouvoir obtenir un fond de 16 pieds. C'est là la profondeur qu'il faut donner à ce canal, soit la même profondeur que celle de l'aqueduc Welland construit sous l'administration de l'honorable député de Lanark. Lorsque ces grands bateaux arrivent à un pont le courant se bifurque, et il leur faut alors s'écarter un peu de leur chemin naturel, tout en courant le risque d'échouer à la rive ou de frapper la pile du pont. Cela n'arrive pas souvent, mais enfin cela arrive quelquefois, et les risques à courir commencent à détourner les bateaux du canal Welland. Il suffit qu'un de ces accidents se produise, pour entraîner toutes sortes de pertes.

Il faut envoyer des remorqueurs pour tirer le bateau de sa position, et, durant la manœuvre, le pile du pont est souvent endommagée. Il s'ensuit aussi des dommages pour la cargaison de ce bateau, et souvent aussi pour les cargaisons de tous les bateaux qui passent par le canal durant une même saison. De plus, tout cela cause des retards, et les frais de navigation en deviennent si onéreux que ces bateaux finissent par ne plus vouloir passer par le canal là où les piles des portes se trouvent au milieu. La compagnie de navigation Hamilton et North-Western a acheté deux bateaux à Glasgow, le "Strathcona" et le "Donacona," bateaux de pleine capacité de canaux, et qui avaient été mis sur le canal Welland l'été dernier. Ces bateaux ont dû être retirés du service, et la compagnie a formellement refusé de les remettre sur le canal tant que ces ponts à piles centrales existeraient. M. Wolvin, un Américain de Duluth, l'un des plus grands propriétaires de navires et armateurs des Etats-Unis, est désireux d'établir une ligne de navigation pour faire le service de Buffalo à Montréal ou Québec. Son principal officier, M. Norcoss, qui vient de notre région et qui commande l'un des plus grands bateaux de M. Wolvin, est venu à Ottawa pour interviewer le gouvernement au sujet de l'enlèvement de ces piles centrales. Ces deux hommes se rendent compte du danger, et M. Wolvin est prêt à commencer le service de ses bateaux si le gouvernement veut enlever ces piles centrales. Si je ne me trompe pas,

l'ingénieur surintendant a lui-même recommandé il y a deux ans d'affecter une certaine somme, dans le budget, à l'enlèvement de ces piles centrales. Le gouvernement n'a pas pensé alors que la chose fût nécessaire, mais on en est maintenant arrivé à la conclusion qu'il fallait se hâter d'agir. Je crois que l'estimation de un demi million que l'on a donnée représente bien plus que ce qu'on aura besoin.

L'honorable M. HAGGART : Combien y a-t-il de ponts, de Port-Colborne à Welland?

M. GERMAN : L'un de ces ponts est sur l'écluse. La question s'est élevée de savoir si c'était au gouvernement ou aux compagnies de chemins de fer qu'incombait l'obligation de reconstruire les ponts de chemins de fer. Par exemple, il y a le pont du chemin "air line," et il y a le pont du Michigan Central. Il y a trois ponts de grandes routes entre Port-Colborne et Welland, qui coûtent chacun $20,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'un d'eux coûtera $30,000.

M. GERMAN : Oui, disons qu'il y en a un de $30,000. En aval de Welland, il y en a un autre, et un autre encore précisément devant la ville de Welland ; et entre cette ville et les écluses, il y en a quatre ou cinq autres. Lorsqu'on arrive aux écluses, il ne sera pas nécessaire d'enlever les ponts, parce que ces ponts tournent sur les écluses mêmes. On pourrait ici se demander : Pourquoi est-il nécessaire d'élargir le chenal là où se trouvent les ponts, et non là où sont les écluses ? Lorsqu'on se présente pour passer une écluse, le courant s'y incurve directement, et le bateau, s'avançant à une allure modérée, gardera le milieu sans aucune difficulté. Mais là où sont les ponts, le courant se bifurque, et la conséquence est que le bateau est à tout moment exposé au danger d'aller donner de la tête contre la rive ou la pile du pont. C'est là précisément pourquoi il n'y a plus de bateaux passant actuellement par le canal. Les hommes du métier n'aiment pas même à risquer de petits bateaux, et quant à ceux de grandes dimensions on refuse absolument de les faire passer tant que ces piles centrales existeront. Pour tous ces motifs, je crois donc que le crédit demandé est judicieux.

Canal Welland—Pour construire une pile centrale en béton, et une travée mobile en acier pour le pont Montrose, sur la rivière Chippewa, $9,000.

L'honorable M. HAGGART : Quel motif donne-t-on pour reconstruire ce pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le pont actuel a besoin d'être reconstruit, et un pont tournant est nécessaire.

Quelques résolutions sont rapportées.

Sur motion du ministre des Finances, la Chambre lève sa séance à 2 heures 55 mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 13 mai 1902.

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

AMENDEMENT A L'ACTE CONCERNANT L'IMMIGRATION.

La Chambre discute les amendements faits par le Sénat au bill (n° 112) amendant l'acte de l'immigration.—(Honorable Clifford Sifton.)

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable Clifford Sifton) : Je propose :

Que les dits amendements soient adoptés à l'exception de l'amendement en vertu duquel les mots " ou pour toute autre cause " sont insérés dans la onzième ligne du dit amendement, et, quand à l'amendement mentionné en dernier lieu, qu'il soit rejeté vu qu'un tel amendement confère à l'exécutif le droit discrétionnaire de défendre le débarquement de toute personne quelconque au Canada, ce qui est un pouvoir excessif et impropre a confier à l'autorité xécutive.

M. BORDEN (Halifax) : Où peut-on trouver ces amendements proposés par le Sénat ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils doivent se trouver dans le bill tel que rédigé en premier lieu. Je vais les lire afin que l'on puisse les suivre. Ce projet de loi a été discuté à fond par la Chambre, et il est inutile pour moi de revenir sur ce qui a déjà été dit concernant la question en général. Cependant, le Sénat a fait certains amendements au bill. L'article deuxième a été modifié en ajoutant après le mot " nécessaire " les mots :

Et tout propriétaire ou capitaine d'un vaisseau qui enfreint les prescriptions de la présente loi ; ou qui aide ou favorise tout immigrant ou passager à agir en contravention à tel ordre ou proclamation ; ou qui refuse ou néglige de reprendre à bord du vaisseau tout tel immigrant ou passager, sera passible d'une pénalité de mille dollars au plus et de cent dollars au moins, pour tout tel immigrant ou passager.

Je n'ai pas d'objection à cet amendement. Je crois même qu'il a pour effet de faire ressortir d'une manière plus évidente l'intention primitive du bill. L'article 1, qui ajoute un article additionnel à l'article 24, de l'acte actuel, a été amendé en ajoutant après le mot " aucun " dans la dixième ligne, le mot " dégoutante ". L'article se lira alors comme suit :

24a. Le Gouverneur en conseil pourra, par proclamation ou ordre, suivant qu'il le jugera le plus à propos, défendre le débarquement en Canada de tout immigrant ou passager atteint de quelque maladie dégoûtante, dangereuse ou contagieuse.

Et ainsi de suite. Je ne vois aucune objection à accepter cet amendement. Mais on a inséré après le mot " maladie ", les mots " ou pour toute autre cause ". Avec cet amendement, l'article se lira comme suit :

24a. Le Gouverneur en conseil pourra, par proclamation ou ordre, suivant qu'il le jugera le plus à propos, défendre le débarquement en Canada de tout immigrant ou passager atteint de quelque maladie dégoûtante, dangereuse ou contagieuse, ou pour toute autre cause quelconque.

De sorte qu'en vertu de l'article tel qu'amendé par le Sénat, l'exécutif peut, en vertu du pouvoir arbitraire et discrétionnaire qui lui est conféré, empêcher n'importe quel voyageur et pour n'importe quelle cause d'entrer au Canada. Je me contenterai de faire remarquer au chef de l'opposition, que s'il voulait aller aux fêtes du couronnement en Angleterre, et que le gouvernement canadien ne tiendrait pas à le voir revenir ici à la prochaine session, cet acte lui donnerait le droit de l'empêcher d'entrer de nouveau au Canada. Ceux que nous pouvons ainsi arrêter ne sont ni classifiés ni limités sous aucun rapport. J'ignore si on a attiré l'attention du Sénat sur les pouvoirs remarquables qu'il veut conférer au gouvernement, mais ce dernier est d'avis que l'exécutif ne doit pas être revêtu de pouvoirs aussi illimités concernant l'exclusion de gens voulant entrer au Canada. Le parlement n'a jamais adopté un pareil principe jusqu'à présent, et nous croyons que la Chambre aimerait au moins à avoir l'occasion de discuter soigneusement cette question avant d'adopter un pareil principe. Je suis prêt à accepter les autres amendements, mais je crois que celui-ci devrait être renvoyé devant le Sénat.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois, en effet, qu'il est préférable de ne pas inclure ces mots. Les pouvoirs étendus qu'ils confèrent ne me paraissent pas absolument nécessaires pour le moment. Quant à son but, il est possible que quelques-uns des membres du cabinet qui doivent demeurer au pays durant les fêtes du couronnement, aimeraient à empêcher de revenir au Canada quelques-uns de ceux qui se rendront à ces fêtes. Mais comme je ne tiens pas à ce qu'ils puissent bénéficier de cet avantage illégitime, je partage l'opinion du ministre de l'Intérieur sur cette motion.

M. SPROULE : Bien que cet amendement semble aller trop loin, je crois que la loi devrait contenir une dispositon spéciale pouvant permettre de refuser l'entrée du pays à tout immigrant dont la présence au Canada n'est pas désirable et cela pour des causes autres que celles mentionnées ici. Nonobstant cet acte, des immigrants ne jouissant pas de la plénitude de leurs facultés physiques ou mentales peuvent entrer au Canada si elles ne sont pas atteintes de quelque maladie répugnante, dangereuse ou infectieuse.

La motion est adoptée.

CONSEIL MEDICAL DU CANADA.

Le PREMIER MINISTRE : Avec le consentement des honorables députés de la gauche, je demanderai à la Chambre de prendre en considération l'item 39 des ordres et bills privés, contenant les amendements apportés par le Sénat au projet de loi soumis par l'honorable député de Montréal (M. Roddick) relatif à l'établissement d'un conseil médical au Canada.

M. RODDICK : Je propose que ces amendements soient adoptés.

La motion est adoptée.

M. SPROULE : Je crois que l'on devrait nous dire en quoi consistent ces amendements.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'honorable député de Montréal en est satisfait, je le suis également.

M. RODDICK : J'en suis parfaitement satisfait.

M. SPROULE : Je m'oppose à la chose, car tout en pouvant satisfaire un ou deux membres de cette Chambre, ils peuvent bien ne pas satisfaire tout le monde. Nous avons le droit de savoir en quoi consistent ces amendements.

M. RODDICK : Je dois dire que ces amendements ne font qu'amplifier l'amendement adopté par la Chambre il y a quelques jours, lequel stipule que ce bill ne pourra devenir en vigueur que lorsque toutes les provinces y auront consenti. On a apporté quelques modifications dans la phraséologie, l'on a ajouté un ou deux mots tout à fait inutiles. J'ai parcouru le bill de nouveau, hier, au Sénat, avec quelques amis, et je ne crois pas que l'on ait apporté de changement sérieux à la loi, à part celui que je viens de mentionner. Les changements se trouvent à la page 520 des procès-verbaux.

AUTORISATION DES COMPAGNIES A FONDS SOCIAL.

Le bill (n° 161) concernant la constitution en corporation des compagnies à fonds social en vertu de lettres patentes (le premier ministre), est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour prendre ce bill en considération.

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit d'un nouveau bill destiné à simplifier l'émission des lettres-patentes. Il y a des articles nouveaux.

M. BORDEN (Halifax) : Ce projet de loi me paraît être une mesure bien importante à adopter à cette période avancée de la session. Comme on a beaucoup retardé à le soumettre à la Chambre, j'étais loin de supposer que l'intention du gouvernement était de le faire adopter au cours de la présente session.

Le PREMIER MINISTRE : Ce bill a été soigneusement étudié par le Sénat. Son but est uniquement de simplifier la méthode suivie jusqu'ici dans l'émission des lettres patentes. Ces dernières sont émises par l'exécutif après bien des procédures inutiles. Tout l'objet du bill est exposé dans l'article premier. Il n'a pas un caractère bien dangereux. Les lettres patentes sont émises par le secrétaire d'Etat.

M. BORDEN (Halifax) : S'il s'agissait simplement d'un bill destiné à régulariser la délivrance des lettres patentes, la chose serait bien facile. Il est à désirer que la formation des compagnies soit aussi indépendante que possible de toute influence bureaucratique. Mais ce bill va beaucoup plus loin que cela, puisqu'il traite de la constitution de ces compagnies, de leurs pouvoirs, de la responsabilité des directeurs, des actionnaires, de fait, ce n'est rien autre chose qu'une loi concernant les compagnies à fonds social, à toutes fins—un projet de loi certainement très important.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : C'est virtuellement la remise en vigueur de plusieurs statuts concernant les différentes questions auxquelles l'honorable député vient de faire allusion. Il n'y a que bien peu d'articles nouveaux, et ces derniers ne concernent que les procédures préliminaires. En un mot, mon honorable ami constatera qu'il s'agit virtuellement de l'ancienne loi.

M. BORDEN (Halifax) : Nous sommes bien prêts à accepter la déclaration du premier ministre et du ministre de la Justice, et à renoncer à toute responsabilité dans cette affaire.

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Ce n'est pas du tout cela que j'ai voulu dire.

M. BORDEN (Halifax) : C'est cependant à cela que revient ce qu'il a dit, car comment veut-il autrement que nous puissions étudier ce bill avec tout le soin nécessaire, et prendre la responsabilité de proposer les amendements nécessaires? C'est ce que nous devrions faire, vu l'existence de la loi actuelle, en temps convenable. Mais la chose nous est impossible à cette période de la session, et que pouvons-nous faire dans le cas contraire ? Il nous faut nous contenter d'écouter la lecture de chaque article du bill, et accepter la parole du premier ministre et du ministre de la Justice, que tous ces articles sont parfaits, qu'ils constituent une remise en vigueur de l'ancienne loi et qu'aucun amendement n'est requis. Pour ma part, je ne crois pas que ce soit là le véritable mode à suivre dans la discussion d'une question de cette nature. J'étais loin de m'attendre que l'on insisterait pour faire adopter cette législation.

Le PREMIER MINISTRE : Vu les raisons très plausibles alléguées par l'honorable chef de la gauche à l'encontre de la motion, je n'insisterai pas pour que le bill soit

adopté. Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux, et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée.

SUBSIDES—LA COMPAGNIE DE DENREES DE CHS. A. BULL.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. MONK : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre et du gouvernement sur un grief dont ont à se plaindre les commerçants de produits de Montréal et probablement du reste du pays. J'ai écrit hier soir au ministre de l'Agriculture dont cette question concerne plus particulièrement le ministère. Comme il était ici ce matin, je crois pouvoir énoncer les faits de la cause. Au commencement du printemps les commissionnaires canadiens et ceux qu'ils emploient et qui avaient des affaires en Angleterre, lorsqu'ils visitèrent leurs clients dans ce dernier pays, furent surpris de constater dans plusieurs cas qu'ils avaient été dévancés par un M. Bull. M. Bull, s'était présenté——

M. MACLEAN : S'appelle-t-il John ?

M. MONK : Il ne s'agit pas de John Bull, mais de Charles Bull. Il a présenté la carte que je tiens en ce moment dans ma main et sur laquelle il s'intitule le représentant " The Chas. A. Bull Produce Company," adresse par câblegramme, " Chasab," $50,000 de capital souscrit, et disant demeurer à Montréal. Canada. En se présentant aux agents et à ceux qui sont intéressés dans l'exportation des produits canadiens, il était muni d'une lettre qui, d'après le témoignage d'un commissionnaire de Montréal qui se trouvait en Angleterre à cette époque—je veux parler des mois de février et mars et du commencement d'avril —lui aurait été donnée par le secrétaire du Haut-commissaire en Angleterre. Quinze de ces lettres avaient été distribuées parmi les commissionnaires d'Angleterre et ces lettres, dont une est en ma possession, étaient des lettres d'introduction en faveur de M. Bull, écrites par M. Colmer, secrétaire du Haut-commissaire en Angleterre, et écrites sur du papier venant du bureau de ce dernier. Je vais donner lecture de cette lettre adressée aux marchands et importateurs de produits canadiens avec qui M. Bull voulait établir des relations commerciales :

Cher monsieur,—J'ai reçu instruction de la part du haut-commissaire de donner au porteur des présentes, M. Bull, cette lettre d'introduction à votre addresse, avec l'espoir que vous pourrez disposer de quelques instants de conversation avec lui sur une question qui l'intéresse:

M. Bull, qui s'occupe du commerce d'exportation des produits canadiens, s'est présenté à lord Strathcona avec une lettre d'introduction de la part de M. Fisher, ministre de l'agriculture du Canada, qu'il connaît.

Vous obligerez le Haut-commissaire en accordant une entrevue à M. Bull, et c'est avec plaisir qu'il vous le recommande.

Je demeure, cher monsieur,
Votre tout dévoué,
J. G. COLMER,
Secrétaire.

Les marchands canadiens qui eurent à traiter d'affaires avec les marchands anglais se trouvèrent passablement embarrassés par suite de cette lettre qu'on leur présenta dans la plupart des endroits où ils s'adressèrent. L'un d'eux prit une de ces lettres et l'apporta au Canada en même temps que la carte d'affaires de M. Bull. On fit remarquer à ces marchands que bien que M. Bull sollicitât des affaires pour cette nouvelle compagnie et fût porteur d'une lettre qui lui avait été accordée par le bureau du Haut-commissaire sur la recommandation du ministre de l'Agriculture du Canada, Il possédait très peu d'expérience dans cette branche d'affaires, et c'est probablement à cause de cela que les commissionnaires subirent une perte moins forte qu'elle l'eût été autrement, car les membres de cette Chambre savent parfaitement dans quelle position avantageuse se trouve placé celui qui part du Canada et arrive en Angleterre porteur d'une lettre de recommandation venant du Haut-commissaire et qui lui a été accordée à la demande spéciale du ministre de l'Agriculture. Ceux qui sont au fait des coutumes du commerce anglais s'imaginent facilement quelle influence un pareil document donnait à M. Bull. A cette époque, M. Bull ne représentait aucune compagnie autorisée, mais il était question de la formation d'une compagnie dans laquelle figuraient le frère du ministre de l'Agriculture et un des fonctionnaires de ce ministre, ces deux derniers en étant les principaux promoteurs. Hier soir, avant de quitter la Chambre, j'ai écrit à l'honorable ministre de l'Agriculture une lettre officielle dans laquelle je l'avertissais de mon intention d'amener cette question sur le tapis. J'ignore s'il a reçu cette lettre ou non.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne l'ai pas reçue.

M. MONK : Dans tous les cas, je l'ai écrite. Je puis énoncer brièvement les faits sur lesquels je désire appeler son attention.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis bien prêt à écouter l'honorable député, mais je n'ai pas reçu la lettre en question.

M. MONK : J'étais à dire que cette plainte a été formulée par les marchands de produits de la ville de Montréal, et je n'ai pas le moindre doute que les marchands des autres parties du pays sont aussi dans la même

position. Ils se plaignent d'avoir été dévancés dans la sollicitation des commandes en Angleterre, au commencement du printemps dernier, par M. Bull, qui était porteur de la lettre de présentation dont je viens de donner lecture à la Chambre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Au commencement du printemps dernier ?

M. MONK : Au commencement du printefps dernier. M. Bull a visité leurs clients anglais munis d'une lettre signée par le secrétaire du Haut-commissaire. Ces lettres furent laissées avec la carte de la " Bull Produce Co.", à différentes places d'affaires en Angleterre où les marchands de Montréal a ont l'habitude de solliciter des commandes :

Cher monsieur,—J'ai reçu instruction de la part du haut-commissaire de donner au porteur des présentes, M. Bull, cette lettre d'introduction à votre addresse, avec l'espoir que vous pourrez disposer de quelques instants de conversation avec lui sur une question qui l'intéresse.

M. Bull, qui s'occupe du commerce d'exportation des produits canadiens, s'est présenté à lord Strathcona avec une lettre d'introduction de la part de M. Fisher, ministre de l'agriculture du Canada, qu'il connaît.

Vous obligerez le Haut-commissaire en accordant une entrevue à M. Bull, et c'est avec plaisir qu'il vous le recommande.

Je demeure, cher monsieur,
Votre tout devoué,
J. G. COLMER,
Secrétaire.

On prétend qu'à cette époque M. Bull représentait, non une compagnie, car il n'en existait pas encore, mais certaines personnes intéressées dans le commerce d'exportation des produits canadiens, parmi lesquelles figurait en premier lieu le frère du ministre de l'Agriculture et un fonctionnaire du Ministère de l'Agriculture. Je vais citer un avis publié dans la Gazette Officielle de Québec en date du 10 mai courant, adressé aux personnes cherchant à se constituer en compagnie. A la page 1014 se trouve un avis de la part de certaines personnes demandant à être constituées en compagnie sous le nom de " Charles A. Bull Produce Co. ", et dans le sixième paragraphe on trouve les noms des promoteurs de cette entreprise qui cherchent à se faire constituer en corporation.

6. Les noms en toutes lettres et les adresse et occupation de chacun des requérants sont comme suit :

Charles Irving Knight, de Hatley-est, province de Québec, marchand général ; Aaron Bull, de la cité de Montréal, marchand de produits ; Mlle Annie Allison Herrigan, de la cité de Porland, Angleterre, couturière ; Roswell Corse Fisher, de la ville de Montréal, rentier ; Horace H. Bailey, de la cité d'Ottawa, dans la province d'Ontario, commis ; et dont les trois premiers seront les premiers directeurs de la dite compagnie. Tous les dits directeurs sont domiciliés au Canada et sont sujets de Sa Majesté.

M. MONK.

On prétend également que parmi tous ceux dont les noms figurent dans cet avis et qui, le 10 mai courant, cherchaient à se faire constituer en corporation, mais n'avaient pas encore obtenu l'autorisation voulue, les seules personnes responsables sont M. Aaron Bull, qui est, parait-il, l'un des principaux amis politiques de l'honorable ministre dans son comté, M. Boswell Corse Fisher de Montréal, un des frères de mon honorable ami, et M. Horace Bailey, que l'on me dit être un fonctionnaire du ministère de l'Agriculture. Ce dont les marchands de Montréal se plaignent, c'est que le ministre de l'Agriculture ait accordé à M. Bull cette lettre de présentation qui lui a permis d'obtenir du Haut-commissaire en Angleterre, une lettre d'introduction à l'adresse de chacun des importateurs, plaçant ainsi les exportateurs de Montréal, qui s'occupent de ce négoce depuis longtemps, dans une position désavantageuse au point du vue du développement de leur commerce en Angleterre. On prétend qu'en agissant ainsi, le ministre de l'Agriculture a outrepassé son devoir ; et puisqu'il voulait accorder une lettre de cette nature à un de ces commerçants, il aurait dû faire la même chose pour tous les autres, ou n'en accorder à personne. Un de ces commissaires a trouvé des lettres de ce genre en Angleterre dans quinze maisons où il avait l'habitude de faire des affaires. Tous prétendent que cette recommandation de nature officielle venant du Haut-commissaire et accordée à la demande du ministre de l'Agriculture leur a causé un tort considérable dans la sollicitation des commandes. Voilà ce dont ils se plaignent. Leur grief me paraît bien fondé et j'ai cru qu'il était de mon devoir de me rendre à leur demande en soumettant cette affaire à la Chambre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je regrette de ne pas avoir reçu la lettre de l'honorable député (M. Monk), car cela m'aurait permis d'apporter un exemplaire de la lettre de présentation adressée au Haut-commissaire que j'ai donnée à M. Bull. Il arrive assez souvent que des commerçants canadiens qui partent pour l'Angleterre demandent des lettres de présentation auprès du Haut-commissaire. M. Charles Bull m'a fait la même demande par une lettre que je communiquerai à l'honorable député. Connaissant personnellement M. Bull depuis longtemps, bien que n'étant point en relations d'affaires avec lui, je lui ai donné cette lettre de présentation. Il appert que M. Bull a présenté cette lettre au bureau du Haut-commissaire et en a reçu une de M. Colmer, le secrétaire, le présentant à certaines personnes avec qui il désirait entrer en relations d'affaires. Pour ma part, j'ai toujours compris que l'un des devoirs du Haut-commissaire à Londres consiste à permettre aux Canadiens allant en Angleterre, dont les noms sont connus ou qui sont

porteurs de recommandations convenables, d'être présentés aux hommes d'affaires d'Angleterre afin de pouvoir entrer en relations d'affaires avec eux. J'ai plus d'une fois accordé des lettres de cette nature à des personnes venant de différentes parties du Canada, que je connaissais personnellement, et je sais que d'autres personnes qui connaissaient le Haut-commissaire ont fait la même chose. Quant à ce qui concerne la compagnie que représente M. Bull, ce que l'honorable député (M. Monk) vient de lire à la Chambre est la première nouvelle que j'en aie. J'ignorais que M. Bull fût en frais de constituer une pareille compagnie ; j'ignorais également que mon frère, M. Roswell C. Fisher, fût intéressé dans cette affaire, et c'est la même chose pour les autres.

M. MONK : Est-ce vrai que M. Horace Bailey fait partie du ministère de mon honorable ami ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a un M. Bailey qui est employé comme inspecteur des brevets dans mon ministère ; mais j'ignore si c'est le même qui a été nommé par les conservateurs il y a plusieurs années.

M. MONK : Horace H. Bailey ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Son nom est H. Bailey, mais j'ignore s'il s'appelle Horace ou non. Je ne connais rien de plus à ce sujet qu'au sujet de la constitution en corporation de cette compagnie dont je n'avais jamais entendu parler, jusqu'au moment où l'honorable député nous a donné lecture de l'avis de demande d'autorisation. M. Charles A. Bull est un jeune homme qui est parti de mon comté il y a déjà plusieurs années pour aller se lancer dans le commerce à Montréal. Il s'est occupé de la vente de produits à cet endroit, et il y a fait un commerce considérable de beurre et de fromage. Il m'informa qu'il voulait établir des communications directes avec la mère patrie, et c'est à cette fin qu'il me demanda une lettre de présentation auprès du Haut-commissaire, afin d'avoir quelqu'un à qui il pût s'adresser une fois rendu en Angleterre. M. Aaron Bull, dont le nom a été mentionné, est un des cultivateurs les plus respectables et les plus à l'aise de mon comté ; un homme en qui j'ai la plus entière confiance, un ancien Quaker, si je puis me servir de cette expression, dont le nom est synonyme d'intégrité et de respectabilité dans le milieu où il vit. C'est un jeune homme qui, comme je viens de le dire, est entré dans le commerce à Montréal il y a quelques années passées, et qui, en autant que j'aie pu m'en assurer, s'est toujours conduit honnêtement. Il s'est livré à un genre d'affaires qui n'a pas gagné l'approbation de tous les commerçants de produits de Montréal, parce qu'il leur a fait une concurrence sérieuse et a conduit son commerce d'après des principes quelque peu différents de ceux en vogue parmi l'association des commerçants de beurre et de fromage de Montréal. Cette conduite lui a attiré sinon l'inimitié, du moins l'antipathie des vieux commerçants. J'ignore, pour ma part, ce que sa méthode peut avoir de répréhensible. N'ayant pas reçu avis que cette question serait soulevée, je ne me suis pas procuré un exemplaire de la lettre que j'ai donnée à M. Bull, non plus qu'un exemplaire de sa lettre me demandant cette faveur. Je suis convaincu que la lettre que je lui ai donnée n'établira l'existence d'aucune relation inconvenante entre lui et moi, si ce n'est celle que la courtoisie exigeait de moi et qui me défendait de réfuser une lettre de présentation à une de mes connaissances se préparant à faire un voyage d'affaires en Angleterre, lettre que j'étais disposé à lui donner.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ou à n'importe quelle autre personne.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ou à n'importe quelle autre personne, comme le dit mon honorable ami, et comme je l'ai fait bien souvent. Je me suis considéré comme obligé et pleinement autorisé à lui accorder cette lettre de présentation à l'adresse du Haut-commissaire. C'est à peu près là tout ce que je puis dire au sujet de cette affaire, et quant à ce qui concerne mes relations de famille, lorsque j'ai donné cette lettre à M. Bull, il n'était pas, du moins apparamment, en train de constituer cette compagnie, et c'est la première fois que j'entends parler que mon frère est un des promoteurs de cette entreprise.

REVUE DE LA SITUATION FINANCIERE.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire appeler brièvement l'attention de la Chambre sur certains faits concernant les dépenses de ce pays durant le présent exercice fiscal, et sur celles que l'on se propose de faire durant l'exercice qui se terminera au 30 juin 1903.

On nous a habitués depuis quatre ou cinq ans à une nomenclature des dépenses bien différente de ce qui existait à l'époque où les honorables membres de la droite siégeaient de ce côté-ci de la Chambre, a cette époque principalement, le ministre du Commerce actuel (sir Richard Cartwright), le directeur général des Postes (M. Mulock), le premier ministre lui-même et le ministre des Douanes, (M. Paterson), prêchaient dans tout le pays au peuple canadien que l'administration conservatrice se livrait à des dépenses insensées, qui à cette époque atteignaient, disait-on, la somme de près de $36,000,000 par année, imputable sur le fonds consolidé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : $38,000,000.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre du Commerce rectifie le chiffre. Il est plus familier avec ces chiffres que je ne le suis. Trente-huit millions. Je me demande s'il s'est également rendu compte du chiffre actuel des dépenses.

Des VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. BORDEN : Il se rappelle que c'était $38,000,000 à cette époque, parce qu'il l'a répété dans tout le pays ; parce qu'il a dit si souvent au peuple canadien combien cela était insensé et scandaleux. Je serais curieux de savoir si le ministre du Commerce se rend parfaitement compte que durant le présent exercice la dépense s'est élevée à $51,000,000 et qu'il faut ajouter à cette somme $14,250,000 imputables sur le compte du capital, soit un total de $65,250,000. Il y a quelques années passées, l'honorable ministre aurait frémi d'horreur en présence d'une pareille dépense, comme il frémissait d'horreur en songeant au népotisme des jours d'autrefois. Mais tout cela le laisse froid maintenant. Je me rappelle qu'il disait qu'un ministre conservateur qui avait des parents dans son ministère était aussi heureux qu'un pacha à sept, ou plutôt à trois queues. Je ne pourrais dire exactement à combien de queues l'honorable ministre est lui-même actuellement lié. J'en ai oublié le chiffre il y a quelque temps passé ; mais l'honorable ministre se le rappelle peut-être aussi bien qu'il se rappelle le fait que $38,000,000 est le chiffre le plus élevé que les dépenses aient jamais atteint sous le régime conservateur. Tout cela constituait à cette époque des dépenses aussi folles qu'insensées ; aujourd'hui, ce ne sont plus que de généreux crédits. Vous avez dû remarquer la chose, M. l'Orateur, en écoutant les discours qui ont été prononcés dans cette Chambre, comme en prenant connaissance des commentaires de la presse libérale dans tout le pays.

Un autre incident curieux s'est produit. Autrefois, cet argent, que l'on gaspillait follement, appartenait au peuple canadien. C'était des taxes qu'on lui soutirait au moyen d'un système d'impôt aussi scandaleux qu'odieux. Mais aujourd'hui, M. l'Orateur, tout cela a disparu. Tout cet argent appartient maintenant au gouvernement, qui pousse la complaisance jusqu'à en appliquer une partie aux besoins du service public ; et quand il n'y a pas assez d'argent dans le trésor pour cette fin, il consent à engager l'avenir du pays en empruntant des sommes énormes et en augmentant la dette nationale. Et comme il est consolant de songer qu'à mesure que les années avancent le ministre du Commerce devient de plus en plus philosophe. Autrefois un pareil état de choses l'aurait fait bouillir de colère ; maintenant, vous avez dû remarquer vous-même, M. l'Orateur, que depuis quatre ou cinq ans il voit de son siège défiler devant lui tout ces naufrages et toutes ces ruines, comme on qualifiait cela dans le passé, avec la plus charmante philosophie et la plus belle tranquilité d'esprit dont ait jamais fait preuve aucun homme public dans ce pays. Comme il est heureux que ce changement se soit produit chez l'honorable ministre avec les années, et comme il est agréable de pouvoir envisager une augmentation de taxes avec la tranquillité d'esprit dont le ministre du Commerce a été capable de faire preuve durant ces quatre ou cinq dernières années. Je suis heureux de constater que mon honorable ami s'amuse lui-même en songeant au changement qui s'est produit dans son esprit, et que cette dépense extraordinaire, au lieu de le plonger dans une folle colère comme cela avait lieu il y a quinze ans apssés, suffit aujourd'hui à lui donner, non seulement cette bonne humeur, mais même cette gaieté dont il fait preuve en toutes circonstances dans cette Chambre, lorsque ce sujet revient sur le tapis. Ce changement nous inspire une confiance illimitée dans la sincérité des hommes publics de ce pays, et particulièrement dans la sincérité de ceux qui siégent actuellement sur les fauteuils ministériels. Nous ne pouvons nous empêcher de songer aux grandes destinées de ce pays, quand nous savons que les hommes publics peuvent conserver aussi fortement leurs opinions et leurs sentiments passés, et malgré cela voir, comme le fait l'honorable ministre, cette augmentation de dépense avec ce stoïcisme dont il a fait preuve en toutes circonstances dans cette Chambre depuis l'avènement de son parti au pouvoir. Comme je viens de le dire, M. l'Orateur, une dépense de $36,000,000 ou $38,000,000 était de trois ou quatre millions trop élevée d'après les déclarations faites non seulement par un, mais par trois ou quatre des honorables ministres dans tout le pays. Ces mêmes hommes trouvent aujourd'hui qu'une dépense de $51,000,000 est tout à fait légitime. A moins que le ministre du Commerce ne se soit entendu avec quelqu'un pour s'exempter de voter, il se lèvera dans quelques instants et enregistrera son vote contre la motion que j'ai l'intention de soumettre à la Chambre, et il fera la chose avec ce sourire de contentement et cette sérénité d'âme dont il a fait preuve chaque fois que cette question a été discutée. La dette nette de ce pays est une question que le ministre du Commerce et le directeur général des Postes ont toujours aimé à discuter dans le passé.

Depuis quatre ou cinq ans, le Canada a traversé une ère de prospérité extraordinaire. Les revenus du pays ont augmenté dans des proportions énormes et ont atteint un chiffre auquel on n'aurait jamais voulu songer autrefois. Cette prospérité, notre pays en a bénéficié avec le reste de l'univers, et malgré cette abondance, la dette nationale n'a pas diminué ; au contraire, nous l'avons vu augmenter d'année en année et le ministre des Finances nous a dit que cette augmentation atteindrait cette année au moins $6,000,000. Et nos honorables

amis de la droite, particulièrement le ministre du Commerce, considèrent cette augmentation avec un sourire de satisfaction que leurs discours d'autrefois étaient loin de nous faire supposer. Ces honorables ministres n'étaient pas satisfaits de parcourir le pays en prêchant cette doctrine individuellement. Ils tinrent une convention en 1893 et en firent un des articles de leur programme. Il y a été fait si souvent allusion que j'hésite à le mentionner de nouveau. Je crois pouvoir dire que cet article de leur programme doit s'être conservé intact, car les honorables membres de la gauche ne s'en sont guère servis durant les quatre ou cinq dernières années et c'est là une planche de salut qui pourra les soutenir encore une fois lorsqu'ils retourneront dans l'opposition. Ils ne s'en servent pas du tout une fois au pouvoir, et elle sera en excellent état de conservation lorsqu'ils seront appelés à s'en servir de nouveau dans l'opposition, comme j'ai l'espoir que cela arrivera bientôt. Voici cet article de leur programme :

Nous ne saurions envisager sans alarme le gonflement extraordinaire de la dette publique et celui du budget des dépenses annuelles du Canada, ainsi que les taxes illégitimes imposées au peuple sous les diverses administrations qui se sont succédé au pouvoir depuis 1878, et nous demandons la plus stricte économie dans l'administration de la chose publique.

Mon honorable ami, le ministre du Commerce, ne pouvait voir sans crainte l'augmentation considérable de la dette publique de 1878 à 1893, et ses craintes étaient plus que partagées par mon honorable ami le directeur général des Postes, par le ministre des Douanes (M. Paterson) et par d'autres chefs libéraux, dont quelques-uns sont disparus de la scène politique, et auxquels je ne ferai pas allusion d'une manière plus particulière. Le ministre du Commerce voit-il avec alarme l'augmentation considérable de la dette nationale ? Le ministre du Commerce et le directeur général des Postes sont-ils effrayés de cette augmentation ? S'il en est ainsi, M. l'Orateur, vous devez certainement avoir remarqué que ces hommes possèdent à un degré remarquable la faculté de dissimuler leur crainte. Ils demeurent à leurs sièges pendant que l'on vote cet argent sans changer de contenance, et sans laisser voir à l'extérieur le moindre signe de l'alarme et de la terreur qu'ils doivent ressentir dans leur cœur.

Ils voyaient aussi avec terreur l'augmentation considérable des dépenses annuelles et contrôlables du pays et des impôts dont le peuple était indûment frappé par les gouvernements qui se sont succédé sans interruption à la tête des affaires depuis 1878. Les membres de la gauche insistaient beaucoup sur le taux des impôts ; mais chacun sait que l'on enlève un nombre beaucoup plus considérable de millions chaque année au peuple canadien que sous l'administration conservatrice. S'alarment-ils de cet état de choses ? Au contraire, ils se lèvent dans cette Chambre et le justifient en disant que ce taux a été quelque peu réduit.

Rappelons deux ou trois incidents auxquels les libéraux ont accordé une si grande importance alors qu'ils étaient dans l'opposition. En 1896, lorsqu'ils sont arrivés au pouvoir, la dette nette du pays était de $258,427,431. En 1892, elle était de $241,131,431, soit une augmentation d'un peu plus de $17,000,000. Les libéraux arrivèrent au pouvoir en 1896, et en 1901, le chiffre de la dette avait atteint $268,480,000. Le ministre des Finances croit qu'il y aura cette année une augmentation de $6,000,000, ce qui est une augmentation remarquable de la dette publique, si l'on tient compte de l'abondance et des revenus inattendus dont ce pays a bénéficié durant les six dernières années.

Voyons quel est le montant des taxes que l'on prélève sur le peuple actuellement relativement aux années antérieures. Les taxes perçues chaque année depuis dix ans ont été comme suit :

1892	$28,446,157
1893	29,321,367
1894	27,579,203
1895	25,446,199
1896	27,759,285
1897	28,648,626
1898	29,576,456
1899	34,958,069
1900	38,242,223
1901	38,743,550

Je ne citerai pas tous les item du revenu total, et me contenterai d'indiquer les montants de la première et de la dernière année depuis dix ans. En 1892 le revenu total était de $36,921,871, et en 1901 il était de $52,516,332. Le ministre des Finances suppose que le revenu pour l'exercice courant (1902) n'atteindra pas moins de $56,800,000. Malgré cela, on se propose d'augmenter la dette publique de $6,000,000.

Ces chiffres qui, sous le régime conservateur, auraient éveillé l'attention des membres de la droite, sont maintenant considérés par eux comme une simple affaire de routine, comme des questions d'administration, sous le régime actuel, et comme des choses qui doivent suffire à mériter au gouvernement la reconnaissance du pays.

Voyons quelles ont été les dépenses totales depuis 10 ans :

1892	$42,272,136
1893	40,853,728
1894	43,008,234
1895	42,872,338
1896	41,702,383
1897	42,972,756
1898	45,334,281
1899	51,542,635
1900	52,717,467
1901	57,982,866

Et d'après les calculs du ministre des Finances, les dépenses pour 1902 vont atteindre pas moins de $65,250,000, soit une augmentation de près de $8,000,000 comparée à 1901.

Si l'on prend la dépense imputable sur le revenu consolidé, le résultat n'est guère plus favorable :

1892..	$36,765,894
1893..	36,814,053
1894..	37,585,025
1895..	38,132,005
1896..	36,949,142
1897, la première année de ce gouvernement économe. ..	38,349,760
1898..	38,832,526
1899..	41,903,500
1900..	42,975,.280
1901..	46,886,368

Soit une augmentation de près de $,400,000 en une seule année. Et pour 1902 le ministre des Finances croit que cette dépense atteindra $51,000,000, soit une augmentation de plus de $4,000,000 en un seul coup. De 1900 à 1902, l'augmentation de la dépense imputable sur le fonds consolidé varie entre $8,000,000 à $9,000,000. Cependant, cet état de choses ne peut arracher un soupir au ministre du Commerce.

L'honorable M. HAGGART : On ne l'entend plus parler des cultivateurs saignés à blanc.

M. BORDEN (Halifax) : Ceci me rappelle une expression favorite employée autrefois par les honorables députés de la droite. Ils se croyaient obligés de dire que les cultivateurs étaient saignés à blanc. De quelle couleur mon honorable ami croit-il qu'ils doivent être aujourd'hui ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ils n'ont jamais été aussi prospères que depuis quatre ou cinq ans.

M. BORDEN (Halifax) : Par suite sans doute de cette dépense additionnelle de $8,000,000 à $9,000,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : En grande partie.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ce cas, je suppose que comme on ne peut avoir trop d'une bonne chose, nous aurons l'année prochaine une autre augmentation dans les dépenses de $8,000,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous espérons voir la chose se réaliser avant l'expiration de notre terme d'office.

M. BORDEN (Halifax) : Grâce à une application judicieuse de ce principe, les cultivateurs de ce pays finiront certainement par atteindre un degré de prospérité extraordinaire.

Je voudrais maintenant faire brièvement allusion à certains item que nous votons chaque année et à la manière dont on dépense l'argent public. Prenons, par exemple, la construction des lignes télégraphiques au Yukon, sous la direction du ministre des Travaux publics. Voyons les dépenses en cigares et diverses liqueurs que l'on a dû faire pour construire et entretenir convenablement cette ligne, et observons les efforts que fait le gardien du trésor public, le ministre des Finances, pour empêcher toute enquête inutile sur ces dépenses. Mon honorable ami, le ministre des Finances, est censé être le gardien fidèle du trésor. Sa conduite me rappelle beaucoup ce chien de garde dont parle un humoriste américain. Les voleurs paraissaient exister en grand nombre dans le voisinage de sa maison, et il se procura un chien afin de prévenir tout empiètement injuste sur ses biens meubles et effets. Un voleur se présenta un jour que le chien de garde était à son poste. L'animal aussi intelligent que dévoué fraternisa avec le voleur, et sauta à la gorge d'un gardien de la paix qui se présenta un peu plus tard pour arrêter le voleur. L'attitude prise par le ministre des Finances au cours de l'enquête que nous avons faite sur les dépenses devant le comité des comptes publics, m'a paru ressembler beaucoup à la conduite de ce chien de garde. Il fraternisait avec ceux de ses collègues qui faisaient des incursions sur le trésor national, mais sautait sans rémission à la gorge de tout homme qui osait critiquer ou chercher à obtenir des renseignements.

Voyez les sommes d'argent que le parlement a votées pour des édifices publics au Yukon, et la manière dont une partie de cet argent a été dépensée. Les fonctionnaires qui travaillaient dans cette partie du pays, recevaient non seulement des appointements, mais aussi une indemnité, qui dans certains cas s'élevait à $3,000 et peut-être plus, et nous avons constaté devant le comité des comptes publics que l'argent voté pour les édifices publics au Yukon avait été employé à payer les frais d'entretien de ces personnes à part les émoluments et les frais d'entretien qui leur ont été votés par le parlement. Quand nous avons cherché à faire la lumière sur cet état de choses extraordinaire, le ministre des Travaux publics s'est contenté de lever les épaules et de répudier toute responsabilité à cet égard. Il a prétendu avoir reçu l'ordre du ministre de l'Intérieur de payer cet argent, et lorsque nous nous sommes adressés à ce dernier, il a lui aussi prétendu qu'on ne pouvait le tenir responsable de choses survenues avant son arrivée à la tête de ce ministère. Pas un seul ministre ne s'est trouvé en mesure de nous fournir la moindre explication ou la moindre justification de cette dépense des deniers publics.

Passons maintenant aux dépenses que le gouvernement a faites sur le Rapide des Galops. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a demandé un crédit de $50,000 pour des travaux à cet endroit. Voyons ce qui en est. On nous dit que l'auditeur général, ou un fonctionnaire quelconque du gouvernement qui s'occupe de l'administration du service public, a donné avis à certains entrepreneurs que le crédit était périmé depuis le 30 juin dernier. Malgré cela, le ministre des Chemins de fer, pressé

de questions par les députés de la gauche, a été forcé de reconnaître que des travaux considérables entraînant la dépense de plusieurs millions de dollars, avaient été exécutés pendant le cours de l'année dernière. Nous n'avons pu nous assurer sous la direction de qui ces travaux avaient été exécutés ainsi que de leur étendue. Le seul renseignement que nous avons pu obtenir du ministre des Chemins de fer c'est que lui et les fonctionnaires de son ministère ne connaissent rien de l'affaire ; seulement les entrepreneurs sont venus à Ottawa dans le cours de l'année et ont présenté un compte s'élevant à plusieurs milliers de dollars qu'ils voulaient se faire payer par le gouvernement. On commença par prétendre que si le gouvernement n'avait pas ordonné les travaux ils ne seraient pas payés. Mais un peu plus tard on apprit que des fonctionnaires du gouvernement avaient conduit les travaux ; malgré cela il nous fut impossible de découvrir quel membre du cabinet devait porter la responsabilité de cette dépense. Ce sont là tous les renseignements qu'il nous a été possible de nous procurer jusqu'à présent. Nous en obtiendrons peut-être d'autres avant la prorogation des Chambres. En outre un membre de la gauche qui prétend s'y connaître affirme que l'ouvrage est non seulement inutile mais même nuisible, car il entrave la marche des steamers voyageant dans le canal.

Voyons maintenant ce que l'on a fait au sujet de l'Intercolonial. On a accordé des entreprises pour la construction de 20 ou 30 milles de chemin de fer, sans demander de soumissions sous prétexte qu'il y avait déjà eu dix milles de ce chemin construits pour le même prix après que des soumissions publiques eussent été demandées.

Prenons les dépenses énormes que l'on fait dans le comté de mon honorable ami le ministre des Finances et je fais allusion à cela, non parce qu'il s'agit de la division électorale qu'il représente, mais simplement pour donner un exemple des méthodes suivies par les membres de la droite. J'ai déjà signalé à l'attention de la Chambre, cette année, ce canal que l'on a creusé pour relier un lac à la mer, dans le but apparent de créer un havre pour les pêcheurs. Mais une fois le canal creusé, on s'apercut que le fond du lac était plus élevé que le niveau de l'océan, et le seul résultat du travail fut d'assécher le lac.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est qu'au moyen d'une lettre anonyme que l'honorable député (M. Borden) a été capable d'appeler l'attention de la Chambre sur cette question. Il n'a jamais essayé d'obtenir une enquête sur les différents sujets auxquels il a fait allusion, soit devant le comité des comptes publics ou ailleurs. Sa propre conduite a démontré qu'il n'ajoutait aucunement foi à ces déclarations qu'on lui a faites.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Finances prétend-il que ce que j'ai dit est inexact?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je l'ignore. Et c'est là toute la différence qui existe entre l'honorable député et moi. J'ignore la chose et je le reconnais ; il l'ignore également, mais il se garde bien de confesser son ignorance. Quand il a parlé de cette affaire devant la Chambre, il a refusé de faire connaître le nom de la personne de qui il tenait ce renseignement. S'il avait voulu faire une enquête, les ingénieurs auraient été présents.

M. BORDEN (Halifax) : " S'il avait voulu faire une enquête "! Voici le gardien officiel du trésor public, et quand je le mets au défi de nier l'exactitude des représentations qui m'ont été faites non seulement par une ou deux, mais bien par nombre de personnes dignes de foi, la seule réponse que soit capable de donner ce gardien du trésor, c'est qu'il l'ignore.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit là d'une question du ressort des ingénieurs. Ces derniers connaissent les faits, mais on s'est bien gardé de les examiner devant le comité.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre ignore tout. Cependant ces ingénieurs sont des fonctionnaires du gouvernement, et il lui aurait été bien facile de se renseigner sur la question. Je connais assez l'honorable ministre pour comprendre que si les faits eussent été autrement que je les ai énoncés, une enquête aurait eu lieu et tous les faits auraient été rendus publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député me permettrait-il de l'interrompre?

M. BORDEN (Halifax) : Certainement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Me basant sur l'autorité du ministre des Travaux publics, dont les ingénieurs ont fait une enquête à ce sujet, je déclare que neuf accusations sur dix formulées par l'honorable député, relativement aux travaux exécutés dans le comté de Shelburne, sont dénuées de fondement.

M. BORDEN : Je parle d'un des travaux en particulier, et l'honorable ministre n'éludera pas la question en appelant l'attention sur les travaux faits dans d'autres parties du pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : De quoi s'agit-il ?

M. BORDEN : Du lac auquel j'ai déjà fait allusion.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai basé ma déclaration sur l'opinion de l'ingénieur. Je ne sépare pas ces deux déclarations l'une de l'autre.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne pourrais même pas dire à l'honorable député, dans le moment, où est situé le lac dont il a parlé ; mais s'il désire une enquête,

nous sommes prêts à la lui accorder ; les ingénieurs comparaîtront devant la commission, et il sera établi que l'honorable député est tout à fait mal renseigné. Et, que la Chambre veuille bien le remarquer, jamais il ne nous a donné le nom de celui qui a pu lui fournir ces renseignements.

M. BORDEN : Cette question commence à ennuyer l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non pas.

M. SPROULE : Elle peut bien l'ennuyer.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les lettres anonymes ne font de tort à personne.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne m'étonne pas que l'honorable ministre trouve la chose désagréable ; aussi son ami le ministre du Commerce vient-il à son secours, en parlant de lettres anonymes. Quelqu'un devrait faire une motion pour retrancher à l'honorable ministre son traitement, et le punir ainsi de l'attaque scandaleuse qu'il s'est permise contre les recenseurs sans leur donner la moindre occasion de s'expliquer et de dire un mot pour leur propre défense. C'est ce monsieur-là qui vient nous parler de lettres anonymes. Certes, s'il devait venir un autre membre du cabinet, au secours du ministre des Finances, dans une affaire de ce genre, il eut été préférable que ce fût un autre que le ministre du Commerce.

M. l'Orateur, pour faire la déclaration que j'ai faite, au sujet du lac, je me suis inspiré des renseignements que m'ont fournis, non seulement un ou deux, mais une demi-douzaine de personnages importants et dignes de foi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dites-nous leurs noms ?

M. BORDEN (Halifax) : Et j'ai appelé sur cette affaire l'attention du ministre des Finances et du ministre des Travaux publics. Si ce qu'on m'a dit n'est pas exact, il y a déjà longtemps qu'il aurait fallu y opposer un démenti sérieux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'a jamais été porté d'accusations, et il n'y a eu aucun nom de mentionné.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre tient toujours beaucoup à savoir le nom des personnes, et le but évident qu'elles se proposent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, le but évident.

M. BORDEN (Halifax) : Toutefois, il ne s'agit pas précisément de savoir qui m'a fourni les renseignements, mais si ces renseignements sont exacts ou inexacts. Voilà tout ce qu'exige l'intérêt public.

Bien plus, je soutiens que la dépense des deniers publics, sous plus d'un rapport, se fait sans égard à aucune règle ni à aucun principe définis. On a attendu les derniers jours de la session, pour nous soumettre un budget supplémentaire considérable; à deux ou trois heures du matin, lorsqu'il n'y avait dans la Chambre qu'une vingtaine de députés et trois minstres, dont deux étaient plongés dans le sommeil, pendant que l'autre s'occupait de faire voter ses crédits, nous avons voté des centaines, des mille, des milliers de mille—que dis-je, des millions de dollars, pour des fins au sujet desquelles nous ne pouvions obtenir aucun renseignement de la part du cabinet à cette époque avancée de la session, sans risquer de perdre un temps précieux. Le budget supplémentaire relatif aux ports et rivières comprend à lui seul, 258 item ; il s'agit là de milliers de milles de territoire, et il nous est complètement impossible, à l'heure qu'il est, d'obtenir des renseignements précis et nécessaires au sujet de la signification et de la destination de tous ces crédits ; force nous a été de les laisser passer quand même. Mais, comme c'est notre droit, nous tenons le gouvernement seul responsable d'avoir entrepris de dépenser cet argent sans vouloir nous dire pourquoi. On a cherché à définir quel est le devoir de l'opposition par rapport à des item de ce genre ; les membres de la droite et les journaux qui les appuisent ont prétendu que si l'opposition voulait s'opposer à cette énorme somme, tout ce qu'elle avait à faire c'était de proposer la radiation des crédits dont elle ne voulait pas. L'attitude de ces messieurs à cet égard, comme à bien d'autres, nous fait voir comme ils sont loin des principes qu'ils prônaient autrefois. En 1879, le ministre actuel du commerce proposait de réduire de $70,000 les frais d'administration. En 1881, ces messieurs ne firent entendre aucune protestation contre cette dépense. En 1882, ils proposèrent une réduction de $8,000. En 1883, 1885, 1886, 1887 et 1888, ils ne proposèrent aucune résolution. La Chambre voudra bien le remarquer, durant tout ce temps, mon honorable ami le ministre du Commerce parcourait le pays, en s'élevant contre ce qu'il appelait les dépenses insensées du cabinet conservateur d'alors. En 1889, le ministre actuel du Commerce proposa que le crédit destiné aux pénitenciers du Manitoba, fut diminué de $10,525.00. La même année, M. McMullen, aujourd'hui sénateur, proposait que le crédit affecté aux améliorations de la rivière Pictou-est, fut diminué de $500. La même année encore, sir Louis Davies, ci-devant membre du cabinet actuel, proposait que les dépenses se rattachant à l'administration de l'Intercolonial, fussent réduites de $200,0000, parce que, disait-il, on transportait la houille de la mine de Springhill au rabais. La même année encore, le ministre actuel du Commerce demandait qu'on réduisit de $95,748, un crédit destiné au ministère de l'Intérieur. Cette année-là, qui fut surtout remarquable par le grand nombre de motions, par lesquelles on demanda que les dépenses fussent diminuées, M. Somerville, proposa aussi qu'un certain crédit de $195,135 fut réduit

de $50,000, parce que M. Henry Smith, autrefois membre de cette Chambre, et M. W. E. Webster, agent d'immigration, n'avaient pas donné exactement la date de leur service. M. McMullen proposa que le traitement de M. C. C. Chipman fut réduit de $2,300 ou aboli. En 1890, il ne fut présenté aucune résolution, non plus qu'en 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 et 1896. Durant chacune de ces années-là, les libéraux et notamment ceux que je viens de mentionner, ne cessèrent de clamer que la dépense des deniers publics avait pris des proportions insensées et scandaleuses.

Quand une opposition est incapable, dans un délai raisonnable, et sans trop prolonger la session, de se procurer les renseignements qui lui permettraient de faire la différence entre les centaines d'item qui lui sont fournis, quand elle ne veut pas se mettre, pour se former une opinion, dans la même position que les ministres, je dis qu'elle a fait son devoir en protestant et en rejetant la responsabilité des dépenses sur le gouvernement. C'est cette opinion qui a prévalu à la Chambre des communes, en Angleterre.

Je m'abstiendrai d'entrer dans plus de détails, parce que ces questions ont souvent été discutées, ici et dans tout le pays. Je dirai seulement qu'il ne faut pas oublier que nous traversons une ère de grande prospérité, qui, au dire même du ministre des Finances, ne peut pas toujours durer. Pendant cette ère de prospérité nous élevons nos dépenses à un chiffre qu'il sera bien difficile de diminuer, quand viendront les années de disette. Nous sommes engagés dans une voie imprudente. Il n'est ni sage ni prudent de dépenser jusqu'au dernier sou les revenus du pays, pendant ces années de prospérité, de s'engager dans des dettes et d'augmenter les obligations du pays. Nous devons regarder dans l'avenir et restreindre nos dépenses, en prévision d'une diminution probable des revenus. Avec ces considérations, je propose, M. l'Orateur, que vous ne quittiez pas le fauteuil maintenant, mais que tous les mots, après "que" dans la motion soient retranchés et remplacés par les suivants :

La dépense totale pendant chaque année fiscale, de 1892 à 1901, inclusivement, a été comme suit :—

1892	$42,272,136
1893	40,853,728
1894	43,008,834
1895	42,872,338
1896	41,702,383
1897	42,972,756
1898	45,334,281
1899	51,542,635
1900	52,717,467
1901	57,982,866

Que le ministre des Finances estime que le revenu total pour l'année courante se terminant le 30 juin 1901, sera de $65,250,000.

Que la dépense annuelle tant sur le revenu consolidé que sur le compte du capital a augmenté entre 1897 et 1901 d'une somme de $15,010,110.

Que pendant la période susmentionnée, les revenus du pays ont été si exceptionnellement élevés que le gouvernement accuse un surplus net de $19,743,527.69, mais qu'aucune partie de ce surplus n'a été affectée à la réduction de la dette publique qui, avec l'augmentation prévue par le ministre des Finances pour l'année fiscale courante, sera portée de $258,497,432.77 qu'elle était en 1896 à $274,480,000 en 1902, soit une augmentation de plus de seize millions de dollars.

Que le ministre des Finances estime que le revenu total pour l'année expirant le 30 juin 1902, sera de $56,800,000.

Que malgré ce revenu très considérable, le ministre des Finances estime que la dette publique sera augmentée d'environ $6,000,000 pendant l'année courante.

Que cette Chambre est d'avis que les dépenses pour l'exercice 1901-1902 et les dépenses projetées pour l'exercice 1902-1903 sont excessives et insensées, et qu'elle regrette que le gouvernement, avec les ressources exceptionnellement élevées dont il dispose, a non seulement manqué de réduire la dette publique, mais l'a augmentée outre mesure ; et qu'il a fait des dépenses à compte du capital dont le pays ne peut, et ne doit pas s'attendre à retirer un profit équivalent.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. l'Orateur, avant d'aborder les remerques que je me propose de faire sur la question générale des dépenses du pays, permettez-moi de dire un mot ou deux sur ce que je trouve d'extraordinaire dans les réflexions que l'honorable député d'Halifax s'est permis de faire au sujet de certains travaux exécutés dans le comté que je représente. Si je fais allusion à la chose ce n'est pas parce qu'il l'a discutée ; et si l'on en juge d'après l'échantillon qu'il vient de nous donner dans la discussion de la question des dépenses, il y aurait peut-être lieu de se demander si c'est là la bonne foi et la loyauté qu'il entend apporter dans la discussion des affaires publiques. Au commencement de la session, l'honorable député a cité une liste de travaux faits dans le comté de Shelburne et Queen, que j'ai l'honneur de représenter, et tout en restant dans les généralités, il ne s'est pas gêné de laisser entendre qu'il y avait quelque chose de louche dans ces travaux. Il prétendait qu'ils avaient été mal faits, que l'argent avait été gaspillé ou employé à corrompre les électeurs. Il était difficile de saisir le sens précis de ses paroles, mais il laissait entendre clairement qu'il y avait eu de la corruption, de la mauvaise administration et du gaspillage.

Dans quelle circonstance l'honorable député a-t-il amené cette question devant la Chambre ? Il a commencé par dire, et je l'en félicite, qu'il ne connaissait rien de ces affaires. S'il s'en était tenu là, et si n'en connaissant rien, il n'en avait rien dit, sa conduite aurait été beaucoup plus digne et plus conforme à l'étiquette parlementaire. J'admets, qu'un homme peut quelquefois être obligé de parler de choses qu'il ne connait pas personnellement, mais dans ce cas, il est tenu en équité de donner

le nom de celui dont il tient ces renseignements. Mais dans le cas actuel, l'honorable député, s'armant d'une lettre anonyme, entreprend aux derniers jours de la session, de se livrer à une attaque aussi calomnieuse que possible, relativement à ces travaux, sans avoir l'ombre d'une preuve à apporter à l'appui de ses accusations. S'il croyait son accusation fondée, son devoir était d'aller devant le comité des comptes publics, d'y faire venir les fonctionnaires concernés, de faire produire les livres, d'interroger l'auditeur général, ainsi que l'ingénieur qui avait conduit les travaux, et de faire une enquête complète sur toute l'affaire. Il n'a rien fait de cela, mais il espère qu'il se trouvera dans le pays quelqu'un pour croire qu'il s'est passé quelque chose de répréhensible relativement à ces travaux. Il doit comprendre, que sa conduite est indigne de sa haute position et injuste à mon endroit ; mais cela est peu important, car l'honorable député ne suppose pas, j'imagine, que c'est moi-même qui ai exécuté ces travaux. Je répète que l'honorable député qui occupe la position enviable de chef d'un parti, a commis une injustice, envers ceux qui ont conduit ces travaux ; envers les ingénieurs et les autres fonctionnaires du gouvernement en venant, sur la foi d'une lettre anonyme, lancer de telles accusations sans les faire suivre d'une enquête devant le comité des comptes publics, ou tout autre tribunal. Son propre parti peut lui reprocher de lui avoir fait beaucoup de tort en agissant ainsi. S'il était informé que des malversations avaient eu lieu, il était de son devoir de tirer l'affaire au clair. Je dois dire à la louange de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) et de l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor), que chaque fois qu'ils ont voulu obtenir de nouveaux renseignements, quand ils croyaient que des choses répréhensibles avaient eu lieu ils sont allés devant le comité des comptes publics, ont interrogé l'auditeur général, ont fait produire les livres et citer des témoins, et ont cherché à se renseigner. De cette manière celui qui était accusé avait l'occasion d'être entendu et de s'expliquer. Ce n'est pas ce que fait l'honorable député d'Halifax. Il lance des accusations en s'appuyant sur une lettre anonyme, mais il ne va pas devant le comité des comptes publics, n'interroge pas l'auditeur général, ne demande pas les livres ni de témoins ; il se contente de porter des accusations injustes, fausses, mesquines—c'est ainsi que je les qualifie.

Après nous avoir déclaré qu'il n'en connaissait rien lui-même, il refuse de donner le nom de celui qui l'a renseigné, et il voudrait que l'on s'en tienne là. Je crois avoir le droit de me plaindre d'une pareille manière de procéder, et je m'en plains. La Chambre et le pays ont aussi le droit de s'en plaindre, car si l'honorable député croyait qu'il y a eu malversation, son devoir était de faire une enquête, et en n'en demandant pas, il a failli à son devoir de chef de l'opposition.

Quant à la question générale, mon honorable ami admettra qu'il n'a pas jeté beaucoup de lumière sur la question. Il a répété tout ce qu'il avait dit l'an dernier, et ce que ses prédécesseurs nous ont dit depuis plusieurs années ; il a presque prononcé le même discours que l'ex-ministre des Finances à la veille des dernières élections générales. Il a porté plusieurs acusations de gaspillage, sans rien préciser, et je suis convaincu que le pays fera de ces accusations, le même cas, qu'il a fait des précédentes. S'il fallait prendre ses critiques au sérieux, il faudrait admettre que les conditions actuelles et celles de 1896 sont les mêmes. Il voudrait faire entendre que c'est une comparaison légitime, que de mettre les dépenses actuelles en regard de celles d'autrefois sans tenir compte du grand changement qui s'est opéré dans le pays. Pour me servir d'une phrase devenue banale, je dirai que nous traversons une ère de prospérité. Il y a progrès, non seulement dans les affaires du gouvernement, mais aussi dans celles de toutes les entreprises du pays. Tous les chemins de fer, toutes les grandes corporations, je dirai même toutes les maisons d'affaires dépensent plus d'argent aujourd'hui qu'en 1896, et cependant s'il fallait en croire l'honorable député, le fait d'avoir augmenté les dépenses, serait la preuve que la banqueroute est aux portes de ces institutions. Pas plus dans les affaires du gouvernement que dans celles des particuliers, l'augmentation des dépenses, n'est un signe de gaspillage. Cela peut être au contraire une preuve de sage administration et d'habileté. En faisant une plus forte dépense, vous prenez peut-être les moyens de permettre au gouvernement ou aux particuliers de devenir plus prospères, qu'ils ne l'auraient été sans cette augmentation de dépenses. Les conditions ne sont plus les mêmes aujourd'hui. L'honorable député donne le total des dépenses pour chaque année, sans un mot d'explication sur ce que ces dépenses représentent. Prenons par exemple, les dépenses faites relativement au chemin de fer Intercolonial. Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour ce chemin—je ne parlerai pas pour le moment des dépenses imputables sur le capital. Nous avons dépensé pour l'Intercolonial beaucoup plus que nos prédécesseurs, et l'honorable député en conclut que nous avons gaspillé. Cependant, les recettes de l'Intercolonial sont beaucoup plus élevées qu'autrefois. Avant notre arrivée au pouvoir, elles étaient de trois millions, et elles atteignent aujourd'hui $5,500,000. Cela n'empêche pas l'honorable député de prétendre que l'augmentation des dépenses est une preuve de mauvaise administration. Prenons encore, par exemple, le ministère des Postes. Le service postal coûte beaucoup plus cher aujourd'hui qu'autrefois, mais voyons aussi quelles sont les recettes que nous en retirons. En 1896, le revenu net du ministère des Pos-

tes, était de $3,200,000, et celui de l'exercice actuel est évalué à $3,800,000. Dans ces deux cas, l'augmentation des dépenses n'a pas augmenté d'un sou les charges de l'Etat, tout en nous donnant les moyens de mieux administrer les affaires du pays. Le gouvernement n'a pas à se reprocher d'avoir augmenté les dépenses, dans le ministère des Chemins de fer et dans le ministère des Postes, car cette augmentation est une preuve du développement et du progrès des affaires du pays, et du meilleur service que le gouvernement donne à la population. Parlons maintenant du Yukon. L'honorable député d'Halifax nous donne le chiffre total des dépenses de l'année, et compare cela aux dépenses de 1896. Mais il oublie de nous dire qu'en 1896, il n'y avait virtuellement pas de Yukon. Deux ou trois fonctionnaires du gouvernement étaient déjà allés dans ces régions, mais ce n'est qu'après l'avènement du gouvernement actuel que le Yukon a été réellement découvert. Quand il dit que nous avons augmenté les dépenses, il oublie de dire que le Yukon a rapporté au delà tout ce qu'il a coûté. Ici encore, l'augmentation des dépenses, loin d'être une preuve de mauvaise administration ou de gaspillage, est une preuve de l'essor considérable qu'a pris les pays depuis quelques années.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est l'augmentation des dépenses du Yukon depuis 1896?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y avait virtuellement pas de dépenses pour le Yukon en 1896.

L'honorable M. HAGGART : Quelles sont ces dépenses aujourd'hui?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais ce n'est qu'en 1897 que les grandes découvertes ont été faites au Yukon, et que ce pays a commencé à être connu. Ce n'est que depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir que les gens se sont précipités de toutes parts vers ce pays, et que nous avons dû voir à son administration. Nous avons été obligés d'administrer ces régions lointaines, privées de toute communication par chemin de fer ou télégraphe, et en dépit de tout ce que l'on a dit, je maintiens que mon ami le ministre de l'Intérieur a droit d'être fier des magnifiques progrès accomplis dans ce pays sous son administration.

Quant aux dépenses d'exploitation sur l'Intercolonial, cette ligne est dans une meilleure position aujourd'hui qu'elle ne l'était avant. Le fardeau pèse moins lourdement sur la population. Les recettes augmentent si rapidement que bientôt elles couvriront les dépenses. Dans un instant, je parlerai des dépenses faites à compte du capital. Il y a aussi le ministère des Postes qui, loin d'avoir augmenté le fardeau du peuple, a été pour lui une source de bénédictions et de bienfaits. Avec des ports réduits nous avons un revenu plus considérable, et tout en dépensant moins d'argent, le pays a un service postal de beaucoup supérieur à celui qui existait autrefois.

Or, si on déduit des dépenses totales celles du ministère des Postes, celles du chemin de fer Intercolonial, et celles du Yukon—trois départements qui produisent de forts revenus, on constate que l'augmentation des dépenses totales a été, en réalité, très modérée et ne ressemble en rien au chiffre fantaisiste de l'honorable député d'Halifax. Il n'arrive à son résultat qu'en ajoutant les dépenses du Yukon et celles de l'Intercolonial qui se suffira probablement à lui-même cette année, et qui, bien qu'ayant eu un déficit l'an dernier, était encore en meilleure position que du temps des conservateurs. J'ai déjà dit que nous vivons dans un temps de progrès et de grande prospérité. Je donnerai quelques aperçus généraux pour le prouver. Pour nous faire une idée générale des progrès accomplis, comparons nos dépenses avec le commerce du Canada. Le commerce d'un pays est ordinairement un indice des progrès accomplis par ce pays, et la comparaison entre les deux, sans être tout à fait exacte, peut donner une idée raisonnable des résultats. Dans tous les cas, cette comparaison est certainement plus juste que celle que vient de faire l'honorable député. En 1895, les dépenses, à compte du fonds consolidé—laissant de côté le capital—représentaient à une fraction près, 17 pour 100 de la valeur de notre commerce total. L'an dernier, les dépenses à compte du fonds consolidé ne représentaient que 12 pour 100 du commerce total du pays. Prenons maintenant les dépenses à compte du capital, et celles à compte du fonds consolidé, et comparons-les à l'ensemble de notre commerce. En 1895, les dépenses totales du Canada représentaient 19½ pour 100 du commerce total du pays, et l'an dernier, 14.9 pour 100, soit une fraction en-dessous de 15 pour cent. Je ne cite pas ces chiffres comme donnant la mesure exacte des dépenses d'un pays, mais généralement parlant, l'ensemble du commerce d'un pays est un indice suffisamment exact du développement de ses affaires, et quand nous démontrons que les dépenses n'ont pas augmenté dans une plus forte proportion que le commerce, quand nous avons même la preuve que cette proportion a été moins élevée, je crois que nous avons suffisamment réfuté les arguments de l'honorable député de Halifax.

Mon honorable ami nous a aussi parlé de la dette publique, il prétend que nous l'avons augmentée. Ici, encore, je lui répondrai qu'il faut tenir compte de l'accroissement de population et de l'augmentation des affaires, et dans ces conditions, nous n'avons pas à redouter la comparaison. Dans une occasion précédente, j'ai fourni un état indiquant l'augmentation de la dette depuis 1896 jus-

qu'à 1901. Cet état se trouve dans mon discours sur le budget, à la page 1341 des débats (v. a.), et il est peut être bon de le répéter ici.

LA DETTE PUBLIQUE.

Dette nette le 30 juin 1901... $268,480,003 69
" " " 1900.... 265,493,806 89
Augmentation de la dette en 1900-1..... 2,986,196 80

	Dette nette.	Augmentation de la dette.	Diminution de la dette.
	$ c.	$ c.	$ c.
1896....	258,497,432 77	5,422,505 68	
1897.. .	261,538,596 46	3,041,163 69	
1898.....	263,956,398 91	2,417,802 45	
1899.....	266,273,446 60	2,317,047 69	
1900....	265,493,806 89	... .	779,639 71
1901. ...	268,480,003 69	2,986,196 80	
Total pendant cinq ans..		10,762,210 63	779,639 71
		779,639 71	
Augmentation en 5 ans..		9,982,570 92	
" moyenne en 5 ans		1,996,514 18	
Augmentation moyenne en 18 ans, de 1878 à 1896		6,563,075 00	

L'augmentation totale de la dette nette du Canada pendant les cinq années de notre administration, a été de $10,762,210.63, moins une diminution de $779,639.71, pendant une année, ce qui fait que sous notre régime la dette nette a été augmentée de $9,982,570.92, ou une moyenne de $1,996,514.00 par année, contre une moyenne de $6,563,075 par année, pendant les dix-huit années du régime conservateur. Mon honorable ami croit-il qu'en présence de pareils résultats, il va convaincre le pays que sous le rapport de la dette publique, nous avons à craindre la comparaison avec nos prédécesseurs ?

M. SPROULE : L'honorable ministre croit-il juste cette comparaison entre l'augmentation de la dette sous le régime actuel, et pendant les dix-huit ans du régime conservateur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Pourquoi pas ? C'est certainement une comparaison très juste. Je ne vois pas où l'honorable député veut en venir en me faisant une pareille question. Ces chiffres sont dans les comptes publics, ce sont les mêmes dont se servent nos adversaires quand ils veulent aussi faire des comparaisons. Toute la différence consiste en ce que je les présente honnêtement, ce que ne font pas les honorables députés de la gauche.

L'honorable M. HAGGART : Cela comprend, n'est-ce pas, les dettes de différentes provinces, que le gouvernement fédéral a prises à sa charge ?

M. FIELDING.

Le MINISTRE DES FINANCES: Ce sont les chiffres que je trouve dans les comptes publics. Si vous prenez à votre charge la dette d'une province, et si vous avez à payer l'intérêt sur cette dette, vos dépenses seront augmentées d'autant. Je n'ai pas l'intention de discuter les causes de ces augmentations. Une bonne partie provient des bassins de radoub de Québec. Une autre partie de l'augmentation est due à ce fameux pont de Montréal, et si je voulais m'en donner la peine je pourrais citer beaucoup d'autres causes intéressantes pour expliquer cette augmentation, sous le régime de nos prédécesseurs. Mais, ce n'est pas du tout ce dont il s'agit. Je prends les chiffres tels qu'ils sont, sans m'inquiéter de savoir si ces dépenses étaient légitimes ou non. Nous sommes à discuter l'augmentation de la dette, et les documents officiels font voir que pendant les dix-huit années du régime conservateur, elle a augmenté de $3,500,000 par année, et que pendant les cinq années du régime actuel, à venir jusqu'au 30 juin dernier, cette augmentation n'a été que de $1,900,000 par année.

Examinons la question sous un autre aspect. Il arrive souvent que les conservateurs aiment à faire des calculs par tête de la population, mais ils s'en sont bien gardés cette fois. Nous constatons que l'augmentation de la dette n'a pas excédé le taux de l'augmentation de la population. Voilà encore une comparaison équitable à faire. L'honorable ministre des Douanes s'est servi de cet argument il y a quelque temps et je ne fais que le lui emprunter. En 1896, la dernière année du régime conservateur, la dette nette du pays était égale à $50.96 par tête de la population, tandis que l'an dernier, l'année que l'honorable député trouve si néfaste pour le pays, la dette nette n'égalait que $49.18 par tête. Ainsi, de même que les dépenses du pays n'ont pas augmenté dans une plus forte proportion que les affaires et le commerce du pays, de même l'augmentation modérée de la dette n'a pas dépassé, en proportion, l'augmentation de la population.

Je pourrais repasser ainsi tous les arguments de l'honorable député et faire voir qu'il compare les conditions d'autrefois avec les conditions actuelles qui sont toutes différentes. Peut-on prétendre qu'en 1896, alors que le revenu de l'Intercolonial était de $3,000,000 les conditions étaient les mêmes qu'aujourd'hui où les recettes de ce chemin sont de $5,500,000 ?

M. BROCK : Elles sont toutes dépensées.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député de Toronto-centre s'inquiète beaucoup des dépenses ; cependant quand il y avait des déficits sur l'Intercolonial sous le régime de ses amis, nous ne l'avons jamais entendu protester. Ce lui était indifférent d'avoir un déficit de trois quarts de million de dollars, et cela ne l'empêchait pas de

voter pour ses amis, et de répéter partout que le parti conservateur était le parti de l'économie ; mais aujourd'hui que nous donnons un service beaucoup supérieur, un service dont le pays a le droit d'être fier, il découvre qu'il y a eu un déficit pendant une année, et il s'aperçoit pour la première fois que tout va de travers. Mon honorable ami est un des citoyens les plus aimables et les plus respectés de Toronto, mais en politique, c'est l'homme le plus aveugle que je connaisse.

Si, par hasard, pour les besoins de la discussion, nous admettions que le gouvernement actuel est un gouvernement extravagant et que le pays a besoin d'un gouvernement économe, où le prendrions-nous ? Irions-nous nous adresser aux députés de la gauche ? Quelle preuve avons-nous de leur économie ? Quelle preuve nous en ont-ils donnée dans le passé, et quelle preuve ous en donnent-ils encore aujourd'hui ? A maintes reprises, nous avons entendu dans cette Chambre des membres de l'opposition demander au gouvernement de dépenser plus d'argent. L'an dernier, quand l'honorable député d'Halifax proposait une résolution semblable à celle-ci, je lui ai indiqué un député de ses amis qui se plaignait de ce que le gouvernement n'installait pas une double voie sur une longue distance de l'Intercolonial. Un autre de ses amis se plaignait aussi de ce que nous ne dépensions pas assez d'argent dans le Nord-Ouest. Je pourrais aussi citer l'honorable député de Jacques-Cartier lui-même qui, il y a quelque jours à peine, était à la tête d'une délégation qui venait demander au gouvernement de dépenser des millions de dollars en améliorations sur le Saint-Laurent. Je pourrais repasser ainsi toute la liste, pour faire voir que les honorables députés de la gauche qui parlent sans cesse d'économie et qui vont voter en faveur de cette résolution, sont continuellement à demander au gouvernement de se montrer plus prodigue dans l'emploi des deniers publics. L'honorable député de Jacques-Cartier a non seulement demandé d'augmenter les dépenses sur le Saint-Laurent, mais l'autre jour encore, il se plaignait de ce que nous n'avions pas donné une somme considérable à une personne qui voulait aller à la recherche du pôle nord. En justice pour l'honorable député, je dois dire qu'en ces derniers temps, il a été très occupé à faire dans Ontario des discours qui ne ressemblent pas du tout à ceux qu'il prononce dans la province de Québec ; il n'a probablement pas été tenu au courant de ce qui s'est passé ici pendant son absence, et hier soir, la première chose qu'il a faite en arrivant a été de demander, savez-vous quoi ? Plus d'économie dans l'administration ? Non ; il a demandé au ministre des Travaux publics de dépenser plus d'argent pour les abords du canal du Saut Sainte-Marie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $400,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux me rappelle que, dans une occasion précédente, le même député lui a reproché de n'avoir pas dépensé assez d'argent pour des ateliers devant servir à la construction de locomotives à Moncton. Je vois l'honorable député de Perth-nord (M. MacLaren) à son siège, et j'en profiterai pour lui rappeler, puisqu'il se propose de voter en faveur de cet amendement, qu'il y a trois jours à peine, dans un éloquent discours que nous avons tous écouté avec intérêt, puisqu'il était prononcé par un homme très au courant des besoins commerciaux du pays, il faisait remarquer que le gouvernement américain dépensait des centaines de millions de dollars pour améliorer ses routes navigables, et il ajoutait qu'il était temps pour le Canada de suivre son exemple.

Je crois en avoir assez dit pour démontrer que si, par hasard, le gouvernement actuel est dépensier, ce que pour ma part je n'admets pas, que Dieu préserve ce pays s'il doit s'adresser à nos adversaires pour avoir un gouvernement économe, puisque, depuis le commencement de la session, pas un d'entre eux n'a fait la moindre proposition en faveur de l'économie, si ce n'est d'économiser un centin par gallon, sur quelques gallons de pétrole. Je suis convaincu que tout cela est parfaitement compris dans le pays. Le peuple comprend que les conditions ne sont plus les mêmes qu'en 1896, le monde a marché depuis. Avant 1896, comme le faisait remarquer un de nos collègues, le Canada vivait dans un rue retirée et faisait affaire dans une ruelle. Mais, depuis, il a transporté ses pénates sur la rue principale, il a mis de grandes vitres à ses fenêtres et une belle enseigne au-dessus de sa porte, et le nom du Canada est connu et honoré dans le monde entier. Le pays en général est parfaitement au courant de tout cela. De l'est à l'ouest, on n'entend parler que des merveilleux progrès accomplis depuis quelques années. Dans les provinces maritimes, il se fait un grand mouvement industriel dans l'île du Cap-Breton. Nos adversaires nous disent que c'est leur politique qui nous a valu tout cela. Je réponds que c'est faux. Pendant dix ans, ils ont ergoté à propos des primes sur le fer et l'acier sans rien faire de bon. Ce n'est que lorsque le gouvernement actuel a pris l'affaire en main, que les progrès dont nous sommes témoins aujourd'hui ont commencé, et qu'une autre industrie métallugique s'est installée au Saut Sainte-Marie. C'est quand nous avons donné une commande à cette usine pour l'aider à construire des rails d'acier, que ces grandes usines ont été construites, et c'est alors que les honorables députés de la gauche nous ont reproché d'avoir accordé cette aide à une industrie naissante. Ce n'est que sous le gouvernement actuel que les usines à locomotives de Kingston ont vu renaître leur ancienne activité. Cela aussi est dû à l'encouragement que cette industrie a reçu du gouvernement, et cette fois encore

nos adversaires nous ont reproché d'avoir agi ainsi.

Si nous allons dans l'ouest, que voyons-nous ? Nos adversaires qui se vantent tant de ce qu'ils ont fait pour le Nord-Ouest ont réussi à créer un état de choses qui a abouti, à un moment donné, à une rébellion, et qui plus tard, en 1896, a amené la stagnation complète des affaires. Que s'est-il passé depuis ? Sous le nouveau régime, qui n'a pas reculé devant les dépenses quand elles étaient nécessaires, toutes les grandes industries canadiennes se sont réveillées, et au lieu de voir la population du Nord-Ouest misérable et sans confiance dans l'avenir, nous la voyons contente, prospère et heureuse, et des milliers d'immigrants de toutes les parties du monde, même des Etats-Unis nous arrivent tous les jours en quantité inconnue jusqu'à aujourd'hui. A l'est et à l'ouest, au nord et au sud, nous avons des preuves que sous l'œil vigilant de ce gouvernement toutes les industries du Canada ont repris une nouvelle activité, que le pays est prospère, et que toute la population est confiante que nous avons encore beaucoup d'années de prospérité devant nous.

A une heure la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

L'honorable M. HAGGART : J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques de mon honorable ami et chef, M. Borden (Halifax, ainsi que la réponse du ministre des Finances (M. Fielding). Ce dernier a débuté par une attaque furibonde contre le chef de l'opposition, attaque tout à fait imméritée. Le chef de l'opposition avait parlé de certains travaux faits dans la Nouvelle-Ecosse et plus particulièrement dans le comté de Shelburne. Un de ces ouvrages, a-t-il dit, a été emporté par les flots, un autre n'était d'aucune utilité, tandis qu'un troisième, destiné à offrir un port de refuge aux bateaux de pêcheurs avait donné lieu à tant d'erreurs grossières de la part des ingénieurs, que le canal creusé depuis la mer n'a servi qu'à vider le lac dont le fond était plus élevé que le niveau de la mer.

L'honorable député (M. Borden, Halifax), n'a pas pris sur lui de faire ces déclarations, mais il s'est basé sur des rapports que lui ont faits des gens du voisinage, et sur ce que l'honorable ministre des Finances se plaît à appeler des lettres anonymes. Ces déclarations furent faites au comité des subsides, et l'honorable député d'Halifax avait le droit de fournir toutes les preuves qu'il voulait, de même qu'il avait celui de taire le nom de ses correspondants. Les faits, dont il s'agit sont-ils réels ? Voilà ce que le pays a intérêt à savoir. Ils sont connus au département du ministre des Travaux publics, et l'honorable ministre des Finances n'avait qu'à s'adresser à l'ingénieur pour connaître la vérité ou la fausseté des déclarations de l'honorable chef de l'opposition. Mais, le ministre des Finances ne prend pas même la peine de nier ces déclarations-là. Osera-t-il dire que les faits qui se rapportent à cette tranchée ne sont pas tels que le chef de l'opposition les a exposés ? On l'en a défié, il y a une couple de mois. Pourquoi donc ne fournit-il pas la preuve ? Si les faits connus du département l'étaient aussi de la Chambre, et s'il était prouvé que les déclarations faites ne sont pas exactes, pas un député ne serait plus heureux que le chef de l'opposition d'avouer son erreur, et de faire amende honorable à cette Chambre et au ministre des Finances.

Ce dernier a parlé d'une façon éclatante de la prospérité du pays. Il a cherché à nous faire croire qu'il faut l'attribuer au savoir-faire de ceux qui sont aujourd'hui au pouvoir. Mais ces messieurs peuvent-ils nous citer une seule œuvre, une seule loi au moyen de laquelle ils ont contribué au progrès du pays ? Ce progrès est dû à la législation de leurs prédécesseurs, à la politique nationale, à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et à celle des canaux, aux primes que les conservateurs ont accordées à l'industrie du fer et de l'acier, ainsi qu'à d'autres mesures conservatrices. L'honorable ministre des Finances prend avantage de l'inauguration de la fabrication des locomotives à Kingston, et des progrès qui se sont opérés au Saut Sainte-Marie. Mais comment ? Je m'imaginais être justement celui qui, le premier, avait accordé une entreprise à M. Clergue à cet endroit ; je croyais que c'était moi qui lui avais loué le pouvoir hydraulique, lors que j'étais ministre des Chemins de fer et Canaux, et que c'était par mon entremise que ce monsieur avait lancé ses entreprises au Saut Sainte-Marie après avoir été induit par les avantages de la protection, à venir dans ce pays. J'étais sous l'impression que si l'industrie du fer et de l'acier s'était développée au Canada, cela était dû à la politique adoptée par le gouvernement conservateur, et condamnée mainte et maintes fois, par les libéraux. Ceux-ci s'étaient engagés à faire régner l'économie ; que sont devenus ces engagements ? On a reproché au ministre du Commerce d'avoir taxé d'extravagance l'administration conservatrice, et d'avoir ensuite surchargé le peuple d'impôts, et augmenté la dette publique dans des proportions alarmantes. Ah ! mais les temps sont changés. Nous sommes aujourd'hui dans une période de prospérité, dit-il. Voilà le pauvre argument—et c'est le seul—par lequel ces messieurs tentent de se justifier d'avoir augmenté les dépenses, tant les dépenses imputables sur le capital, que celles imputables sur le revenu courant, de $42,000,000, ce qui représentait la somme de nos dépenses à nous, pour la dernière année que nous fûmes au pouvoir, à $65,000,000 dont le ministre des Finances dit avoir besoin pour le prochain exercice.

L'honorable ministre des Finances a recours à une comparaison pour faire voir que l'augmentation n'est pas, après tout, si considérable. Il vient nous demander de dé-

duire des $65,000,000 qui constituent le chiffre des dépenses, la différence qu'il y a entre $3,500,000 que nous croyions avoir à dépenser pour les améliorations de l'Intercolonial et les $5,000,000 que ce chemin nous coûte actuellement. Très bien ; cette différence, c'est-à-dire $1,500,000 devrait être déduite. J'admettrai également que nous devrions déduire la différence qu'il y a entre la somme des revenus que nous percevions du service des postes en 1896 et celle que nous percevons aujourd'hui, c'est-à-dire $500,000. J'admettrai en outre qu'il convient de déduire de ce chiffre les dépenses faites pour l'établissement du Yukon. Mais, même en tenant compte de toutes ces déductions, vous verrez que les dépenses du prochain exercice seront d'à peu près $20,000,000 plus élevées que celles de la dernière année où nous fûmes au pouvoir. Que faut-il penser de ces politiciens, de ces hommes d'Etat, qui sollicitent le suffrage populaire en promettant de réduire les dépenses et les impôts, et qui, après être arrivés au timon des affaires, violent systématiquement chacune des promesses qu'ils avaient faites, et se livrent à un gaspillage, à une corruption dont celle d'Hérode n'était pour ainsi dire que l'ombre, et qui en même temps et malgré tout le mal qu'ils en ont dit autrefois, adoptent précisément la politique de leurs prédécesseurs au sujet de toutes les grandes questions d'intérêt public !

L'honorable ministre des Finances établit une comparaison entre la dette actuelle du pays, et ce qu'elle était lorsque le gouvernement conservateur cessa d'exister. La dette publique s'est accrue de $10,000,000 depuis 1896, et le ministre des Finances nous déclare qu'il devra encore ajouter $6,000,000 l'année prochaine, ce qui fera une augmentation totale de $16,000,000. Pour faire ressortir au moyen d'une comparaison, les résultats de notre politique et de la leur, par rapport à la dette publique, l'honorable ministre prend comme base l'augmentation de la dette durant les dix-huit dernières années d'administration conservatrice. Croit-il que c'est juste ? Les chiffres que je cite, je les prends dans les comptes publics, dit-il. Oui, mais mettra-t-il à la charge du gouvernement conservateur les $77,000,000 qui représentaient la dette des provinces, et dont le gouvernement fédéral a assumé la responsabilité lors de la Confédération ? Dans la négative, pourquoi voudrait-il tenir le gouvernement conservateur responsable des $20,000,000, représentant la dette des provinces, et dont le gouvernement fédéral s'est chargé sous le règne des conservateurs ? Ignore-t-il aussi que les $10,000,000 qu'il a fait rentrer en ligne de compte, ont été employés à acheter de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres qui lui avaient été données, parce qu'elle avait entrepris de construire ce chemin, et que ces terres constituaient une valeur équivalente à cette augmentation de la dette ? Ne sait-il pas en outre, que $62,000,000 de cette dette représentaient une dépense tout à fait anormale, c'est-à-dire celles qu'il a fallu faire pour assurer la construction du grand chemin de fer Canadien du Pacifique ? Qu'on fasse abstraction de ces trois item, c'est-à-dire de la dette des provinces, de la dépense faite pour le rachat des terres du chemin de fer Canadien du Pacifique, et la construction de ce chemin de fer lui-même, et la comparaison nous sera encore favorable. Le ministre des Finances est venu nous dire qu'il a pris les chiffres tels qu'il les a trouvés dans les comptes publics. Mais, lorsqu'il est arrivé au pouvoir en 1897, il a procédé autrement. Dirais-je que, pour faire une comparaison entre son administration et celle des conservateurs, au sujet des deux ou trois années précédentes, il a falsifié les chiffres ? Non, il ne les a peut-être pas falsifiés, mais il les a modifiés à son avantage. Ces chiffres-là ne sont pas ceux que l'honorable ministre a trouvés lorsqu'il a pris la direction des affaires. Nous avons acquis de la législature de Québec, le chemin de fer de la Rive Nord, et nous devions lui accorder tous les ans une subvention plus considérable que nous mettions, tous les ans, au compte des dépenses du gouvernement fédéral imputables sur le capital ; mais le ministre des Finances capitalise cette subvention et la porte en bloc au débit de ses prédécesseurs, afin de justifier une dépense de plusieurs années, et de faire, au sujet du capital, entre son gouvernement et le gouvernement conservateur, une comparaison désavantageuse à ce dernier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami se trompe. Il a capitalisé cette subvention, et oublié d'en faire mention dans les comptes publics.

L'honorable M. HAGGART : Nous ne l'avons pas capitalisée, et elle n'a figuré d'aucune façon dans les comptes publics.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les conservateurs l'on capitalisée en vertu d'une loi spéciale et ont déclaré qu'elle représentait un capital dû à la province de Québec.

L'honorable M. HAGGART : Oui. Il a été déclaré que c'était un capital dû à la province de Québec, ce qui peut bien être. Mais tout ce que nous voulions, c'était d'augmenter la subvention et l'intérêt à la province de Québec.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je le nie.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi ne capitalise-t-il pas, pour la même raison, la somme de $140,000 accordée au Grand Tronc pour permettre à l'Intercolonial de se rendre jusqu'à Montréal ? Il aurait la même raison de le faire, parce qu'il s'agit d'une somme payable annuellement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami l'a capitalisée. Non content

de la laisser subsister comme subvention, il l'a capitalisée en vertu d'une loi spéciale, et il a déclaré que c'était de l'argent dû à la province de Québec, et que cette dernière peut le toucher quand elle le voudra.

L'honorable M. HAGGART : Oui, qu'elle peut toucher, et elle en a touché l'intérêt et mention en était faite dans les comptes publics lorsque nous cessâmes d'être au pouvoir. En nous succédant, l'honorable ministre des Finances a modifié cette entrée dans les comptes publics, dans le seul but de faire au détriment des conservateurs, une comparaison injuste. Tels sont les faits de la cause. Le gouvernement conservateur peut se vanter de la façon dont il a administré les affaires durant les dix-huit années qui ont précédé l'avènement des libéraux au pouvoir. Quels travaux publics utiles ces derniers ont-ils entrepris? Ont-ils avancé d'un degré quelconque la solution de la grande question du transport? Non. Ils ont gaspillé leurs revenus à construire des phares, de petits quais, sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Il y en a quinze ou seize de situés dans le comté de Shelburne, si je ne me trompe. Je puis me tromper, mais je crois que c'est seize.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tous ensemble, ils n'ont pas coûté autant que le canal de La Tay.

L'honorable M. HAGGART : La construction du canal de la Tay a commencé et s'est achevé avant la naissance de l'honorable ministre, ce qui fait qu'il n'en sait rien.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai vu ces travaux là de mes yeux ; je suis une des rares personnes qui soient allées près de là.

L'honorable M. HAGGART : Alors, l'honorable ministre les a vus depuis qu'ils sont terminés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

L'honorable M. HAGGART : Oui. La construction du canal a commencé en 1832 et s'est terminée en 1834. Le canal a été construit en vertu d'une loi du parlement du Canada ; d'après cette loi le gouvernement avait le pouvoir d'en déposséder la corporation qui l'avait construit. C'est ce qu'il a fait, et il a consacré au parachèvement du canal une certaine somme de deniers publics. Cette dépense était justifiable pour la même raison que j'ai entendu formuler par l'honorable minuistre lui-même. Je me rappelle fort bien l'appui que lui a donné monsieur Somerville, député de Brant. On eut recours au prétexte suivant, comme moyen de justification : Il se dépense des sommes considérables dans les différentes parties du pays et il est pénible qu'un district qui contribue aux travaux publics sans en profiter, ne reçoive pas une certaine compensation. Je me rappelle fort bien de quels arguments on se servait pour appuyer le ministre qui demanda le premier crédit destiné à la construction du canal de La Tay, et j'ai été heureux d'entendre le ministre prononcer à peu près les mêmes paroles afin de justifier ces dépenses aux yeux des électeurs du comté de Shelburne. Nous sommes d'accord pour dire qu'il devrait y avoir une compensation quelconque au sujet des dépenses.

L'honorable ministre doit être satisfait des dépenses qui se font actuellement dans les provinces maritimes. Il devrait se contenter d'avoir englouti tous les excédents de recettes qu'il a eus depuis qu'il est au pouvoir, en améliorations sur l'Intercolonial. Tous les excédents qu'il a eus depuis que le pays est entré dans une ère de propsérité, il les a dépensés non pas en quais, en phares, ou en améliorations dans les différentes parties de sa province, il les a tous consacrés à cette entreprise que nous croyions terminée, et dont les comptes étaient fermés depuis longtemps. Tout cet argent, $21,900,000, si on capitalise à $4,660,000 l'argent qu'il a donné au Grand Tronc, a été dépensé en nouvelles locomotives et autres améliorations sur l'Intercolonial.

La population se rend-elle bien compte de cela? Comprend-elle bien que toute la prospérité du Canda a été engloutie dans ce que j'affirme être une dépense inutile sur l'Intercolonial? $22,000,000—qui osera nier ces chiffres? Je pourrais donner item par item toutes les dépenses qui ont été faites à compte du capital, ainsi que les déficits, et faire voir que nous avons dépensé la totalité des excédents que nous avons eus durant ces années de prospérité. Et pourquoi avons-nous dépensé tout cet argent? Est-ce pour construire et améliorer l'Intercolonial? Non, mais dans le seul but de dégoûter le peuple de l'administration de ce chemin, pour qu'il devienne avant peu une propriété dont une compagnie quelconque viendra nous débarrasser, et dont le pays sera content d'être débarrassé.

L'honorable ministre dit : " Comparez l'administration présente de ce chemin avec ce qu'elle était dans le temps des conservateurs; l'administration et les déficits des dernières années du régime conservateur, ne valaient pas mieux que de mon temps." Avec le mode de comptabilité qu'il emploie, il pourrait même accuser un excédent.

La vraie manière d'étudier les dépenses et les recettes de l'Intercolonial, c'est de se rendre compte de ce qui a été dépensé sur ce chemin, et de savoir ce qu'il a rapporté. Nous n'avons à nous occuper ni des dépenses à compte du capital, ni des voies de garage, ni du renouvellement des rails, ni des locomotives, ni rien de tout cela. Demandons-nous seulement combien d'argent a été dépensé sur ce chemin. Or, comme je l'ai déjà dit, depuis que l'honorable ministre en a pris la direction, il a été dépensé pour l'Intercolonial, $22,000,000, à peine $10,000 de moins que tout ce que ce chemin a rapporté. Avec cet argent, nous aurions pu

construire le canal de la baie Georgienne, doter le Canada du plus beau mode de transport qu'il y ait au monde.

Mais non ; il faut que toutes les ressources du pays soient gaspillées pour permettre à ces messieurs de se maintenir au pouvoir. Quelle excuse donne-t-on pour les deux cents ou trois cents petits phares que l'honorable ministre fait construire quelque part dans la Nouvelle-Ecosse ? La session actuelle n'est pas une session d'expiation. Si c'était la dernière session du parlement, on pourrait croire que ces crédits sont destinés à leurrer les électeurs sans que le gouvernement ait l'intention de dépenser cet argent. Mais, il reste encore deux ou trois sessions avant les élections, et cela veut dire que l'argent est destiné à être dépensé.

Comme je l'ai dit, le ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer et Canaux soignent bien leurs provinces. Je ne puis pas faire le même compliment au directeur général des Postes, ni aux autres membres du cabinet, quand je vois les sommes énormes qui sortent du coffre public pour être dépensé inutilement dans les provinces maritimes. Si l'on veut que la Confédération se maintienne, il faut que toutes les parties du pays aient leur part des deniers publics. Il ne faut pas, comme cela se pratique en France, et d'autres pays, que certaines parties du Canada, n'aient d'autre but que de retirer le plus possible du trésor public. Il faut mettre fin à cela. Il faut qu'il y ait une équitable répartition entre les différentes provinces, ou c'en sera fait de la Confédération. Cela ne se passait pas ainsi autrefois. Nous avons construit l'Intercolonial, et nous avons dit aux provinces maritimes : "Vous aurez l'usage de ce chemin, sans que la population du Canada espère en retirer un seul sou de bénéfice. Il s'agira de transporter votre grain et votre trafic ; jusqu'à un certain point, cette entreprise sera profitable à tout le monde." Mais, il n'est jamais venu à l'idée de personne qu'après avoir payé $62,000,000 ou $70,000,000 pour la construction de ce chemin, il nous faudrait encore payer tous les ans, une somme de trois à quatre millions. Cela n'est pas juste pour le reste du pays. Si, le Canada prospère et fait des progrès, l'excédent de recettes provenant de cette prospérité devra être réparti équitablement entre toutes les provinces. Nous avons toujours été fiers des progrès des Territoires du Nord-Ouest, et nous avons toujours espéré que nous retirerions des bénéfices de la colonisation de ces territoires et de la Colombie Anglaise. Nous voulons bien dépenser pour le développement de ce magnifique héritage, plus que nous en retirons actuellement, sachant que sous forme de commerce et autres, nous en retirons un avantage indirect.

Notre attente s'est réalisée et nous sommes récompensés de ces sacrifices ; mais, ce que nous avons dépensé sur le littoral ne nous rapporte rien. Qu'avons-nous fait pour améliorer nos voies navigables ? Pourquoi n'avons-nous pas un beau port à Montréal ? Pourquoi n'y avons-nous pas des installations terminales ? Comment se fait-il que le Saint-Laurent n'ait pas été approfondi suffisamment jusqu'à la mer pour livrer passage aux gros vaisseaux jusqu'à Montréal ? Toute la population du pays a hâte que ce port soit agrandi. Nous demandons instamment une ligne transatlantique rapide et chacun fera volontiers sa part de sacrifices pour l'obtenir. Or, qu'avons-nous fait dans ce but ? Rien du tout. Rien n'a été tenté pour perfectionner nos moyens de transport et, en présence des progrès extraordinaires de notre commerce, rien n'a été fait pour améliorer nos voies fluviales et nos ports. Le ministre des Finances se fait gloire des progrès que notre pays a accomplis. Peut-il montrer du doigt une seule entreprise de nature à favoriser la marche en avant de notre patrie, dont l'origine et les débuts ne remontent pas à l'époque du régime conservateur ? Il n'en peut indiquer aucune. Les députés de la droite, alors dans l'opposition, au lieu de nous prêter leur concours, mettaient des entraves à chacune de nos entreprises. Mais nous pouvons nous enorgueillir du passé. Nous nous réjouissons de l'abondance qui règne aujourd'hui, nous espérons que cette ère de prospérité se prolongera, mais nous nous attendons de la part de ceux qui administrent les affaires à une juste répartition des deniers publics. Au lieu de gaspiller l'argent comme il le fait d'un bout à l'autre du pays, nous nous attendons à ce que le gouvernement adopte et réalise un système de moyens de transport, un projet dont la réalisation remplira d'espoir et d'orgueil le peuple canadien. En vain, dans le passé, avons-nous espéré voir les autorités suivre cette ligne de conduite. Chacun semblait uniquement préoccupé d'obtenir tout l'argent qu'il pourrait dépenser dans l'acquisition de locomotives incapables de circuler sur la voie ferrée, dans la pose de nouveaux rails là où le besoin ne s'en faisait pas sentir, dans la tentative de tirer le Canada de l'ombre et de le mettre en pleine lumière afin que toutes les nations puissent le voir et l'admirer, pour me servir des expressions du ministre des Finances. Cette dépense pour le compte de l'Intercolonial est inutile. Que faut-il penser du ministre des Chemins de fer et Canaux obtenant de ses collègues, dans un pays comme le nôtre, les sommes énormes qu'il en a obtenues afin d'acheter des locomotives plus pesantes pour le transport des marchandises, quand de l'aveu du sous-ministre, il était impossible de soutenir la concurrence des voies rivales ? Lors de l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond, il savait qu'il ne pourrait pas faire circuler ces locomotives sur la voie ferrée entre Lévis et Montréal; il savait ou, du moins, il aurait dû savoir que les locomotives que possédait l'Intercolonial, que la plateforme du chemin et les rails suffisaient aux besoins du trafic,

qu'ils étaient en excellent état; néanmoins, il s'est fait autoriser par ses collègues à dépenser $23,000,000, et tout n'est pas fini, car je désire savoir de lui quelle partie de la voie a été complétée et ce qu'il en coûtera pour mettre le chemin dans l'état où il veut le voir. Aujourd'hui, il a besoin de $23,000,000, somme qui aurait dû suffire à construire et à outiller la voie ferrée d'une extrémité à l'autre. La construction de Intercolonial a coûté en premier lieu, environ $27,000,000. Il est vrai qu'aujourd'hui la voie est plus longue, mais les frais de construction sont moins élevés de nos jours. Il appert des dépositions prises devant le comité des comptes publics que le ministre a acheté 1,300,000 traverses quand il lui en fallait 400,000, et qu'il a ordonné à l'inspecteur de les recevoir ou d'en faire l'inspection comme cela était déjà arrivé, autrement dit d'accepter toutes les traverses qu'on pourrait lui fournir à la veille d'une élection.

A l'approche d'une élection, il a retenu les services de beaucoup plus d'ouvriers qu'il n'en avait besoin, et ces ouvriers sont encore à l'emploi de l'Intercolonial : il a adjugé à M. Clergue, deux ou trois jours avant l'élection, l'entreprise de la fourniture de rails d'acier et le contrat passé avec les usines à locomotives de Kingston, dont le ministre se targne tant, a pour ainsi dire été signé le jour du scrutin. Bien entendu, il ne s'agissait pas de corrompre les collèges électoraux ; en effet, le ministre des Chemins de fer et le représentant de Westmoreland (M. Emmerson) n'ont-ils pas déclaré qu'on ne tenait plus aucun compte des considérations politiques dans l'administration de l'Intercolonial ? Allons donc ! En présence de ces faits, personne n'ajoutera foi à ces déclarations.

Le gouvernement conservateur a lieu de s'enorgueillir de son passé. La comparaison du ministre des Finances relativement à la dette publique est éminemment fallacieuse, et personne ne le sait mieux que lui. Il sait bien qu'il ne devrait pas nous imputer les dettes des provinces que nous avons prise à notre charge, ni les $10,000,000, en espèces, que nous avons payés pour les terres données au chemin de fer Canadien du Pacifique ; en justice, il ne devrait pas, non plus, nous imputer les $62,000,000 qu'a coûté la construction de cette voie ferrée. Quoi qu'il en soit, pas un seul député de la droite ne saurait expliquer pourquoi, après les promesses solennelles qu'ils avaient faites au peuple lorsqu'ils étaient dans l'opposition, nos adversaires ont fortement augmenté les dépenses publiques, même si, pour se rendre à la demande du ministre des Finances, nous ne tenons pas compte de ce que coûtent l'Intercolonial, le Yukon et le ministère des Postes. Soustrayez ces dépenses-là, et, même quand vous l'aurez fait, quelle excuse le ministre des Finances pourra-t-il offrir pour justifier le chiffre énorme des dépenses accusant une si forte augmentation, en violation flagrante des engagements que les libéraux avaient pris avant leur avènement au pouvoir ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable J. I. Tarte) : M. l'Orateur, je suis sur un excellent terrain pour discuter cette question. J'ai appartenu au parti conservateur jusqu'en 1891 et, vingt ans durant, j'ai eu à justifier des dépenses considérables et des augmentations de la dette publique. Le pays était prospère ; nous exécutions de grandes entreprises ; nous engagions le Canada dans la voie du progrès ; je crois que mon plaidoyer a triomphé. Les hasards de la guerre ont voulu que je fasse partie de la droite, et il m'incombe aujourd'hui de justifier des dépenses considérables et une augmentation de la dette nationale. A mainte reprise, j'ai entendu des discours auxquels ressemble beaucoup celui que le leader de l'opposition a prononcé aujourd'hui. J'ai entendu naguère mes amis de la droite nous prédire toutes sortes de calamités, parce que les dépenses étaient trop élevées. Mon honorable ami, le leader de l'opposition souffrira-t-il que je lui dise qu'il a proposé une motion foncièrement politique, mais qu'il a aussi agité un grand problème national ? Je sais qu'il existe au sein des deux partis une école dont les adeptes croient que nous ne devrions pas dépenser beaucoup. Je crois connaître mon pays aussi bien que tout homme public de mon âge, et je sais qu'il y a une autre école, de beaucoup la plus nombreuse, dont les partisans ont foi dans l'avenir du Canada et sont prêts à faire toutes les dépenses nécessaires à l'exploitation de notre vaste patrimoine national. Nous dépensons de l'argent, cela est indiscutable. Mais nous n'en dépensons pas trop. Je vois du côté de l'opposition des hommes d'affaires d'une habileté reconnue que ne voudraient pas déclarer devant n'importe quel auditoire que nous ne devons pas dépenser plus d'argent que dans le passé. J'espère qu'il y a dans cette enceinte assez d'hommes capables de mettre de côté les mesquines considérations de parti dans les circonstances importantes. Il nous faut aujourd'hui soutenir sur terre et sur mer la concurrence que nous font nos amis, les Américains. Les capitaux américains se syndiquent pour accaparer les chemins de fer des Etats-Unis et les lignes de steamers anglaises et américaines. Allons-nous nous croiser les bras et ne rien faire ?

M. BROCK : C'est ce que vous faites.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je prétends le contraire.

M. BROCK : Qu'avez-vous fait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je répondrai à votre question en un instant. Nous ne sommes pas demeurés oisifs. Nous sommes saisis d'une motion du leader de l'opposition qui nous demande de faire halte parce que nous dépensons trop d'argent, et mon honorable ami de Toronto

(M. Brock) nous reproche de demeurer oisifs et de ne pas dépenser suffisamment.

M. BROCK : Vous gaspillez l'argent que vous dépensez, voilà ce que je dis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous ne faites que jouer sur les mots. J'invite mon honorable ami à nous montrer, quand j'aurai cessé de parler, où nous avons gaspillé de l'argent. Je sais que la gauche blâmera la politique du gouvernement relativement à l'Intercolonial. Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer, nous défendra contre ces attaques. Je ne suis pas ministre des Chemins de fer et il ne m'appartient pas de diriger le ministère confié à l'un de mes collègues, mais mon honorable ami (M. Blair) est en état de se défendre. Au point de vue de la politique générale de l'administration, je vous demande : Sommes-nous demeurés oisifs ? Nous avions cette année au Nord-Ouest une abondante moisson de plus de 100,000,000 de boisseaux de grains. Nous n'avons pas pu transporter ces produits vers la mer par des voies canadiennes, parce que nous n'avions pas les installations et l'outillage nécessaires. Nous l'admettons tous. Maintenant, il nous appartient de poursuivre une politique vigoureuse et progressive pour nous outiller sur terre et sur eau. Je me range entièrement à l'avis de mon honorable ami, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) qui dit que le pays s'attend à l'établissement prochain d'une ligne transatlantique rapide. Il nous faudra, de plus, je le répète, une flottille de grands transports pour notre grain et nos marchandises. Mais aucun gouvernement qui administrera nos affaires publiques ne pourra se dispenser de dépenser plus d'argent que nous. Pourtant, nos amis de la gauche sont effrayés. Le leader de l'opposition nous demande de frémir parce que nous avons augmenté la dette nationale d'environ $10,000,000 pendant les six dernières années.

M. BORDEN (Halifax) : De seize millions de dollars.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le Pacifique Canadien, une entreprise privée, vient d'augmenter son passif de $20,000,000. Cette compagnie a demandé au parlement le privilège d'accroître de $20,000,000 son capital social, ce qui signifie une dépense d'autant, une augmentation de son passif d'autant. Pourquoi a-t-elle agi ainsi? Parce qu'elle a foi dans l'avenir réservé au commerce de pays. Et pourquoi un vaste pays comme le nôtre, si fécond en ressouces, serait-il effrayé parce que nous avons augmenté notre dette d'une bagatelle de $10,000,000 pour exécuter de grands travaux publics, lorsque des compagnies particulières se sont plus endettées que le Canada ?

Un député de la gauche, un représentant de Toronto, disait il y a un instant que nous gaspillions les deniers publics. Je ne toucherai pas à l'administration de l'Intercolonial. Mon honorable ami et collègue traitera cette question. Laissant de côté les dépenses de cette voie ferrée dont je n'ai pas à m'occuper, de quel gaspillage sommes-nous coupables ? Le leader de l'opposition a fait un grand éloge de moi cette après-midi et je lui en suis très reconnaissant. Après tant d'années de vie parlementaire, après toutes les enquêtes auxquelles le comité des comptes publics s'est livré, l'honorable monsieur croit avoir découvert que l'un des ingénieurs de mon ministère a commis une petite erreur et qu'un petit étang s'est déversé dans l'océan Atlantique. Où est situé cet étang ? Je voudrais le savoir. Je demande qu'un député de la gauche me le trouve.

M. BORDEN (Halifax) : Il est introuvable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux m'a prié de déposer sur le bureau de la Chambre la preuve qu'un étang existe et que ses eaux se sont jetées dans la mer. J'ai entre les mains la loi du budget du dernier exercice et j'invite le leader de l'opposition à m'indiquer l'endroit où il est question de cet étang. Je lui dirai qu'il n'y a pas d'étang. Y en eut-il un, l'un de mes ingénieurs eut-il commis une erreur et dépensé $500 ou $1,000 pour construire un havre, je dirais à mon honorable ami que les fonctionnaires du ministère des Travaux publics ne sont pas infaillibles et qu'il aurait pu m'éviter le trouble de chercher cet étang. Je crains beaucoup que les eaux de cet étang ne produisent pas plus d'effet sur l'océan Atlantique que le discours de l'honorable monsieur n'en produira sur le pays.

L'honorable député a aussi parlé de ce qu'il a appelé course sur le trésor, au sujet de la construction de la ligne télégraphique du Yukon. Il y a dans le parlement plusieurs hommes d'affaires et je voudrais savoir lequel d'entre eux n'a jamais de sa vie commis une erreur ou quel est celui dont les employés n'ont jamais commis d'erreur. J'aimerais voir cet homme. J'ai suivi les séances du comité des comptes publics quand il s'est occupé de cette affaire et voici ce qui a été prouvé : M. Charleson, qui dirigeait la construction de cette ligne, avait sous ses ordres un nommé Rochester. Il fut entendu que celui-ci remplirait les fonctions de contremaître. Les travaux étaient commencés depuis deux ou trois mois lorsque M. Charleson à tort ou à raison—imprudemment, je l'avoue—adjugea à M. Rochester l'entreprise de la fourniture des poteaux. A entendre mon honorable ami, on croirait que des millions de dollars ont été gaspillés, jetés par les fenêtres. Quelle est la vérité ? Mon ministère achetait des poteaux d'une maison du Yukon, à raison de $3 chacun. M. Rochester, homme fort expérimenté et qui avait fait le commerce de bois, offrit à M. Charleson de lui fournir les

poteaux à raison de $2 chacun. Cette offre fut acceptée ; M. Rochester fournit les poteaux au nombre de 6,000. Un ancien employé du Pacifique Canadien, M. Richardson examina pour le compte du gouvernement les poteaux et il a déclaré au cours de sa déposition l'an dernier, que ces poteaux n'ont pas coûté trop cher. Tels sont les faits ; telle est la fameuse course qui a porté mon honorable ami à nous conseiller de frémir. Eh bien ! il faudra autre chose pour persuader au pays que nous avons mal administré les affaires publiques.

L'honorable député nous a aussi reproché d'avoir soldé le loyer des habitations des juges du Yukon. A tort ou à raison, lorsque M. le juge Dugas et M. le juge Craig dûrent aller habiter au Yukon, il fut arrêté et convenu qu'ils seraient logés aux frais de l'Etat. Nous ne leur avons pas construit de maisons d'habitation, mais nous avons payé le loyer des maisons qu'ils habitaient. A tort ou à raison, voilà ce qui en est ; et ici encore les sommes en jeu sont bien minimes. Mon honorable ami me permettra de lui dire, sans aucune intention blessante, que c'est là de la politique de pacotille, et que cette politique n'a jamais conduit personne à la victoire. J'ai bonne mémoire de l'époque où j'étais dans les rangs opposés, après la mort du grand chef que j'ai suivi pendant toute sa carrière politique, lorsque le parti conservateur devint mesquin et servile—faute d'avoir à sa tête un homme d'une grande largeur de vue—et où il commença à faire retentir tout le pays de ces vils appels. En présence de quelques-uns de mes anciens compagnons d'armes, je déclare que, lorsque le parti conservateur a épousé cette politique vile et mesquine, il a été vaincu, comme il le sera de nouveau s'il ne s'amende. La population n'a jamais ajouté foi à des reproches semblables à ceux auxquels nous sommes en butte de la part du leader de l'opposition. J'admets volontiers qu'il y a lieu de différer d'opinion quant à la politique que nous avons adoptée relativement à l'Intercolonial. C'est une question complexe ; nous avons dépensé beaucoup d'argent pour cette voie ferrée. Il s'agit de savoir si nous avons eu tort ou raison. Le gouvernement croit avoir eu raison. Le pays sera juge. Toutes les autres voies ferrées dépensent de nos jours de fortes sommes d'argent pour voiturer les marchandises dont le volume s'accroit de jour et jour. Nous avons suivi la même ligne de conduite. Toutes sortes de bruits circulaient pendant les séances du comité des comptes publics; cependant, aucun scandale n'a été mis au jour. Ceci soit dit en passant.

Les deux honorables députés nous ont rappelé qu'autrefois les chefs de la droite d'aujourd'hui ont promis de diminuer la dépense publique et la dette nationale. Le représentant de Victoria-nord, faisant allusion à un discours que je prononçais hier soir, a dit que, règle générale, il ne fallait pas tenir un ministre responsable de ce qu'il dit hors de l'enceinte du parlement. Il est vrai que mes amis de la droite ont déclaré naguère que nous dépensions trop. Mais les temps sont changés ; les circonstances ne sont plus les mêmes. Dans la vie de M. Gladstone publiée par M. Justin McCarthy, cet auteur dit en toutes lettres que l'homme public, qui, toute sa vie durant, voudrait être conséquent avec lui-même, ne serait qu'un âne. Et je crois que M. Justin McCarthy a parfaitement raison. J'en appelle aux hommes intelligents—je n'ai cure de ce que les autres peuvent dire—à ceux qui peuvent penser et pensent par eux-mêmes. Quel est parmi nous celui qui, rendu à l'âge de quarante-cinq, cinquante ou cinquante-cinq ans, entretient les mêmes idées qu'à vingt ou vingt-cinq ans ? Quel est cet homme ? Il n'y en a pas. Notre esprit s'est transformé, nous avons étudié, appris, observé, nous avons marché en avant. Les hommes publics, comme les particuliers, se remuent.

Le pays est vaste, et ceux qui sont au timon des affaires sont tenus de développer ses ressources. Quels que soient les discours prononcés il y a vingt ans, le gouvernement du jour est tenu d'administrer les affaires du pays et d'en assurer la prospérité. Or, pour faire réguer la prospérité, il est nécessaire de dépenser de l'argent—non pas d'en gaspiller, mais d'en dépenser sagement. Le représentant de Toronto nous reprochait, il y a un instant, d'être demeurés oisifs. Ce reproche est mal fondé. L'honorable député connaît mieux. Nous avons avec beaucoup de célérité amélioré nos voies navigables. Cela est indiscutable. Que mon honorable ami compte, par exemple, le nombre d'élévateurs nouveaux érigés sur les rives des grands lacs, et celui des ports qui ont été améliorés. Qu'on prenne en consideration les fortes sommes que mon ministère a dépensées pour agrandir les ports et approfondir les rivières et les cours d'eau navigables. L'ancien ministre des Chemins de fer disait il y a un instant que le montant qu'a coûté l'Intercolonial aurait suffi à approfondir et à élargir le chenal du Saint-Laurent. Cette tâche sera bientôt terminée. Elle s'exécute actuellement.

L'honorable M. HAGGART : J'ai dit que ce montant aurait suffi à construire le canal de la baie Georgienne.

Le MINITRE DES TRAVAUX PUBLICS : De grâce, que l'honorable député n'appelle pas un canal cette magnifique rivière aux Français.

L'honorable M. HAGGART : Une voie navigable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qu'il dise plutôt qu'il aurait fallu améliorer la rivière aux Français. Mais il faut instruire le public comme les particuliers. Les grands travaux publics s'executent graduellement. Le Canada depense

beaucoup pour ses voies ferrées et ne peut pas tout faire en même temps. Nos adversaires nous accusent de trop dépenser et l'instant d'après nous reprochent de n'avoir pas dépensé plus. Ils nous disent qu'il fallait faire des améliorations dans la rivière aux Français et creuser le canal de la baie Georgienne. Or, si le gouvernement, ou une compagnie particulière, entreprenait de canaliser tout l'Ottawa, l'entreprise coûterait près de $80,000,000. Le pays n'est pas prêt à faire cette dépense, quand il sera plus avancé, quand sa population sera plus nombreuse, peut-être entreprendra-t-on ces travaux.

Mon honorable ami, l'ancien ministre des Chemins de fer, a prononcé des paroles qui, lorsqu'il les lira dans les Débats, lui paraîtront bien imprudentes. Un malheur arrivera, a-t-il dit, à moins que nous prenions soin de dépenser moins d'argent dans les provinces maritimes. Le peuple canadien est maître de la situation. S'il croit que nous dépensons trop pour l'Intercolonial, il le dira. Il ne brisera pas l'œuvre magnifique de la confédération. J'espère qu'il ne se trouvera pas un homme public dans ce pays pour anéantir la confédération parce qu'une dépense folle aurait eu lieu. Même en présence d'un gaspillage, ne tenons pas un pareil langage. Nous sommes âgés. Nous n'ajoutons pas foi à tout ce qui se dit dans cette enceinte, mais il y a dans le pays des gens plus jeunes qui pourraient prendre ce langage au sérieux. Ne parlons pas de démembrer la confédération. Nous sommes un peuple très heureux. Un bel avenir nous est réservé si nous défendons notre pays et cherchons à nous entendre. Il n'y a pas lieu de rien détruire, mais il peut y avoir matière à amélioration. Il y en a toujours. A l'œuvre donc, et améliorons.

Je ne vois rien à ajouter. Je parlais il y a un instant des enquêtes auxquelles s'est livré le comité des comptes publics. Les fonctionnaires d'un grand ministère ne sont pas plus infaillibles que les employés d'une banque ou d'une maison de commerce. Mes employés peuvent se tromper. J'ai moi-même commis des erreurs. Je sais que quelques députés ont déployé de grands efforts pour établir que nous avions payé trop cher certains articles destinés à la quarantaine. Je ne nie pas que, parfois, il soit aussi facile de tromper un fonctionnaire public que bien d'autres personnes. Il y a dans cette Chambre des hommes d'une grande habileté. Quel est celui que personne n'a jamais trompé? Le leader de l'opposition est un avocat très capable, ma foi. Il a plaidé un grand nombre de causes et en a perdu plusieurs, sans doute ; cependant cela ne prouve pas qu'il n'est pas habile. Le représentant de Toronto (M. Brock) qui a conduit l'enquête devant le comité des comptes publics est un homme habile et un grand industriel. Je lui demanderai s'il n'a jamais commis d'erreur ou si aucun de ses employés ne s'est jamais trompé. Nous pouvons tous nous tromper ; cependant, en ce qui concerne le ministère auquel j'ai l'honneur de présider, je demande qu'on fasse l'enquête la plus minutieuse pour établir qu'aucun des fonctionnaires a en aucun temps trempé dans une affaire véreuse. Mon ministre est comme un livre ouvert. Je n'ai rien à cacher. Je puis m'être trompé. Mais, à ma connaissance, aucun vol n'a été commis et on n'a pas prouvé qu'aucun acte malhonnête ait été commis à mon insu.

En terminant, souffrez que je répète ce que j'ai dit en commençant ces quelques observations. L'an dernier le budget, ordinaire et supplémentaire, du ministère des Travaux publics, s'est élevé à $8,454,000, somme considérable. De tous les crédits qu'il renfermait, on n'a trouvé à redire qu'à deux ou trois qui ont été mentionnés. On ne pouvait me faire un plus bel éloge, non plus qu'aux habiles fonctionnaires de mon ministère. Avant de terminer, on me permettra de remercier toute la députation de la courtoisie dont elle a fait preuve à mon endroit, non seulement cette année mais dans d'autres circonstances. J'ai été malade pendant un an ou deux, et chaque fois les députés des deux côtés de la Chambre ont eu pour moins beaucoup d'égards.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : L'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) semble bien connaître la nature humaine. Il a imploré la merci de la Chambre afin que les députés ne demandent pas un compte trop sévère des fautes que ses collègues et lui ont commises. Au cours de ses observations, le ministre s'est écrié : Nous avons dépensé de l'argent avec profusion, il est vrai——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; je n'ai pas dit cela.

M. SPROULE :——parce que le progrès du pays l'exige et que les circonstances le permettent. Or, nous ne récriminons pas contre les dépenses nécessaires ou d'intérêt public, contre les travaux exécutés avec économie, mais nous avons lieu de reprocher au gouvernement les dépenses folles, inutiles et excessives. L'histoire du gouvernement du jour est un chapitre de dépenses énormes et de gaspillages. Je porte cette accusation et je suis certain que les comptes publics en démontreront le bien fondé, non seulement en ce qui a trait au gouvernement en général, mais en ce qui concerne chaque ministère. Le budget de l'exercice en cours se chiffre par $65,801,000. Pourtant quand leurs prédécesseurs se proposaient de dépenser $15,000,000 de moins qu'eux, nos adversaires déclaraient que c'était beaucoup plus que les besoins du pays ne l'exigeaient. Comment donc pourraient-ils nier que leurs dépenses sont des gaspillages? Pour le prochain exercice qui se terminera le 30 juin, 1903, nous avons déjà voté $65,564,042. Et, avant l'expiration de l'exercice, lors de la prochaine session, on nous demandera probablement encore $4,000,000, ou plus, pour

faire face à différents découverts. Nous avons sujet de le croire, parce que c'est ce qui a eu lieu cette année, l'an dernier et il y a deux ans. De sorte qu'avant l'expiration du prochain exercice on nous aura demandé des crédits au montant d'environ $69,000,000.

Néanmoins, le ministre des Travaux publics nous dit que le gouvernement, s'il a dépensé libéralement les deniers publics, n'a pas dépensé plus que ne l'exigeaient les besoins du pays. En fait d'économie, il en est des nations comme des individus. Il est très facile d'être prodigue et une nation, comme un particulier, peut s'habituer au gaspillage. Et pour la nation, comme pour le particulier, il est fort difficile de rogner ses dépenses et de pratiquer l'économie après s'être livrée au gaspillage. Nous savons ce que font les jeunes gens au début de leur carrière et les hommes de tout âge. Donnez-leur de l'argent en abondance et ils seront portés à dépenser plus que leur revenu. Quand le revenu diminuera, quand viendra la crise et qu'il s'agira de pratiquer l'économie, quel sera l'état du pays ? Il s'élèvera des embarras financiers, le commerce périclitera et le peuple gémira. Nous entrons dans une ère nouvelle qui ne fera pas la gloire mais le déshonneur de ceux qui administrent aujourd'hui les affaires publiques. Leur conduite démentissant les promesses qu'ils avaient faites au peuple, ils préparent une page d'histoire dont ils auront sans cesse à rougir, eux et leur parti. Ils nous ont promis de pratiquer la plus stricte économie, et ils ont augmenté les dépenses partout. Bien que le revenu ait été si abondant que nous avons pu en quelques années accumuler des excédents se chiffrant à $19,743,537, en tout, de l'aveu même du ministre des Finances, la dette publique est augmentée de $16,000,000 pendant le même laps de temps. Cela ne fait pas honneur à la droite, mais sera sa condamnation dans l'histoire. L'augmentation de la dette nationale n'a pas été rapide, nous dit-on. Le ministre des Travaux publics a établi une comparaison pour prouver à la Chambre et au pays que l'administration du gouvernement du jour contrastait favorablement sous ce rapport avec celle du régime précédent. Comment s'y est-il pris pour le démontrer ? Il a choisi quelques-unes des dix-huit années de l'ancien régime pendant lesquelles les dépenses furent exceptionnellement fortes, parce qu'il fallait remplir les engagements pris antérieurement à la confédération, tels que la construction du Pacifique Canadien, le paiement des dettes des provinces, les secours donnés à celles d'entre elles que la banqueroute menaçait, l'achat de 10,000,000 d'acres de terres données au Pacifique moyennant $10,000,000 en espèces, toutes dépenses qui avaient grossi d'autant la dette nationale. Pendant trois de ces dix-huit années, l'augmentation, a dit le ministre, a été de $6,000,000 par année, tandis que, sous le présent régime, elle ne s'est élevée qu'à $1,900,000 par année. Cependant, si l'honorable gentleman avait voulu établir une comparaison juste, il aurait montré un tout autre état de choses sous le gouvernement du jour. En faisant abstraction de ces années, la dette publique pendant le reste du temps, a augmenté d'à peu près $3,000,000 par année, en moyenne. Alors, la comparaison serait plus favorable au parti conservateur.

De plus, le revenu probable de l'exercice courant sera de $56,800,000, le plus fort dont nos annales fassent mention. Quand, sous le régime conservateur, le revenu se chiffrait à $38,000,000, le ministre du Commerce disait que le Canada était saigné à blanc. Cette année, on soutire $56,800,000 au pays, et pourtant pas un mot de reproche ne tombe de ses lèvres. Sa béatitude est parfaite, tant qu'il conserve son portefeuille, touche son traitement et est environné d'honneurs.

Le ministre des Finances pendant quelques instants cette après-midi nous a fait assister à un spectacle très intéressant. Je l'ai observé attentivement et il m'a fait penser à un petit poisson fort commun dans la partie du pays où il habite. A l'approche du danger, il agite sa queue avec une rapidité vertigineuse, soulève le sable et la boue de manière à se dérober à la vue. C'est exactement ce que le ministre des Finances a fait. Ou, d'après un autre député, il nous a fait penser à un blaireau des Territoires du Nord-Ouest. Si vous l'effrayez, il court vers son trou avec une vélocité si grande qu'il soulève un nuage de poussière qui le dérobe à la vue. Il en a été ainsi du ministre des Finances. Comme ce petit poisson, il s'est agité et il a tellement troublé l'eau autour de lui qu'il a cru se dérober aux attaques dirigées contre lui.

Le pays, at-il dit, n'ajoutera pas foi à ces accusations de gaspillage, parce qu'il sait que l'argent a été sagement employé. Je lui demanderai si l'argent a été sagement dépensé dans la construction de la ligne télégraphique du Yukon ? J'ai sous la main l'énumération de quelques-unes des dépenses que le gouvernement a faites dans l'exécution de cette entreprise, et je demanderai au peuple s'il croit qu'elles sont légitimes. Le gouvernement a envoyé une équipe chargée de construire une ligne télégraphique et il a cru devoir traiter ses employés comme il se traite lui-même, comme si le pays et toutes ses ressources leur appartenaient, comme s'ils avaient droit de vivre dans l'abondance et de se nourrir de ce qu'il y avait de meilleur. Il a envoyé M. Charleson avec une équipe d'ouvriers pour construire cette ligne télégraphique et il lui a donné carte blanche.

J'ai examiné les comptes publics afin de voir quelles provisions ces gens avaient reçues et je citerai quelques entrées qui permettront à la population de juger si les deniers publics ont été sagement dépensés. Le gouvernement a acheté des vêtements pour ses employés ; 8 douzaines de paires de chaussettes de cachemire à $5 la douzaine, la meilleure qualité qu'il était possible d'acheter. Je demande à l'ouvrier qui travaille dans les rues d'Ottawa si son patron lui fournit des vêtements de cette qualité. Il

y a ensuite des édredons à $25 chacun. Quel cultivateur de ce pays serait assez prodigue pour mettre des couvrepieds de $25 chacun, même dans ses meilleures chambres ? Je veux que la classe agricole sache quel emploi on fait de son argent, et je suis certain qu'elle dira alors au ministre des Finances qu'elle a examiné ses déclarations et qu'elle n'y ajoute pas foi. Casquettes, 6 2-3 douzaines à $18 la douzaine ; et cependant le ministre des Travaux publics nous dit que le pays n'a pas sujet de se plaindre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ignore-t-il que tous ces articles ont été achetés dans l'intention de les revendre aux employés ?

M. SPROULE : Rien dans les comptes publics n'indique qu'ils ont été revendus aux mêmes prix. Je lis plus loin trois imperméables à $25 chacun. Les prix sont excessifs d'un bout à l'autre, pourtant je les ai puisés dans le rapport de l'auditeur général. Trois caisses de " Abbey's Effervescent Fruit Salts ", à $5.25 la caisse. Il leur fallait toutes les douceurs imaginables.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces articles devaient être revendus aux employés.

M. SPROULE : Dix gallons de jus de citron à $1.10 le gallon.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qui devaient être revendus aux employés.

M. SPROULE : Cent vingt-cinq paires de chaussures à $4.50.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toujours pour être revendues.

M. SPROULE : Vingt paires de bottes à $9 la paire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour être revendues, aussi.

M. SPROULE : Les ouvriers canadiens achètent-ils des marchandises de ce prix-là? Paient-ils $9 la paire pour des bottes? Treize paires de bottes à $8 la paire ; 23 paires à $6.50 la paire ; 7 paires à $5 la paire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour être revendues aux employés.

M. SPROULE : Dix douzaines de paires de souliers mous à $33 la douzaine ; 5 douzaines de paires de caoutchoucs à $44 la douzaine. Je voudrais savoir si ces articles étaient aussi revendus aux employés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, tous ces articles formaient partie des approvisionnements et étaient vendus aux employés.

M. SPROULE : Le prix en était-il déduit sur les salaires, car je n'ai pas vu d'entrée pour ces marchandises ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a été prouvé que ces articles étaient conservés en magasin, selon la pratique de toute maison d'affaires qui emploie des ouvriers dans la forêt. Comment les employés auraient-ils pu se procurer ces marchandises autrement ?

M. SPROULE : Le ministre me dira-t-il qu'il connaît des ouvriers dans la ville d'Ottawa touchant les mêmes salaires et qui achètent des effets à ces prix-là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Se peut-il que l'honorable député compare les salaires payés au Yukon et dans la ville d'Ottawa ? S'il en est ainsi, je laisse au pays à juger si cette comparaison est raisonnable.

M. SPROULE : La comparaison n'est pas possible parce que la différence des salaires est trop grande. Mais le ministre nous dit que les ouvriers ont acheté tous ces articles. Ils ont acheté deux caisses d'eau-de-vie V.O. de Hennessy, à $16.75.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Peut-on nous blâmer d'avoir fourni du whisky ou de l'eau-de-vie à ces gens qui s'enfonçaient dans la solitude ?

M. SPROULE : On leur a fourni toutes sortes de douceurs parce qu'ils pouvaient les payer à même les deniers publics. S'ils les ont eues c'est parce qu'ils étaient à l'emploi du ministère des Travaux publics. Dix gallons de rhum à $5.25 le gallon pour les pauvres ouvriers de là-bas ! Combien d'ouvriers travaillant dans les rues d'Ottawa peuvent s'acheter du rhum de $5.25 le gallon, ou combien de patrons en achèteraient pour ses employés ? Il n'y a que les ouvriers à l'emploi du ministère des Travaux publics pour être traités de cette manière. Trois mille cigares " Representative ", $180. Cette somme a servi à acheter les meilleurs cigares qu'on pouvait se procurer, pour les envoyer là-bas ajouter au confort de ces employés.

Il y a aussi 1,000 cigares d'une autre marque, les " Flora Espana ", à $45 le mille. Demandez aux jeunes gens d'Ottawa qui fument des cigares de 5 cents s'ils aimeraient être à l'emploi du ministre des Travaux publics et pouvoir fumer ces cigares d'un prix élevé. Mille cigares " Bondoso ", à $37 le mille ; 105 livres de tabac " Myrtle Navy ", $73.50 ; 70 livres de tabac " Tuckett & Billings ", $51.80 ; 86 livres de tabac " Prince de Galles ", $58.48 ; 1,000 cigares " Manuel Garcia ", $75 le mille. Envoyés là-bas par le ministre des Travaux publics pour construire cette ligne télégraphique, ces gens ont reçu les vivres les plus chers et les meilleurs cigares. Le ministre a fait ces largesses parce qu'il puisait dans le trésor public, et malgré tout, le ministre des Finances nous dit que le peuple n'ajoutera pas foi à l'accusation de gaspillage que nous avons portée. Eh bien ! le pays connait

les faits, c'est à lui de dire s'il ajoute foi à cette accusation. Selon moi, il ne manquera pas de la croire fondée.

Je passerai maintenant à un autre point. Le ministre des Finances nous a demandé pourquoi nous ne nous sommes par présentés devant le comité des comptes publics, si nous croyions que tout n'était pas correct, et pourquoi nous n'avons pas cherché à le prouver. Ne sommes-nous pas allés devant ce comité por en faire la preuve ? Nous y sommes allés. Mais lorsque les témoins qui pouvaient nous renseigner ont été interrogés, il leur a été interdit de répondre. Pendant deux ans, nous nous sommes efforcés de citer M. Charleson devant le comité des comptes publics ; aussitôt qu'une ordonnance était lancée pour sa comparution, M. Charleson déguerpissait et s'absentait pendant le reste de la session. Il était à Ottawa tant que le subpœna n'était pas émis, mais il partait aussitôt pour l'ouest et nous ne pouvions pas le faire revenir. On prétextait qu'il était obligé de s'en aller.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demanderai à l'honorable député si M. Charleson n'a pas été ici toute la session durant ?

M. SPROULE : Oui, mais vu le peu de durée de la session, nous n'avons pas eu le temps de l'assigner devant le comité. Le comité des comptes publics n'a pas été convoqué une fois sur cinq quand il aurait dû l'être, et par conséquent, nous n'avons pas pu pousser aussi loin que nous aurions voulu l'enquête concernant les agissements de M. Charleson. Nous voulions citer celuici devant le comité, ce que nous aurions fait si la longueur de la session nous l'eût permis. D'ailleurs, quand les témoins sont rendus devant le comité, nous ne pouvons pas en tirer de renseignements. Nous aurions pu établir les accusations que nous avons portées, sans les obstacles suscités par le gouvernement à l'assignation, devant le comité des comptes publics, des témoins dont nous avions besoin. Cependant, quelques témoins one comparu devant le comité. M. Rochester nous a donné des renseignements sur un contrat pour la fourniture de poteaux de télégraphe. Nous avons voulu savoir ce que ces poteaux lui avaient coûté. On nous avait appris que M. Rochester les avait payés 90 cents chacun et les avait revendus au gouvernement pour $2 chacun. Quand cette question fut posée, qui s'opposa à la réponse ? Le ministre des Travaux publics, me dit-on.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas fait cela.

M. SPROULE : On a dit que le ministre des Travaux publics ordonna au témoin de ne pas répondre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas fait cela.

M. SPROULE : Je n'assistais pas à la réunion du comité, mais des personnes dignes de foi me disent que le ministre des Travaux publics, et lui seul, lui défendit de répondre. Les obstacles qu'on nous suscita, nous empêchèrent de prouver ce que nous aurions pu établir autrement, si nous avions pu obtenir les renseignements que les témoins étaient en état de nous donner et si les dépositions avaient été prises sous serment. On a parlé de l'Intercolonial. Nous avons porté des accusations de gaspillage relativement à l'administration de cette voie ferrée et nous avons cité des témoins pour les prouver, ou pour mieux dire, nous avons demondé de faire assigner ces témoins. Nous avons demandé que M. Archibald fut sommé de comparaître devant le comité. Nous avons bataillé une journée entière devant le comité et toute une après-midi devant la Chambre pour le faire assigner, mais le gouvernement, grâce à la supériorité numérique de ses partisans. ferma l'oreille à notre demande et refusa de faire entendre M. Archibald. Nous avions appris que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait acheté 1,300,000 traverses au cours d'une élection quand il n'en fallait pas plus de 400,000 pour cette année-là. L'honorable ministre les avait achetées pour permettre aux amis du parti de remporter l'élection, et lorsque nous avons cherché à établir qu'il y avait eu du gaspillage dans l'administration de cette voie ferrée, on a refusé de faire comparaître les témoins dont nous avions besoin.

M.Archibald ne fut pas assigné et nous n'avons pas pu établir ce qu'il aurait été possible de démontrer dans d'autres circonstances, parce que chaque fois qu'il s'est agi de citer un témoin devant le comité ou d'en tirer des renseignements, les députés de la droite nous ont suscité des obstacles. Le ministre des Finances dit que le pays n'ajoutera pas foi aux accusations de gaspillage que nous avons portées. Les dépenses faites étaient légitimes, dit le ministre des Travaux publics. Que faut-il penser de la somme qu'on nous demandera d'accorder aujourd'hui ou demain, afin d'indemniser Mackenzie et Mann, pour le bris d'un contrat qui n'aurait pas dû être signé, de cette somme de $328,000 inscrite dans le budget supplémentaire ? Quand cette somme aura été votée, que sera cette dépense ? Un monument de honte éternelle pour le gouvernement du jour, une preuve de la démence, de l'incompétence et de l'incapacité de ses membres. Cette preuve sera inscrite dans les archives du pays. Ils ont passé un contrat qu'ils n'auraient jamais dû signer.

M. l'ORATEUR : Je ferai observer à l'honorable député qu'il est contraire au règlement de discuter un crédit dont le comité des subsides sera saisi.

M. SPROULE : Je parlerai de la dépense que nous devrons faire pour solder la somme accordée par la cour de l'Echiquier,

que le gouvernement a saisie de ce litige. Ce tribunal a accordé à Mackenzie et Mann, une somme qui entraînera une dépense de $328,000. Cette dépense est-elle légitime ou non ? Le peuple de ce pays l'approuvera-t-il ou la condamnera-t-il ? Je le prends pour juge et je ne doute pas du verdict qu'il rendra concernant le paiement de cette somme à Mackenzie et Mann pour bris de contrat. Pourtant on nous dit qu'il n'y a pas eu de gaspillage, que les dépenses ont toujours été légitimes.

Que faut-il penser des frais du recensement ? Souffrez que je fournisse à la Chambre et au pays quelques éclaircissements sur cette question. Les dépenses faites pour le recensement sont-elles frappées au coin du gaspillage ou de l'économie ? Le même travail a déjà été accompli et nous sommes en mesure d'établir une comparaison. L'administration précédente a fait deux fois le recensement de la population du pays. J'établirai une comparaison afin de permettre au peuple de juger si le gouvernement du jour a été prodigue ou économe.

Le recensement de 1891, sous le régime conservateur, a coûté $548,000, en tout, mais celui de 1901, sous le présent gouvernement, a coûté jusqu'ici $980,000 et on nous apprend qu'il faudra $170,000 de plus, formant un total de $1,150,000, en chiffres ronds. A vrai dire, la population a légèrement augmenté et il y a eu un peu plus d'ouvrage à faire ; mais le dernier dénombrement a coûté $602,000 de plus que celui qui eut lieu sous le gouvernement conservateur, et tout homme sincère peut arguer de cette énorme augmentation de la dépense au gaspillage scandaleux de la part du gouvernement. Toute la conduite de ce dernier prouve qu'il existe un système de dépenses excessives qui ne cadrent pas avec l'économie et une sage administration. Le ministre des Finances nous a dit qu'en 1895 la dépense à compte du fonds consolidé a été de 15 pour 100 tandis que, l'an dernier, elle ne s'est élevée qu'a 12 pour 100, voulant prouver par là que la dépense est aujourd'hui comparativement moins forte. Il est facile de démontrer que cette comparaison est fallacieuse. En 1895, le revenu n'était que de $33,000,000 tandis que, l'année dernière, il s'est chiffré à $52,000,000 ; or, 12 pour 100 de $52,000,000 donnent un résultat plus fort que 15 pour 100 de $33,000,000. De quelque côté que nous nous tournions, nous voyons des preuves de gaspillage. Prenons, par exemple, la dépense pour les rapides des Galops. Le ministre des Chemins de fer a été obligé d'avouer l'autre soir, que des entrepreneurs avaient fait du dragage dans ces rapides pendant toute l'année et qu'il n'en savait rien ; il faudra pourtant que le pays paye le coût de ces travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi l'honorable député dit-il cela, puisque ces entrepreneurs avaient appris qu'ils ne devaient pas continuer les travaux et qu'il n'y avait pas de crédit à cette fin ?

M. SPROULE : J'ai raison de dire que le ministre avait mis ces entrepreneurs à l'ouvrage, puisque ses ingénieurs étaient tout le temps sur les dragueurs et dirigeaient les travaux. Pourtant ni le ministre ni son ingénieur en chef n'en savaient rien. Néanmoins, les entrepreneurs avaient amassé une créance de $50,000, pendant que le ministre ignorait l'exécution de ces travaux. Il est indubitable que cette somme sera payée. Le ministre déclare qu'il les a avertis qu'il n'y avait pas de crédit, mais il a permis aux entrepreneurs de continuer les travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourquoi dites-vous que je leur ai permis de continuer les travaux?

M. SPROULE : C'est ce que le ministre a fait, si l'on tient compte de sa responsabilité à titre de ministre, car ses subalternes surveillaient les travaux et tenaient les comptes qui lui furent présentés lorsque fut venu le moment de payer. Est-ce là une sage administration des affaires publiques? J'ai cité quelques exemples de prodigalité et de gaspillage de la part du gouvernement ; je pourrais en donner bien d'autres. Je pourrais mentionner les chemins de fer du Yukon et du comté de Drummond, la ligne télégraphique du Yukon, l'achat de traverses et de rails pour l'Intercolonial, l'arrangement conclu avec Mackenzie et Mann, les dépenses du recensement. Je pourrais parler de toutes ces choses et m'en rapporter au verdict impartial du peuple canadien, assuré d'avance qu'il déclarerait que le gouvernement dépense les deniers publics prodigalement, imprudemment, follement et malhonnêtement.

M. WILLIAM ROCHE (Halifax) : Je connais la responsabilité qu'encourt celui qui prend part au débat à cette heure tardive de la session, mais je crois que les sentiments exprimés cette après-midi par un vieux parlementaire de la gauche exigent une réplique de la part d'un représentant des provinces maritimes. Le ton et la teneur des observations de l'honorable gentleman nous porteraient à croire qu'une élection provinciale a lieu dans l'une des provinces de l'ouest ; car, tout en semblant critiquer la dépense occasionnée par les grandes entreprises publiques, l'honorable député s'est, en réalité, livrée à une attaque injuste contre les provinces maritimes. Il doit savoir, et il sait, que les provinces maritimes ont constamment approuvé sans restriction toutes les dépenses d'intérêt public, toutes les dépenses sages et légitimes. Que ce fût pour Québec, pour Ontario ou pour le Nord-Ouest, les députés des provinces d'en bas ont toujours approuvé les travaux publics légitimes. Il nous semble déraisonnable de prendre les provinces maritimes pour cible et de les représenter comme saignant le trésor public pour des fins électora-

les sans aucun avantage pour le pays. Je fais allusion au discours de mon honorable ami de Lanark (M. Haggart). Il a acquis une grande expérience dans cette Chambre ; pendant longtemps il a occupé le poste honorable et responsable de ministre des Chemins de fer et il devrait connaître mieux. Qu'il me permette de lui faire observer que l'argent dépensé pour des phares, des quais et d'autres travaux dans les provinces maritimes n'est qu'une bagatelle comparée aux sommes considérables dépensées dans des entreprises publiques dans d'autres parties du Canada. La population des provinces maritimes n'a pas trouvé à redire à ces dépenses. Nous ne nous sommes pas dit que chaque dollar dépensé dans Ontario et le Nord-Ouest ou pour le Saint-Laurent était autant d'enlevé aux provinces de l'est. Il n'y a pas d'étroitesse d'esprit ni de provincialisme chez nous.

Je connais l'esprit généreux du représentant de Lanark (l'honorable M. Haggart), je sais quelles sont ses dispositions, je n'ignore pas qu'il est susceptible de prêter l'oreille à une juste demande. Je voudrais qu'il vînt dans les provinces maritimes, surtout sur les rives de la Nouvelle-Ecosse, et qu'il étudiât les mœurs des pêcheurs et du reste de la population. Il s'apercevrait sans tarder qu'il se trouve au sein d'une population toute différente de celle qu'il connait, la classe des agriculteurs et autres de la province d'Ontario. Alors nous ne l'entendrions plus se plaindre que tant d'argent soit pris dans le trésor public pour venir en aide à ces pauvres pêcheurs dont le métier est si périlleux. Il importe à ces gens-là que des crédits soient accordés pour aider à la construction de travaux publics dans leur voisinage. Ils n'ont pas de chemins de fer et ne retirent aucun avantage de bien des dépenses faites dans d'autres parties du pays. La mer est tout pour eux. Supposons que faute d'une maigre somme de $100 pour quelque phare, tous les habitants d'un de ces districts soient engloutis, parce qu'ils n'auraient pas pu trouver un havre de refuge pendant la tempête. Il a été question au cours du débat aujourd'hui d'une dépense de $4,000 pour le brise-lames de l'anse aux Harengs. L'an dernier, une bourrasque de l'Atlantique a balayé ce malheureux village, emportant tout ce que possédaient les pêcheurs de l'endroit. Elle enleva leurs embarcations, leurs filets, leurs maisonnettes et tous leurs agrès de pêche. Il suffit parfois d'une de ces colères de l'Atlantique pour obstruer l'entrée d'un de ces petits havres et détruire toutes les provisions d'une année. Cela peut être grave pour eux, car il n'en est pas de la pêche comme de la culture au Nord-Ouest ; la pêche est un métier précaire.

Parfois, deux ou trois années s'écoulent, sans que les pêcheurs puissent se procurer de quoi se suffire pendant une seule année. Supposons que le bien-être de la population d'un village dépende d'une maigre dépense de $100 pour un phare, quel est celui qui se lèverait dans cette Chambre pour appuyer le député de Lanark demandant de refuser ce faible crédit appelé à faire tant de bien. Il y a aussi la population riveraine qui n'a aucun moyen de communication et qui va dans ses embarcations porter ses produits aux navires qui sont au large et qui en rapporte les articles dont elle a besoin. Quel est celui qui, étant au courant du métier difficile de ces gens-là et de leur peu de ressources, leur refuserait, disons $1,000, pour la construction d'un quai dans un endroit où personne n'est assez riche pour en construire ? Aussi, quand l'honorable député, avec l'emphase dont il est coutumier, se déchaîne contre le gaspillage des deniers publics dans les provinces maritimes, il me semble voir les pauvres pêcheurs de ces villages lire son discours—et j'aurai soin qu'un bon nombre d'entre eux lisent ce discours. Quand le leader de l'opposition ira parmi eux solliciter leurs suffrages—il en a déjà obtenu beaucoup—je ne crois pas qu'il leur promette, s'il obtient le pouvoir, de refuser les crédits nécessaires à ces quais, havres, brise-lames et phares des provinces maritimes, et du comté d'Halifax, principalement. L'honorable député de Lanark a parlé des dépenses d'un ministère qu'il est censé mieux connaître que celui dont relève la construction des phares, brise-lames et quais; je lui répondrai ce que d'autres lui ont répondu auparavant, que les provinces maritimes n'auraient pas consenti à faire partie de la Confédération, s'il n'avait pas été expressément stipulé que l'Intercolonial serait construit pour relier les provinces entre elles et que cette voie ferrée serait entretenue sur un bon pied d'efficacité. Les provinces maritimes ne voulaient pas entrer dans la confédération canadienne et on les a attirées par ce moyen. On s'est plu dans Ontario, et ailleurs peut-être, à représenter les dépenses de l'Intercolonial comme ne profitant qu'aux provinces maritimes et n'intéressant aucunement les autres provinces—à les envisager comme si elles n'étaient d'aucun profit pour ces dernières et ne servaient qu'à apaiser les provinces maritimes. Il n'en est pas ainsi. Une grande partie de la Nouvelle-Ecosse n'est pas desservie par l'Intercolonial, et plusieurs habitants de cette province n'en retirent aucun avantage. La Nouvelle-Ecosse, comme les autres provinces, se sert de l'Intercolonial comme voie de transport, mais n'en retire pas de bénéfice particulier. Il est vrai que quelques-uns de ses produits, un très petit nombre, sont transportés par cette voie ferrée, mais le gros des marchandises que voiture ce chemin de fer vient de la province d'Ontario qui retire beaucoup plus d'avantage de l'Intercolonial que les provinces de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick. Tout député qui déclare que ce chemin de fer est exploité pour le bénéfice des provinces maritimes se trompe et dénature les faits. Les plus grands avantages sont pour la province d'Ontario qui transporte ses produits sur les marchés des provinces mari-

timess, qui reçoivent volontiers tout ce qui vient de là-bas comme venant d'une province-sœur.

Nous ne nous plaignons pas à ce sujet ni au sujet des dépenses prodiguées sur les canaux et les autres projets d'améliorations dans la partie ouest du pays ; mais il nous fait peine d'entendre un vétéran de la politique comme l'honorable député de Lanark, déclarer en cette Chambre, peut-être dans le but de gagner quelques votes ou de produire quelque effet dans la province d'Ontario, que ces dépenses faites pour des travaux publics dans les provinces maritimes, mais non dans l'intérêt exclusif de ces provinces, sont dignes de blâme. J'avertis l'honorable député que, s'il espère que son parti puisse jamais revenir au pouvoir, il ne doit mettre ni sous les yeux ni à la portée des oreilles des habitants des provinces d'en bas ces récriminations contre des dépenses relatives à des travaux qui sont identifiés avec les occupations journalières des ouvriers de ces endroits isolés, travaux qui ne sauraient être menés à bonne fin sans que le ministère des Travaux publics fasse les dépenses publiques nécessaires.

Le vote est pris sur l'amendement de M. Borden (Halifax).

POUR :

Messieurs

Alcorn,
Barker,
Bell,
Birkett,
Blain,
Borden (Halifax),
Boyd,
Brock,
Broder,
Bruce,
Carscallen,
Casgrain,
Clarke,
Culbert,
Earle,
Hackett,
Haggart,
Johnston (Cardwell),
Kaulbach,
Kemp,
Kendrey,
Lancaster,
Lavell,
Lefurgey,
Lennox,
MacLaren (Perth),
Maclean,
McGowan,
McIntosh,
Monk,
Morin,
Osler,
Robinson (Elgin),
Rosamond,
Sherritt,
Sproule,
Taylor,
Tolton,
Vrooman,
Wilmot,
Wilson.—41.

CONTRE :

Messieurs

Archambault,
Ball,
Bazinet,
Belcourt,
Bernier,
Blair,
Borden (King, N.-E.),
Bourassa,
Bourbonnais,
Brown,
Bruneau,
Brunet,
Bureau,
Calvert,
Campbell,
Champagne,
Christie,
Copp,
Costigan,
Delisle,
Demers (Saint-Jean),
Douglas,
Dugas,
Edwards,
Farquharson,
Fielding,
Fisher,
Fortier,
Fraser,
Gallery,
Gauvreau,
Geoffrion,
German,
Girard,
Gould,
Harwood,
Hughes (King, I.P.-E.),
Johnston (Cap-Breton),
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavergne,
LeBlanc,
Legris,
Lemieux,
Lewis,
Logan,
Lovell,
Loy,
Macdonald,
Mackie,
MacLaren (Huntingdon),
McCool,
McCreary,
McEwen,
McGugan,
McLennan,
Madore,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Martineau,
Matheson,
Mulock,
Oliver,
Paterson,
Préfontaine,
Proulx,
Reid (Ristigouche),
Riley,
Roche (Halifax),
Ross (Ontario),
Ross (Victoria, N.-E.),
Rousseau,
Schell,
Scott,
Sifton,
Stewart,
Sutherland (Oxford),
Tarte,
Tobin,
Tolmie,
Tucker,
Turcot,
Turgeon,
Wright.—84.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Oppositionnistes.
Hyman,	Gilmour,
Cartwright (sir Rich'd)	Tupper,
Johnston (Lambton),	Simmons,
McColl,	Ward,
Horsey,	Pringle,
Dyment,	McCormick,
Emmerson,	Fowler,
Harty,	Reid (Grenville),
Charlton,	Tisdale,
Bickerdike,	Cargill,
Parmelee,	Pope,
Sutherland (Essex),	Northrup,
Cowan,	Bennett,
Fitzpatrick,	LaRivière,
Murray,	Cochrane,
Beith,	Hughes (Victoria),
Guthie,	Calvin,
Kendall,	Roddick,
Thompson,	Ingram,
Erb,	Clancy,
McCarthy,	Smith (Wentworth),
Gibson,	Robinson (Northumberland),
McIsaac,	Hale,
Davis,	Roche (Marquette),
Lang,	Henderson,
Ethier,	Ganong,
Heyd,	Seagram,
Holmes,	Richardson,
Meigs,	Halliday,
Wade,	Clare,
Stephens,	Kidd,
Morrison,	McLeod,
MacKinnon,	Gourley,
Talbot,	Porter,
Flint,	Avery,
Angers,	Léonard,

L'amendement est rejeté.

M. TAYLOR : Les honorables députés de Bruce-est (M. Cargill), Hastings-est (M. Northrup), Durham-est (M. Ward) et Kings-est, N.-B. (M. Fowler) n'ont pas voté.

M. CARGILL : Je me suis abstenu simultanément avec l'honorable député de Montréal (M. Bickerdike).

M. POPE : J'avais oublié que je m'étais engagé à m'abstenir simultanément avec l'honorable député de Shefford, et je désire que mon vote soit biffé.

M. FOWLER : Je me suis abstenu simultanément avec l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson).

M. BALL : Sur cette question, j'ai fait signe que je voulais voter du côté du gouvernement, mais comme je suis essentiellement conservateur, le sous-greffier de la Chambre n'y a fait aucune attention et mon vote n'a été inscrit ni d'un côté ni de l'autre.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que la motion principale soit adoptée, je dois dire que l'honorable ministre de la Justice m'a transmis le bill relatif aux compagnies à fonds social, avec un résumé indiquant quelles sont les dispositions nouvelles et quelles sont les anciennes. J'ai examiné la partie qui est nouvelle et je n'ai pas d'objection à ce que l'on procède à l'étude de ce bill en temps opportun, aujourd'hui.

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

Pour payer le montant du jugement de la cour d'Echiquier en faveur de MM. Mackenzie et Mann, pour les rembourser de leurs avances au sujet de l'entreprise projetée d'un chemin de fer de la rivière Stickine au lac Teslin.....	$327,678 10
Pour payer le montant des frais y compris déboursés pour preuve, honoraires des témoins, etc..	830 20
	$328,508 30

Quelques DEPUTES : Adopté.

M. POPE : Nul n'a jugé à propos de prendre la responsabilité de cet item. Nous ne savons pas à qui nous adresser : si c'est au ministre de l'Intérieur ou au ministre des Chemins de fer et Canaux. Le bill primitif pour la construction de ce chemin a été présenté par le ministre de l'Intérieur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce montant couvre le jugement de la cour d'Echiquier au sujet de la réclamation de MM. Mackenzie et Mann en vertu du contrat passé avec eux par le gouvernement pour la construction d'un chemin de fer au Yukon. Le montant du jugement lui-même est de $327,628.10. Les frais, y compris la preuve, les honoraires des témoins, etc., s'élèvent à $830.20. Ceci forme un total de $328,508.30, le montant du crédit demandé. La réclamation primitive était de $493,785.32. Le jugement actuel comprend le montant accordé par la cour d'Echiquier avec intérêt, après avoir déduit le produit des ventes d'approvisionnements qui avaient été transportés dans cette région par les entrepreneurs.

M. TAYLOR.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux peut-il nous dire combien de temps avant l'ouverture du parlement, en 1898, cette convention a été conclue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, les documents originaux ne sont plus dans mon ministère, mais si je suis bien informé, ils sont encore à la cour d'Echiquier. Parlant de mémoire non seulement d'après mes propres souvenirs, mais d'après ceux d'autres membres du gouvernement, je crois pouvoir dire que cette convention a été conclue environ un mois avant l'ouverture du parlement.

M. BORDEN (Halifax) : D'après l'arrêté du conseil, la convention a été conclue le 25 janvier 1898. Je crois que cette année la Chambre s'est réunie le 3 février.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Etait-ce aussi peu de temps avant la session ? L'honorable député a fait déposer tous les documents sur le bureau de la Chambre, il y a quelques semaines, et ces papiers indiquent la date de la convention.

M. BELL (Pictou) : La Chambre s'est réunie le 3 février.

M. BORDEN (Halifax) : De sorte que la convention a été conclue huit ou neuf jours avant l'ouverture du parlement. Naturellement, en tant qu'il s'agit de ces entrepreneurs, je crois qu'il a été reconnu, jusqu'à un certain point, du moins par certains membres de la Chambre, que ces entrepreneurs ayant procédé à l'instigation du gouvernement avant que le parlement eût sanctionné le contrat, ils pouvaient avoir certains droits au remboursement de leurs avances réelles. En conséquence, dans les remarques que je fais j'attire l'attention sur le gouvernement, qui est responsable de la perte faite par le pays et non sur les entrepreneurs eux-mêmes. Il me semble que c'est là une nouvelle manière de procéder de la part d'un gouvernement parlementaire, que ce contrat ait été passé, signé et scellé juste huit jours avant la réunion du parlement et fait sujet à l'approbation du parlement et que, cependant, les entrepreneurs aient reçu de la part du gouvernement l'ordre de procéder immédiatement aux travaux. Je ne me rappelle pas qu'il y ait eu des circonstances de nature à justifier le gouvernement d'avoir pris l'attitude qu'il a prise en cette affaire. Les événements qui se sont produits subséquemment dans cette région n'ont pas démontré qu'il y ait eu la moindre raison pouvant justifier la hâte extrême avec laquelle le gouvernement a insisté pour que ces messieurs encourussent des responsabilités aux dépens du pays avant que le parlement eut eu l'occasion de se prononcer au sujet de cette dépense. Mon attention a été attirée, non durant la session actuelle, mais durant la dernière session, sur la pratique suivie en Angleterre

au sujet de ces questions et je crois que le gouvernements s'est écarté des principes du gouvernement constitutionnel en adoptant la ligne de conduite qu'il a adoptée, et qu'il est digne de blâme pour avoir causé cette perte de deniers publics en agissant sans la sanction du parlement et en insistant auprès de ces entrepreneurs, ainsi que l'arrêté du conseil démontre qu'il l'a fait, pour que ceux-ci procédassent à l'exécution de ces travaux, avant que le parlement eut eu l'occasion de se prononcer là-dessus.

M. MONK : Je voudrais demander au ministre si la correspondance—je suppose qu'il y a eu une correspondance ordonnant aux entrepreneurs de procéder à l'exécution des travaux en attendant la décision du parlement—a été déposée devant la Chambre. Je suppose qu'il doit y avoir eu des instructions écrites, car, d'après la stricte interprétation des termes du contrat, il n'y aurait pas eu de réclamations pour dommages. Mais il est à présumer que, parce que l'exécutif a jugé à propos de leur ordonner de procéder aux travaux, nous sommes appelés à payer ce fort montant. Quelle explication le ministre donne-t-il quant aux instructions données par le gouvernement avant la décision du parlement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Toute la correspondance échangée entre les entrepreneurs et le gouvernement ou tout ministère du gouvernement a été déposée sur le bureau. Je ne sache pas que des instructions verbales aient été données. Peut-être que le ministre de l'Intérieur pourra jeter quelque lumière sur ce point, si des instructions verbales ont été données. Autant que je me rappelle les circonstances, notre action a été nécessitée par l'extrême urgence qu'il y avait alors d'agir. Un problème très grave nous était soumis, et la question d'urgence nous paraissait telle que nous n'avons pas cru devoir perdre de temps.

M. MONK : Je crois que lorsque nous sommes appelés à voter un montant aussi considérable que celui-ci, nous avons le droit d'obtenir de la part de quelque membre du gouvernement un exposé des négociations qui ont engagé ces entrepreneurs, contre la réclamation desquels je n'ai rien à dire, s'ils ont reçu instruction de procéder quand même et dans tous les cas, à suivre la ligne de conduite qu'ils ont suivie. Quelles instructions ont été données dans le temps et qui a donné ces instructions ? Puisque nous avons un jugement de cette nature, je crois que quelque membre du gouvernement devrait pouvoir nous dire comment il se fait que, bien qu'il n'y ait eu que huit jours d'intervalle, même moins, je crois, entre la signature de ce contrat et la réunion du parlement—mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain) dit trois jours—cependant, nous sommes appelés aujourd'hui à payer un montant énorme lorsque le parlement lui-même n'est pas en défaut. Je crois que quelqu'un devrait expliquer comment un compte ayant des proportions aussi énormes a pu être fait au nom du pays. Si c'était un jugement, je n'aurais rien à dire. D'après le peu que je connais des circonstances, je crois que les entrepreneurs avaient des titres à une pétition de droit. Mais ceci est tout simplement un référé établissant le quantum des dommages.

M. CASGRAIN : Je désirerais que le gouvernement donnât aussi l'explication suivante : Ceci est-il un jugement par la cour de l'Echiquier, ou le gouvernement a-t-il admis sa responsabilité, et ne s'est-il présenté devant le juge de la cour de l'Echiquier que pour faire fixer le montant devant être payé à ces entrepreneurs ? Est-ce que l'item qui nous est maintenant soumis est fondé sur un jugement de la cour de l'Echiquier après audition des parties, ou le gouvernement a-t-il admis sa responsabilité ?

M. OSLER : Voici évidemment un cercueil très dispendieux pour un enfant mort-né, et l'enfant est tellement monstrueux que les membres du gouvernement seraient bien aises de le voir enterré hors de leur vue à n'importe quel prix.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a eu certainement audition devant les tribunaux. Cela a pris plusieurs jours et des témoins ont été interrogés.

M. CASGRAIN : Cependant, il y a là quelque chose de bien singulier. Ceci est un fort montant d'argent. Une pétition de droit a-t-elle été produite ? Un fiat a-t-il été accordé? Y a-t-il eu débat devant la cour de l'Echiquier ? La Couronne a-t-elle été entendue ? Et si la Couronne a été entendue et si jugement a été rendu, comment se fait-il qu'on n'en ait pas appelé de ce jugement ? Si c'est un jugement, il me semble que c'est un jugement très extraordinaire. Qu'un tribunal rende jugement contre le gouvernement au sujet d'une réclamation de ce genre, lorsque le contrat disait en toutes lettres que la convention serait sujette à la décision de la Chambre, tout ceci semble très étrange. Alors, si cela est vrai, les entrepreneurs ont pris cette entreprise et ont commencé les travaux sujets à cette condition, et le gouvernement et la Chambre n'ayant pas approuvé le contrat, je ne puis comprendre comment la cour de l'Echiquier aurait pu rendre jugement tenant la Couronne responsable, étant données ces conditions.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que la sentence et le référé, non à la cour de l'Echiquier, mais au juge de cette cour agissant comme commissaire, ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Dans tous les cas le ministre de la Justice devait les produire conformément à mes instructions. Je ne les ai pas vus sur le bureau, et en

conséquence, je vais être obligé de donner le référé de mémoire. Les circonstances qui ont accompagné toute cette affaire sont bien connues de la Chambre. Mais bien que la Chambre soit au courant de cette affaire, afin de rendre la chose plus intelligible, et de mieux faire comprendre le crédit actuel il serait peut-être à propos que je fisse l'historique des circonstances en remontant au début de l'affaire. La Chambre se rappelle qu'en 1898 le gouvernement a présenté un bill pour construire une ligne de chemin de fer depuis Telegraph Creek jusqu'au lac Teslin, laquelle devait servir de moyen de communication entre les régions de l'est et le Yukon. La question a été, je l'admets, hâtivement soumise à l'attention de la Chambre. Le contrat avait été passé au mois de février, si ma mémoire ne me fait pas défaut, et notre attente était que les entrepreneurs se missent immédiatement à l'œuvre afin de tout préparer de façon à commencer les travaux dès l'ouverture de la saison. Quelle était la raison de cette hâte ? Pourquoi avons-nous donné à nos entrepreneurs l'ordre de procéder immédiatement, sans le moindre délai, afin de pouvoir commencer les travaux dès l'ouverture de la saison ? La raison était qu'à la session précédente, celle de 1897, le parlement du Canada avait passé un acte autorisant la construction d'une voie ferrée depuis Skagway, sur le canal de Lynn, jusqu'aux eaux du lac Bennett, c'est-à-dire aux sources des eaux du Yukon. Ce bill a été adopté, comme un grand nombre de bills sont adoptés chaque année, sans que le gouvernement ou le parlement ait connu les conditions de cette région. Le Yukon était alors terra incognita. Nul ne savait qu'il contenait les immenses richesses dont les événements ont depuis démontré l'existence. Nul doute que, lorsque cette charte a été accordée en 1897, si le parlement eût été informé de l'existence de ces grandes richesses, comme il en a été informé plus tard, durant l'été de 1897, alors que la grande découverte de l'or a été faite, cette charte n'aurait pas été accordée. Pour ma part, je m'y serais opposé de toutes mes forces ; et je suis certain que le sentiment qui m'aurait porté à m'y opposer aurait été partagé par tous les autres membres de cette Chambre.

Cette charte était accordée pour une ligne à partir des eaux du canal de Lynn jusqu'à la partie canadienne du lac Bennett, c'est-à-dire, à partir d'un point qui est maintenant et qui était alors en possession des Etats-Unis, depuis Skagway en remontant jusqu'au lac Bennett qui est indubitablement sur le territoire canadien. Les détenteurs de cette charte avaient aussi une charte du congrès américain pour construire une voie ferrée depuis les eaux du canal de Lynn à travers le territoire canadien. Je dis le territoire canadien, parce que la frontière n'avait pas alors été délimitée et nous ne savions où était la véritable ligne limitrophe.

Sir WILFRID LAURIER.

Nous savions que c'était quelque part entre les eaux du canal de Lynn et les eaux du lac Bennett. Il a été établi depuis que la frontière est à environ 50 milles de Skagway. Mais nous ne connaissions pas le pays alors.

M. BELL : Mais ce point n'est pas accepté comme étant la frontière.

Le PREMIER MINISTRE : Je voulais dire la frontière provisoire. Elle n'a pas été acceptée, mais elle a été reconnue comme étant la frontière, dans tous les cas, notre situation ne saurait être pire qu'elle n'est maintenant. La frontière peut être prolongée à partir du faîte de partage entre les eaux du Pacifique et les eaux de l'océan Arctique. Mais durant l'été de 1897, cette découverte d'or a été faite. Il s'est produit une poussée, et il nous a fallu pourvoir immédiatement d'un système de communications entre les régions de l'est et le Yukon. Nous avons alors passé le contrat avec Mackenzie et Mann pour la construction de cette voie ferrée. Le grand objet que nous avions en vue était d'avoir un chemin de fer non à partir de Skagway mais à partir de Telegraph Creek, d'un point sur le territoire canadien à un autre point sur le territoire canadien. En vertu de ce contrat, nous voulions pourvoir à la construction d'une voie ferrée qui serait entièrement sous notre juridiction. Je dois dire que c'était seulement un contrat provisoire, parce que la rivière Stikine, bien que nous ayons le droit de naviguer sur ses eaux, a son embouchure sur le territoire américain. Mais si notre contrat eut été mis à exécution, nous aurions réalisé notre intention de prolonger cette voie ferrée jusqu'aux eaux de l'Anse de l'Observatoire. Nous nous sommes hâtés de conclure ce contrat pour cette raison, que si nous n'eussions pas profité du temps à notre disposition, alors l'autre charte qui avait été accordée un an auparavant eut été utilisée et un chemin de fer eut été construit depuis les eaux du canal de Lynn, à Skagway, jusqu'au eaux du lac Bennett, et naturellement, ce chemin de fer étant construit, il aurait nui beaucoup à notre chemin de fer national. Si notre idée eut été mise à exécution, si le bill, qui a été adopté en cette Chambre, n'eut pas été rejeté au Sénat, alors ce chemin de fer eut été construit, et nous aurions aujourd'hui une route exclusivement canadienne dans le Yukon au lieu d'avoir une route hybride comme celle que nous avons maintenant. Telle était la justification à notre avis. Voilà pourquoi nous nous hâtions de faire construire cette voie ferrée. Les gens du chemin de fer White-Pass-Yukon se tenaient sur le qui-vive et étaient prêts à commencer la construction de leur voie ferrée, et nos propres entrepreneurs étaient également prêts à se mettre à l'œuvre. Ils se sont hâtés ; il y avait beaucoup de travail à faire, il fallait envoyer des provisions dans le pays. Ils ont

acheté du matériel, ils se sont mis à l'œuvre dans l'espoir que leurs efforts seraient approuvés par le parlement du Canada, que le contrat serait ratifié et que, dès le commencement du printemps, ils seraient prêts à commencer les travaux qu'ils espéraient terminer durant la saison de 1898. Ils ont dépensé une forte somme d'argent dans ce but. Malheureusement, le bill, après avoir été adopté en cette Chambre, a été rejeté par le parlement canadien. Ces entrepreneurs ont produit une réclamation contre nous afin de se faire rembourser les dépenses qu'ils ont faites. Nous leur avons demandé de nous fournir un compte détaillé de ce qu'ils ont fait ; mais avant que de procéder au règlement du compte, nous leur avons demandé de revendre tout le matériel dont ils pourraient se défaire ; ce qu'ils ont fait. Enfin, nous avons fait vérifier le compte par l'autorité judiciaire. Nous avons soumis l'affaire à M. le juge Burbidge, qui a vérifié le compte et l'a examiné avec soin. M. le juge Burbidge a fait un rapport au gouvernement à l'effet que Mackenzie et Mann ont honnêtement dépensé la somme qui est maintenant établie comme étant à peu près $300,000. Naturellement, je dois dire immédiatement qu'il n'y a pas de recours légal contre le gouvernement canadien qui puisse être mis en vigueur devant une cour de justice, mais nous admettons que Mackenzie et Mann ont une créance morale qui s'impose à l'honneur du peuple canadien, à l'honneur du gouvernement canadien, et à l'honneur du parlement canadien, pour l'argent qu'ils ont dépensé, dans une entreprise qui était nationale de sa nature, et, à mon avis, bien que mon opinion ne soit peut-être pas partagée par tous les membres de cette Chambre, si cette entreprise eut été menée à bonne fin, il en serait résulté le plus grand avantage pour le peuple canadien en général. Pour ces raisons, nous représentons au parlement canadien que ces hommes ne devraient pas être assujettis à la lourde perte qu'ils subiraient, mais que, comme cette perte doit être subie par quelqu'un, elle soit subie par le pays et non par les entrepreneurs. On nous dira peut-être qu'ils se sont montrés trop empressés, qu'ils auraient dû attendre jusqu'à ce que ce contrat eut été ratifié. L'excuse et la raison de cette hâte, et à mon sens c'est une raison amplement suffisante, c'est qu'il n'y avait pas un moment à perdre, qu'il fallait saisir l'occasion qui se présentait ; qu'il leur fallait procéder immédiatement à réunir les matériaux et à faire les études préliminaires indispensables, afin que, dès le commencement du printemps, ils pussent être prêts à commencer les travaux de construction. Naturellement, n'eut été la charte que le parlement avait accordée—je ne dirai pas imprudemment et d'une façon imprévoyante—mais qu'il avait accordée sans connaître les conditions qui existaient dans cette région, il n'y aurait eu aucune nécessité de se hâter de cette manière. Mais cette hâte est justifiée par les événements qui se sont produits depuis. Dès que le contrat que nous avions passé avec Mackenzie et Mann, eut été rejeté par le Sénat canadien, la charte qui avait été accordée par ce parlement et par le congrès à la Compagnie du chemin de fer White Pass et Yukon a été utilisée, et au printemps, cette compagnie a procédé à la construction du chemin de fer entre Skagway et le Yukon.

Cela rend maintenant très difficile pour nous la tâche de construire un chemin de fer national sur le sol canadien. Dans ces circonstances, nous disons, et c'est la seule raison que nous invoquons devant le comité, que Mackenzie et Mann ont contre le peuple canadien un droit moral et que leur réclamation devrait être payée. Le pays peut supporter cette perte, mais de simples particuliers ne pourraient supporter une perte comme celle-la. L'argent a été dépensé honnêtement et de bonne foi, l'argent a été dépensé dans une bonne intention, l'argent a été dépensé pour arriver à un but désirable et si ce but eut pu être atteint, il en serait résulté des avantages inouïs pour le pays, et pour ces raisons j'insiste fortement auprès des membres de cette Chambre à quelque parti qu'ils appartiennent. Quant au montant, comme je l'ai dit, nous n'avons pas cru devoir le déterminer nous-mêmes, mais nous avons cru devoir le soumettre à un homme très compétent en pareille matière, c'est-à-dire à un magistrat du pays, lequel a soigneusement vérifié et apuré le compte. Nous croyons que, pour des raisons d'ordre moral, l'on devrait rembourser à Mackenzie et Mann le montant qu'ils ont dépensé, et pour ces raisons nous avons demandé ce crédit.

L'honorable M. HAGGART : Voici le résultat d'une infraction à la loi de la part des honorables ministres, lorsqu'ils ont passé contrat avec Mackenzie et Mann. On devrait mettre fin d'une manière ou d'une autre à ce système qui consiste à passer des contrats sans l'autorisation du parlement. Ce système est inconstitutionnel. L'un des principes posés par les autorités étant l'une des conditions auxquelles un contrat devrait être fait est le suivant :

Il est également clair que le gouvernement n'a pas d'autorisation légale pour conclure un contrat qui puisse lier la Chambre des communes—

Le très honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) admet cela.

—laquelle doit fournir les fonds nécessaires pour l'exécution du contrat ; et le consentement du parlement devrait d'abord être obtenu pour tous les nouveaux contrats.

Le contrat a été passé huit jours seulement avant la réunion du parlement, et les honorables ministres auraient dû attendre huit jours, ce qui eut constitué un retard très peu considérable, afin d'obtenir le consentement du parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a eu un retard——

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre parle du retard. Quant à l'avantage de construire cette voie ferrée de Telegraph-Creek au lac Teslin, il dit que le point de départ eut été sur notre propre territoire ; que ce chemin de fer aurait été construit dans notre propre pays et qu'il aurait été indépendant des Etats-Unis. L'honorable ministre oublie un fait qui lui a été démontré en cette Chambre dans le temps : c'est que pour se rendre à Telegraph-Creek, il faudrait que le chemin passât sur le territoire américain ou sur les eaux américaines, sur lesquelles l'honorable ministre allègue que nous avons le droit de naviguer. Les Américains ont le droit de navigation en descendant le Saint-Laurent, mais l'une des conditions que nous avons le droit d'imposer est que leurs navires soient obligés d'arrêter à la douane, qu'ils soient enregistrés et qu'ils se soumettent à d'autres formalités. Et les Américains exigent la même chose de notre part au Fort Wrangel, sur le territoire américain, par où il nous faut passer en nous rendant à Telegraph-Creek. Les désavantages de la construction de ce chemin ont été démontrés à maintes reprises lors du débat qui a eu lieu dans le temps en cette Chambre. Comme entreprise commerciale on a clairement établi l'absurdité d'essayer à rivaliser avec un chemin de fer construit, soit à partir de Skagway, soit à partir de Pyramid-Harbour. Le congrès avait autorisé la construction d'une chemin depuis Skagway jusqu'à la frontière américaine, quelque fut l'endroit où elle pourrait être fixée, et il y avait, de la part du parlement canadien, l'autorisation de le continuer. Etant donnée cette législation, quelque rapide qu'eut pu être la construction d'un chemin entre Telegraph Creek et le lac Teslin, cette entreprise n'aurait jamais pu rivaliser avec l'autre chemin. Cependant, cette question a été mainte et mainte fois discutée à fond. Quelle est la position aujourd'hui? Le très honorable ministre dit qu'un point de droit n'a pas été soumis à la cour d'Echiquier. Est-ce que ce tribunal a pour devoir de se prononcer sur les questions hypothétiques qui lui sont soumises? La cour Suprême se prononce sur les questions constitutionnelles qui lui sont soumises par ce parlement, mais je croyais que le juge de la cour d'Echiquier avait déclaré au sujet des réclamations relatives aux travaux dans le tuf, qu'il ne s'occuperait plus de réclamations de ce genre ; qu'à l'avenir il ne s'occuperait de cas semblables que si on les lui soumettait au moyen d'une pétition de droit, alors qu'il les jugerait selon la loi du pays. Il n'y a pas ici de pétition de droit. De fait la réclamation est admise par le gouvernement avant qu'il s'adresse à la cour d'Echiquier, et le cas est soumis au juge à une condition spéciale. De fait, il n'y a pas de procès ; c'est tout simplement un référé pour fixer le montant, et le fait est que le montant fixé a été de $302,000, ce qui est exactement le montant convenu entre le ministère et Mackenzie et Mann, déduction faite de la valeur des matériaux vendus. De fait, la cour d'Echiquier a accepté l'arrangement conclu entre les parties. Huit jours avant la réunion du parlement, le gouvernement a passé un contrat qu'il n'avait pas le droit de passer sans l'autorisation du parlement, à moins que ce ne fut à condition que le parlement donnerait son autorisation plus tard. Afin de démontrer jusqu'à quel point l'on se montre jaloux en Angleterre sous ce rapport, je puis citer l'autorité suivante :

> Un amendement a été proposé en comité des subsides pour réduire de £2,500 le crédit pour travaux dans le palais du parlement, afin de censurer le bureau des travaux pour avoir entrepris une nouvelle décoration en mosaïque dans la salle centrale, parce que l'entreprise avait été adjugée avant que d'avoir été sanctionnée par un crédit parlementaire. Après une courte discussion, l'amendement a été rejeté, mais le 8 juillet, à l'occasion du dépôt du rapport de la résolution, un amendement a été de nouveau proposé pour réduire le crédit de £5,500, afin de prévenir certaines modifications structurales à la salle centrale et pour en condamner la décoration en mosaïque. Un autre amendement a été alors proposé par le commissaire des travaux, M. Laird, pour réduire le crédit de £3,000 seulement, comme garantie que les modifications structurales projetées dans la salle centrale ne seraient entreprises qu'après approbation par le parlement.

Nous voyons donc que, même des ornements d'un édifice autorisés par le parlement et qui comportent une modification dans la construction, ne sont pas tolérés avant que l'argent soit voté par le parlement, tellement la Chambre des communes anglaise est jalouse de son droit de contrôler les contrats passés par l'exécutif. Contrairement à toute loi, en ce pays, il a été d'usage pour le ministère des Chemins de fer et Canaux et pour le ministère des Travaux publics de passer des contrats qu'ils n'ont pas plus le droit de passer que le premier venu. Chaque ministère est limité à la dépense votée par le parlement, mais cette loi est constamment enfreinte par le gouvernement actuel. Le ministre des Chemins de fer et Canaux donne une entreprise pour 11 milles de chemin, et il prolonge cette entreprise à 30 milles plus loin sans avoir la moindre autorisation de le faire. J'admets qu'il est dûr qu'un entrepreneur souffre après avoir de bonne foi passé contrat avec le gouvernement. Je suppose qu'ils croyaient le gouvernement appuyé par la Chambre des communes. Ils ont cru que le projet serait adopté et ils ont fait de fortes dépenses qu'ils veulent maintenant se faire rembourser. Mais il me semble qu'en huit jours ou en seize jours, ou même en un mois, $328,000 est une énorme somme à prendre en préparatifs de ce genre. Je n'ai pas examiné les comptes et je ne sais rien à ce sujet, mais il est clair qu'il y a eu entente entre le gouverne-

ment et l'autre partie quant au montant dû et que les tribunaux n'ont fait qu'accepter cette convention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que l'honorable député a examiné quelques-unes des pièces?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a remarqué sans doute que le compte des matériaux fournis a été examiné avec soin et que l'un des fonctionnaires du ministère des Chemins de fer, M. Shannon, un homme très compétent et très digne de confiance, est allé dans cette partie du pays et y a comparé les matériaux et marchandises avec les item de la réclamation Mackenzie-Mann ; il a constaté dans certains cas que le prix lui paraissait excessif ; il a constaté dans d'autres cas que le prix réclamé était juste et il a fait rapport en conséquence. Il n'est pas du tout exact de dire que le compte a été soumis au juge de la cour d'Echiquier sans avoir été préalablement examiné avec soin par un fonctionnaire compétent du ministère.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai rien dit à ce sujet. Je dis que le jugement de la cour d'Echiquier est pour le montant exact qui a été recommandé par le fonctionnaire de votre ministère. Les entrepreneurs réclamaient un certain montant ; ils ont consenti à ce qu'un certain montant fut déduit ; plus tard, la vente des matériaux a réduit ce montant, et la décision a été pour le montant qui restait.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne trouve pas à redire à l'attitude prise par mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) en ce qui concerne le gouvernement parlementaire. Il dit que le gouvernement ne devrait pas conclure un contrat à moins d'y être préalablement autorisé par le parlement ou à moins qu'il ne soit stipulé que le contrat sera ratifié par le parlement. C'est précisément qui a été fait dans le cas actuel. Le contrat qui a été passé par le gouvernement avec MM. Mackenzie et Mann stipulait qu'il serait ratifié par le parlement, et il n'a pas été ratifié. Mon honorable ami demande pourquoi les entrepreneurs ont commencé les travaux de l'entreprise avant la ratification du contrat. Naturellement, s'il se fut agi d'un cas comme celui qui a été mentionné il y a un instant par mon honorable ami, s'il se fut agi tout simplement de l'ornementation d'un édifice public, ils n'eussent pas agi avec autant de précipitation. Mais il comprendra que, vu la nature des travaux, et vu qu'ils devaient être exécutés dans une partie du continent dont l'accès est très difficile, ils ne pouvaient attendre et ils ont été obligés de faire transporter leurs matériaux sur les lieux afin d'être en position de commencer la construction dès l'ouverture de la saison. Il n'y avait pas une heure à perdre, et ils ont agi dans l'attente et l'espoir que le contrat serait ratifié par le parlement. Je répète que nous ne prétendons pas que MM. Mackenzie et Mann aient un droit légal contre le gouvernement.

M. BELL : Avaient-ils quelque chose de plus que la présomption que le parlement ratifierait ce contrat, pour justifier leur empressement ?

Le PREMIER MINISTRE : Ils avaient cette présomption et les exigences de la situation. Tous leurs efforts eussent été inutiles s'ils n'eussent profité de la saison d'hiver pour envoyer leurs matériaux à Telegraph-Creek. Lorsque les comptes ont été présentés au gouvernement, ils ont été examinés et apurés avec soin par un fonctionnaire du ministère des Chemins de fer. Mais nous ne nous sommes pas contentés de cette seule vérification. Nous avons cru qu'un apurement judicaire des comptes devait être fait, et nous avons chargé M. le juge Burbidge de faire cet apurement judicaire ; et j'appelle l'attention de la Chambre sur les termes mêmes du référé en vertu duquel M. le juge Burbidge a procédé :

Le ministre recommande en conséquence que les dites réclamations soient référées, en vertu du statut à cet effet, à la cour d'Echiquier du Canada, pour enquête, ajustement et jugement, mais qu'aucune réclamation non comprise parmi celles qui sont mentionnées dans le paragraphe 4 des présentes minutes du conseil et dont la somme totale est donnée dans le paragraphe 5, ne soit l'objet d'une enquête.

Le ministre considère que les réclamations qui devraient être reconnues sont pour des pertes de temps, de services et d'argent réellement subies et pour dépenses d'argent réellement faites ou pour dettes contractées pour cela, de bonne foi, par suite de cette convention, et en préparatifs pour sa mise à exécution et pour se procurer et transporter des hommes, des matériaux, de l'outillage et des provisions pour cette entreprise, et pour l'exécution des travaux en tant qu'ils ont pu être exécutés, et l'intérêt payé sur les deniers dépensés.

Le paragraphe 4 dit :

Le correspondant du " Mail and Empire ", paraît-il demanda à sir Charles Tupper d'exprimer son avis au sujet de la convention faite par le gouvernement. Voici ses paroles : " La route choisie est la meilleure possible. Au cours de mon voyage dans l'ouest, je suis allé aux renseignements et je me suis convaincu que le Canada a le devoir d'établir à brève échéance des communications avec le Yukon. Je représentai au gouvernement de la Colombie Anglaise qu'il est de son devoir de coopérer avec le gouvernement fédéral, afin d'assurer la construction d'un chemin de fer reliant la rivière Stickine au lac Teslin. A Winnipeg, j'ai déclaré que cette entreprise est d'urgence, et à mon retour à Ottawa, je me suis rendu sans retard chez M. Sifton, et je lui ai représenté qu'il est de toute urgence d'établir cette route de communication, afin d'accaparer le commerce canadien.

Telle était la nature de la réclamation qui a été référée à l'apurement judiciaire de M. Burbidge. Il a examiné les réclamations et

il a fait son rapport, en conséquence duquel le présent crédit est demandé. Je n'ai qu'à répéter ce que j'ai dit ; nous ne pouvons présenter la réclamation comme une réclamation légale ; nous la présentons tout simplement comme une réclamation équitable que les membres de cette Chambre, à quelque parti qu'ils appartiennent, devront admettre s'ils se laissent guider par leurs sens de la justice et de l'équité.

L'honorable M. HAGGART : Lorsque le très honorable ministre m'a interrompu je m'efforçais de démontrer que la Couronne n'a pas le pouvoir de contracter, à moins que l'argent ne soit voté par le parlement ou à moins que la Couronne ne stipule dans le contrat qu'il n'entrera en vigueur que lorsque l'argent sera voté. Mais voici une dépense qui nous survient dès la signature du contrat. Notre constitution ne prévoit rien de semblable. S'il y a nécessité d'une dépense extraordinaire, ou s'il surgit une éventualité qui justifie une dépense, le seul autre moyen par lequel on puisse la faire consiste à se servir d'un mandat du Gouverneur général. Mais nul gouvernement n'a le droit de passer un contrat par lequel une dépense d'argent puisse être faite avant que l'argent soit voté par le parlement. C'est empiéter sur les privilèges du parlement que de passer un pareil contrat. Le contrat peut être fait sujet à l'approbation du parlement, mais nulle dépense en vertu de ce contrat n'est justifiable jusqu'à ce que le parlement ait voté l'argent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette proposition est exacte, prise dans un sens général et en tant qu'elle s'applique aux circonstances ordinaires ; mais la constitution britannique reconnaît que dans des cas d'urgence extraordinaire, tel que l'achat des actions du canal de Suez par le gouvernement britannique—un cas dans lequel le gouvernement considère que la question est d'une importance suprême, au point que cela le justifie de prendre sur lui le risque d'obtenir l'approbation du parlement, et d'agir sans l'autorisation parlementaire préalable. Cela a été fait plus d'une fois et cela est considéré comme étant conforme à la constitution, bien qu'aucune sanction constitutionnelle ne soit accordée à cette manière d'agir.

M. CASGRAIN : L'honorable ministre ne peut citer aucune autorité à cet effet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande pardon. La constitution est d'une élasticité telle qu'elle reconnaît qu'un pareil contrat peut être passé pourvu qu'il soit passé sous la responsabilité du gouvernement, et s'il est suivi de la sanction ou de l'approbation du parlement, bien que cela ne soit pas une chose régulière ou usuelle.

A six heures, le comité lève la séance.

Sir WILFRID LAURIER.

Séance du soir.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire faire une remarque ou deux en réponse à l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart), remarques que je n'ai pas eu l'occasion de faire avant la fin de séance de cet après-midi. L'honorable député a prétendu qu'il n'y avait aucune raison pour que le gouvernement se hâtat de conclure cette convention avec MM. Mackenzie et Mann huit ou dix jours avant la réunion du parlement. Nous aurions pu attendre, dit-il, jusqu'à la réunion du parlement afin de consulter celui-ci à la première occasion, et la convention eut pu être faite de la manière ordinaire et habituelle et d'une façon strictement légale. En faisant cette critique qui, de prime abord, semble avoir beaucoup de poids, il a mis en oubli, non seulement le fait qu'il s'agissait d'un cas d'extrême urgence, mais aussi qu'il eut été impossible de faire agir le parlement avant des semaines ou des mois à partir de la date de l'ouverture de la session. Les faits subséquents l'ont prouvé. Le bill légalisant et affirmant la convention a été soumis au parlement peu de temps après l'ouverture de la session, mais il a été accueilli par une opposition si tenace que la session était très avancée avant qu'il put être envoyé à la Chambre Haute. Finalement, il fut approuvé par la Chambre des communes, et quel que soit le travail que les entrepreneurs aient pu faire, et nul doute qu'ils en ont fait beaucoup, dans l'intervalle, pour se préparer avant l'ouverture de la navigation sur la Stickine afin de commencer la construction, ils avaient lieu de croire qu'ils pouvaient continuer ces travaux préparatoires puisque les représentants du peuple, qui d'après l'opinion généralement admise étaient ceux qui devaient être chargés de décider si un pareil contrat devait être confirmé ou non, s'étaient prononcés en sa faveur. En général on considérait que les fonctions ordinairement exercées par le Sénat ne comportaient pas—bien que je n'aille pas jusqu'à dire que cela n'est pas dans les limites des attributions du Sénat—l'intervention dans les affaires des subsides, et ce bill était de même nature qu'un bill des subsides. Quoi qu'il en soit, le Sénat a rejeté le bill, ce qui a produit les conséquences que nous connaissons—conséquences très sérieuses pour les intérêts du Canada, non seulement pour les intérêts de cette partie lointaine du Canada mais ceux du Canada en général. Nous entendons souvent les gens se plaindre de ce que les Américains acquièrent une grande partie sinon la prépondérance complète du commerce dans cette région, à tel point que même le chef de l'opposition d'alors (sir Charles Tupper) était frappé de la nécessité urgente de construire cette voie ferrée, et s'est déclaré en faveur de cette mesure, et deux ans plus tard, a con-

firmé l'opinion qu'il avait exprimée en premier lieu en faveur de la construction immédiate de la ligne par le gouvernement comme entreprise de l'Etat. Voilà ma réponse à mon honorable ami en ce qui concerne cet argument de sa part.

L'honorable député de Lanark a prétendu de plus que nous avions passé un contrat sans y être nullement autorisé par la loi. J'admets immédiatement que dans tous les cas l'autorisation législative est nécessaire pour que le gouvernement puisse légalement passer un contrat entraînant une dépense de deniers publics. C'est là une condition essentielle. Nul ne nie cela. Le gouvernement n'a aucun pouvoir par lui-même et ne peut obtenir que du parlement le pouvoir de faire un contrat obligatoire, qui puisse être légalement mis en vigueur devant les tribunaux. Mon honorable ami a prétendu que le gouvernement actuel a l'habitude d'agir ainsi continuellement. Il a demandé ce que le gouvernement a fait au sujet du chemin de fer de Murray-Harbour, et il a dit que, sans autorisation du parlement, le gouvernement a prolongé l'entreprise qui avait été adjugée pour une partie de la ligne jusqu'à une autre partie. Aux yeux de tout homme qui examine un peu où l'honorable dépté veut en venir, il doit être évident qu'il confond un acte constitutionnel avec un acte de provenace législative. Il confond ce que le gouvernement peut être autorisé à faire, tel que, lorsqu'un crédit a été voté, l'adjudication d'une entreprise sans demander des soumissions, avec le cas actuellement soumis au comité. Il n'y a aucune similitude entre les deux cas. L'honorable député ne peut en établir une parce qu'il n'est pas vrai qu'en ce qui concerne le contrat passé par le ministère des Chemins de fer et Canaux pour le prolongement du chemin de fer de Murray Harbour, ce contrat n'ait pas été passé en vertu de la loi. Il y avait un crédit et la seule question qui puisse être soulevée est celle-ci : L'entreprise du prolongement devait-elle être adjugée sans demande de soumissions ? Les honorables députés de la gauche peuvent prétendre que nous aurions dû demander des soumissions. Mais c'est une prétention tout à fait différente que de dire que nous avons passé un contrat sans y être légalement autorisés, car nous étions autorisés par le crédit nous autorisant à faire exécuter les travaux.

Il n'y a aucun doute que la question est intéressante. L'honorable député peut facilement se rappeler ses propres actes. Ces actes jettront un peu de lumière sur le sujet et aideront mon honorable ami à en arriver à une conclusion. Il se rappellera ce qu'il a fait lui-même lorsqu'il a adjugé une entreprise à Hugh Ryan et Compagnie dans le but de construire et d'aménager des coursiers pour emplir et assécher le canal du Saut Sainte-Marie. Mon honorable ami était autorisé par le parlement à faire cela parce que l'argent avait été voté dans ce but, mais bien qu'il ait été autorisé à le faire par le parlement, il n'a pas demandé de soumissions. L'honorable député a adjugé l'entreprise à Hugh Ryan et Compagnie. Nul n'a été invité à soumissionner. On n'a fourni à personne l'occasion de dire s'il pouvait faire le travail à meilleur marché que Ryan et Compagnie. Mon honorable ami a usé de sa discrétion et nul doute qu'il s'est fait autoriser par ses collègues en conseil, que ceux-ci ont approuvé l'entreprise et qu'elle a été adjugée. Mon honorable ami prétend-il que le contrat passé avec Hugh Ryan et Compagnie n'était pas, dans les circonstances, un contrat autorisé par la loi ? Il ne peut dire cela. Je serais très fâché de le dire parce que ce n'est pas exact. Tout de même, il n'a pas demandé de soumissions et ce cas est tout à fait identique à celui du chemin de fer de Murray-Harbour.

Je pourrais citer pour l'information de mon honorable ami plusieurs cas semblables à celui-ci. Qu'il me soit permis de lui citer un exemple plus frappant, le cas du contrat qu'il a passé avec M. M. P. Davis pour l'aération du barrage de l'île Sheik, devant coûter près d'un demi-million. M. Davis n'avait aucun concurrent lorsque l'entreprise lui a été adjugée. Il l'a eue de mon honorable ami sans aucune concurrence, et il n'y a pas eu de demande de soumissions. Mon honorable ami parle du gouvernement actuel adjugeant à l'entrepreneur du chemin de fer de Murray-Harbour l'entreprise du prolongement de cette voie ferrée, comme si semblable chose ne s'était jamais vue auparavant et comme si cela eut eu pour effet de froisser ses idées des convenances.

L'honorable M. HAGGART : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'invite à faire une distinction entre ce cas d'une entreprise d'un demi-million ou de quatre cent mille dollars qu'il a adjugée à M. M. P. Davis pour la construction du barrage de l'île Sheik et le cas des travaux du chemin de fer de Murray-Harbour qu'il est si empressé de condamner.

Mon honorable ami peut le faire s'il y a quelque possibilité de distinguer entre ces cas, mais je crois qu'il trouvera cela plus difficile qu'il ne semble le croire. C'est une question intéressante. Je pourrais fournir à mon honorable ami un certain nombre de cas semblables qui pourraient l'intéresser, et il pourrait peut-être nous dire comment il se fait que les contrats étaient parfaitement valides dans un cas et absolument nuls dans l'autre. Cela n'est pas hors de propos parce que mon honorable ami a amené cette affaire de Murray-Harbour dans le but de s'en servir comme argument contre nous au sujet du contrat Mackenzie et Mann, afin de démontrer que l'arrangement Mackenzie et Mann était conforme à la ligne de conduite que nous avons l'habitude de suivre. A ce propos, je désire dire un mot au sujet de la question générale de la demande des

soumissions pour le travaux publics. Je ne crois pas qu'il y ait eu un seul ministère, soit sous le gouvernement actuel, soit sous le gouvernement précédent, où il y ait eu moins de cas d'adjudication d'entreprises, sans concurrence, que dans le ministère des Chemins de fer et Canaux depuis cinq ou six ans. Mais il se présente des cas, et ils peuvent se présenter très convenablement, où cela peut se faire. Si le peuple et le parlement croient en toute confiance que le gouvernement et le ministre n'auront recours à ce moyen que lorsque cette manière d'agir est justifiée par les circonstances, et lorsque l'entreprise le requiert, pourquoi ne favoriserait-on pas l'intérêt public, comme on peut le faire bien souvent en adjugeant l'entreprise à un homme responsable ? Il y a des gens qui se prosternent devant l'idée de demander des soumissions pour chaque entreprise, comme si cela seul devait donner les meilleurs résultats pour le pays et pour tous les intéressés. Mais je ne suis pas de cet avis. Je ne crois pas qu'un homme qui a eu de l'expérience dans les affaires publiques se croirait obligé de s'en tenir à ce système. Je crois que si c'était là la manière idéale, le seule manière convenable d'adjuger des entreprises du gouvernement elle aurait été suivie dans ce pays où tous tant que nous sommes, nous recherchons nos modèles de ce qui est le plus sage et le meilleur en fait d'administration gouvernementale. Mais cette ligne de conduite n'est pas suivie en Angleterre. Il est très rare, autant que je sache, que l'on y demande publiquement des soumissions. Si l'on désire qu'il y ait concurrence pour un service en particulier entre certains hommes, on avertit privément certains particuliers choisis en leur envoyant des circulaires, et sur les soumissions reçues l'on choisit l'homme qui doit avoir l'entreprise. Mais en Angleterre, même alors, on ne s'engage en aucune manière à donner l'entreprise au plus bas soumissionnaire. Et les cas ne sont pas rares, comme doivent le savoir tous ceux qui se sont occupés du sujet, où l'on ne demande pas de soumissions du tout. Je crois que c'est souvent le moyen le plus sage et le meilleur, lorsque l'on a sous la main un homme responsable qui exécute déjà des travaux d'une façon satisfaisante et à des prix justes et raisonnables, de lui adjuger l'entreprise d'un prolongement des travaux. Il vaut mieux permettre à cet entrepreneur de continuer. Cela vaut mieux pour le gouvernement et pour tous les intéressés. Je crois que ce qu'un homme d'expérience en ces matières doit redouter le plus, c'est de voir une entreprise qu'il est chargé d'adjuger tomber entre les mains de gens incompétentents, de gens qui ne comprennent rien à ce qu'il ont à faire, mais qui sont prêts à saisir toutes les occasions possibles d'avoir une entreprise, et qui bien souvent, lorsqu'ils ont une entreprise, ne savent plus qu'en faire. Ce n'est pas du tout la meilleure chose pour le gouvernement que de toujours faire faire les travaux au plus bas prix possible. Au contraire, la meilleure chose pour le gouvernement c'est que ses entreprises soient adjugées à des prix justes et raisonnables, pouvant donner non un profit exorbitant, mais un profit raisonnable aux entrepreneurs pour leur mise de fonds et pour leurs travaux. Telles sont les conditions auxquelles les entreprises devraient être adjugées. Quelle que soit la nature des travaux, qu'il s'agisse de la construction d'une voie ferrée ou de l'érection d'un édifice public, ou d'autres travaux de ce genre, les plus graves difficultés surgissent si les entreprises tombent entre les mains de gens qui entreprennent réellement de faire les travaux moyennant une somme moindre que celle qui leur donnerait un profit raisonnable pour leurs travaux, ou qui entreprennent de travailler à perte. Avec de pareilles gens, vous rencontrez des difficultés à chaque pas. Vous ne pouvez avoir un personnel suffisant pour les empêcher d'éluder les conditions de leur contrat. Ils ont toutes les raisons pour agir ainsi, et parfois ils le font pour tâcher d'éviter la ruine ; ils ont recours à toutes sortes d'expédients pour se soustraire à leurs obligations. Si nous n'étions pas opposés les uns aux autres ici, les uns d'un côté, les autres de l'autre, si nous ne discutions pas cette question au point de vue des partis, il n'y a pas un seul honorable député qui n'admettrait pas que l'intérêt public serait mieux servi en adjugeant les entreprises à des gens responsables et à des prix pouvant assurer à l'entrepreneur un profit raisonnable, tout en étant en même temps satisfaisant pour le gouvernement.

En conséquence, je dis donc qu'il peut se présenter des cas où il faille faire justement ce qu'on a fait. Je ne blâme pas l'attitude prise par notre honorable ami—je crois qu'il avait de très excellentes raisons pour recommander à ses collègues de prendre cette attitude. Mais il arrivera que l'intérêt public imposera de nouveau au gouvernement une initiative toute semblable. Or, il me semble que notre honorable ami n'a apporté aucun argument pouvant avoir quelque valeur à propos de cet item qu'il demande de supprimer. Il a reconnu qu'il serait excessivement déplorable que ces gens aient à supporter seuls cette perte. Le parlement, je crois, ne voudra pas que ces personnes subissent cette perte. Animés des plus pures intentions et confiants que le parlement ratifierait la convention intervenue, et obéissant au désir général demandant qu'il fût fait quelque chose immédiatement pour le Yukon, nous sommes entrés résolument en action. Le district était littéralement envahi par des ouvriers et des prospecteurs, et l'on affirmait que cinquante mille hommes au moins s'y rendraient durant cette saison. Ces gens n'avaient aucun moyen d'y transporter des provisions en quantité suffisante pour une période prolongée. Ainsi, il était

donc urgent d'établir dans le pays des moyens de transport pour assurer le ravitaillement des nouveaux arrivés. C'est ce que comprit tout de suite le gouvernement. Nous n'avons pas voulu agir avec précipitation, mais nous avons aperçu la responsabilité terrible qui nous incombait dans les circonstances et nous avons prévu quels blâmes, quelle condamnation nous aurions encourus, si nous avions failli à ce que nous croyions être notre devoir dans les circonstances. Nous avons, interprétant notre pouvoir dans le sens le plus large, pris les moyens d'établir dans le plus court délai possible une voie de communication avec cette contrée. Les entrepreneurs nous promettaient que le chemin de fer serait fini jusqu'au lac Bennett vers la fin de septembre et que nous pourrions faire parvenir des provisions au delà de cette barrière infranchissable par tout autre moyen, dans le plus court délai possible, au moment où les chercheurs d'or s'y dirigeaient par milliers.

M. MACLEAN : Je ne discuterai pas avec l'honorable ministre (M. Blair) si le régime parlementaire a fait banqueroute en ce pays, ni s'il est à propos d'abandonner le système de la concurrence pour l'entreprise des travaux publics, deux théories que l'orateur vient de soutenir dans son discours. Mais je lui demanderai une simple chose, ayant un rapport immédiat avec le sujet de ce débat. Est-ce le gouvernement comme corps ou est-ce un des ministres—et alors, je voudrais savoir lequel—qui a prescrit au syndicat Mackenzie et Mann de commencer l'entreprise et de faire ces frais, en attendant la ratification du parlement? Cette question a été posée plusieurs fois déjà et on ne nous a jamais donné de réponse.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La question de mon honorable ami (M. Maclean) est parfaitement juste et correcte. Aucun ordre précis n'a été donné par le gouvernement ou par quelqu'un de ses membres à la société Mackenzie et Mann ou à aucun de ses agents, de commencer les travaux avant d'attendre la ratification du parlement. Je répète que pas un ministre n'a donné un ordre précis à cet effet.

M. MACLEAN : Il y a peut-être eu un ordre indéterminé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous n'avons donné aucun ordre quelconque, ni déterminé ni indéterminé.

M. MACLEAN : Il faut donc conclure que les entrepreneurs se sont mis à l'œuvre de leur propre mouvement?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui. Mais d'abord, je désire répondre à la question soulevée par l'honorable représentant de Lanark, qui me paraît tenir bien jalousement à l'observation des prescriptions de l'acte constitutionnel. Je crois qu'il convient de féliciter notre ami pour le zèle qu'il montre en ne laissant point passer un seul jour sans nous rappeler au respect de la constitution. Il n'y a pas lieu de se préoccuper de la question constitutionnelle à propos de cette adjudication. Je crois que tous les membres de cette Chambre, avocats ou autres, savent parfaitement à quoi s'en tenir à cet égard. Le gouvernement n'a point le pouvoir de signer un contrat qui engage le pays ; il n'a point le pouvoir de dépenser de l'argent, ni il ne peut encourir une obligation au nom du pays pour une dépense quelconque, sans la sanction du parlement. C'est une chose parfaitement évidente, dans le cas même qui fait le sujet de ce débat, car le gouvernement ne peut pas verser aux réclamants l'indemnité en question sans un vote spécial du parlement.

Mais bien qu'il soit clair et incontestable qu'aucune adjudication de travaux publics ne puisse être accordée sans l'autorisation du parlement donnée sous forme d'un vote de crédits pour en payer la façon, toutefois, il est constant qu'il existe des exceptions à la règle. Sans vouloir revenir sur une discussion qui a assez duré lorsque cette affaire a été débattue la première fois dans cette enceinte, je dirai qu'il est universellement admis qu'en certains cas le gouvernement peut, dans l'exercice de son autorité, sujet au contrôle du parlement, décider de s'écarter de cette règle constante. Si le gouvernement du Canada était, par exemple, calqué sur celui des Etats-Unis, où les attributions du président sont clairement délimitées dans les articles organiques de la constitution américaine, ce que nous avons fait n'aurait pas pu l'être, car le président ne possède point ce pouvoir et rien n'aurait pu le justifier de prendre une initiative pareille entraînant une si grande responsabilité. Mais notre constitution nationale diffère à cet égard de celle des Etats-Unis, et le gouvernement du Canada possède le pouvoir de se charger de cette responsabilité, sujet au contrôle de la Chambre des communes de qui nous tenons toute autorité pour l'exercice du pouvoir dont nous sommes investis, et par conséquent nous devons répondre de l'initiative que nous avons prise en nous chargeant de cette responsabilité. Nous avons accepté cette responsabilité, parce que nous avons cru que les circonstances nous en faisaient un devoir. J'estime qu'il serait oiseux de recommencer autour de cette affaire une discussion qui a, à l'époque, duré un temps considérable. En tout état de cause, nous avons décidé qu'il fallait agir et nous avons déterminé les entrepreneurs à commencer les travaux.

J'arrive à la question posée par mon honorable ami (M. Maclean). Les entrepreneurs n'ont reçu de nous aucun ordre, ni précis ni général, de commencer les travaux ; mais tous les ministres et les concessionnaires eux-mêmes comprirent parfaitement que les travaux devaient être commencés sans retard, pour la raison que les conditions de l'entreprise—sur lesquelles j'attire de nouveau l'attention de mon honorable

ami—faisaient aux concessionnaires l'obligation de se mettre en frais immédiatement, s'ils avaient la résolution de se conformer aux obligations souscrites par eux dans leur marché avec le gouvernement. Ainsi, il est oiseux de rechercher si des ordres ont été donnés aux entrepreneurs de commencer les travaux pour juger de la question à son mérite.

Il est indubitable, M. le président, qu'on ne saurait attacher de blâme à l'action des concessionnaires se disposant à exécuter leur entreprise dans les conditions prévues au contrat. Ils comprirent que le gouvernement comptait sur leur exactitude à se conformer à leurs obligations en vue d'exécuter promptement ces travaux, et ils comprirent aussi qu'il ne leur appartenait point de se préoccuper de la prochaine rentrée des Chambres, avant de se mettre en frais. Cela, c'était l'affaire des ministres.

Reste la question de savoir si les circonstances de ce cas estimé urgent justifiaient le gouvernement de se départir de la règle ordinaire. A cet égard, le gouvernement est prêt à assumer toute la responsabilité de son action devant la Chambre et devant le pays. Mon honorable ami, je crois, nous accordera que certaines circonstances devaient nous justifier d'estimer urgente la décision prise par le cabinet. Supposons que vers le mois de septembre ou d'octobre prochain, des conditions d'un caractère particulier surgissent et soient regardées par le peuple comme sollicitant une action extraordinaire ; supposons que mon honorable ami le chef de l'opposition se présente au ministre spécialement désigné pour s'occuper de cette situation et l'engage à agir sans retard, malgré la rentrée prochaine des Chambres ; alors, n'aurions-nous pas raison de croire qu'il existe des motifs suffisants pour justifier une action prompte de notre part ? L'opposition doit savoir qu'au moment où nous négotiions les conditions de l'adjudication du contrat Mackenzie et Mann, sir Charles Tupper, qui dirigeait à cette époque le parti conservateur, s'est présenté chez moi pour nous presser de conclure au plus vite le marché que nous avions fait. J'ajoute qu'à l'heure où les ministres négociaient avec le syndicat Mackenzie-Mann sur les conditions de l'entreprise, sir Charles Tupper est intervenu pour nous dire qu'il ne fallait point s'attarder à débattre les conditions lorsque tout délai était à redouter et qu'une extrême urgence exigeait une action immédiate. Il demandait la construction du chemin de fer et sur quelle route ? Sur la rivière Stickine, celle-là précisément que nous avions adoptée. Alors, le personnage politique qui occupait à cette époque la situation remplie par le chef actuel de l'opposition approuva l'action du gouvernement. En vérité, M. le président, nous avions le droit de compter sur l'honneur et sur la loyauté du parti conservateur en cette circonstance ; en vérité, nous ne pouvions supposer qu'un homme de

l'âge, de l'expérience et de la situation de sir Charles Tupper, après être venu de son propre mouvement donner à un ministre du cabinet des conseils que nous avions par avance suivi point par point, nous ne pouvions pas supposer que cet homme consentirait, quelques jours plus tard, sur un ordre de ses partisans, à se dédire, à se déshonorer et à condamner ce qu'il avait proposé.

Je crois, M. le président, que l'opposition s'est montrée dans une attitude fort délicate lorsque, constatant que son chef avait appuyé l'action gouvernementale, lui sauta pour ainsi dire à la gorge et le força à se contredire, à se déshonorer, lui et le parti conservateur parlementaire. Or donc, j'estime que la question d'urgence doit être suffisamment établie quand nous voyons le chef du parti conservateur encourager le gouvernement à entrer résolument dans la voie dans laquelle il s'était déjà engagé.

Loin de moi la pensée de justifier l'attitude du gouvernement par les dires du chef de l'opposition. Le gouvernement n'a pas besoin de s'abriter derrière le leader du parti conservateur, ni derrière aucun membre de ce parti, pour justifier ses actes ; il est prêt à assumer la responsabilité de ce qu'il fait, et si la gauche veut bien en faire autant devant le peuple de ce pays, par rapport à l'état actuel des affaires du Yukon, le gouvernement n'hésitera pas à payer $328,000. Ainsi, les deux partis auront chacun leur part de responsabilité.

Lorsque la compagnie McKenzie et Mann eut entrepris, de bonne foi—et à en juger d'après le ton de la discussion, cette bonne foi n'est pas révoquée en doute par les membres de la gauche, qui ne contestent ni la légitimité de la réclamation, ni le devoir de la payer—lors donc que la Compagnie Mann et McKenzie eut entrepris de bonne foi, de faire les travaux, qu'elle les eut poursuivis et qu'elle eut dépensé son argent à cette fin, le Sénat, comme le savent les membres du comité, décréta l'annulation du contrat, sur la demande des amis du parti conservateur. Alors, la compagnie exposa sa situation au gouvernement et lui demanda comment il serait fait droit à sa requête en recouvrement d'indemnité. Le gouvernement comprit qu'il était juste de lui rendre les deniers qu'elle avait déboursés pour l'exécution de son contrat, mais non pas les profits qu'elle aurait pu réaliser, ni les dommages résultant de la répudiation du contrat par le Sénat. Cette déclaration, je la fais aussi claire et aussi catégorique que possible, pour que le comité comprenne bien ce que le gouvernement a décidé. Mais il s'agissait aussi de savoir combien la compagnie avait déboursé réellement, et combien, par conséquent, le gouvernement devrait payer. Il fut donc demandé à la compagnie de produire sa réclamation au ministère des Chemins de fer, pour qu'elle fût mise à l'étude, ce qui fut fait. Le gouvernement ne pouvait mieux faire que de confier l'examen de cette réclamation au ministère

même qui est spécialement chargé des questions de chemin de fer, et dont les fonctionnaires, expérimentés qu'ils sont, pouvaient dire si cette réclamation était juste et raisonnable. J'ignore le nom de ceux d'entre eux qui ont fait la vérification des états de compte qui constituaient la réclamation en question, mais je sais que ces états furent examinée et verifiés par des fonctionnaires du ministère des Chemins de fer. Le député de Lanark-sud dit que l'indemnité accordée par la cour de l'Echiquier représente le même montant que celle au sujet de laquelle la Compagine McKenzie et Mann et les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer se seraient entendus. Il n'y a jamais eu pareille entente de la part de ces fonctionnaires, ni de la part du gouvernement avec la dite compagnie. Les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer n'avaient droit de faire aucun arrangement, ils devaient se borner à l'examen de la réclamation, et à faire rapport de cet examen au ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux se rendirent au Yukon et y firent l'inventaire des matériaux et de l'outillage que la compagnie avait en mains.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est ce que j'ignorais, mais je sais qu'on a pris tout le soin possible, comme il le fallait d'ailleurs, car à l'époque où le gouvernement a décidé de faire étudier cette déclaration, le chiffre en était très considérable et même beaucoup plus considérable qu'on ne l'eût jamais pensé. Ce que le député de Lanark-sud aurait dû dire, c'est que le jugement de la cour de l'Echiquier prouve que les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer ont examiné la réclamation comme il convenait : c'est d'ailleurs ce qui ressort du jugement de la cour. Après la vérification et après qu'il en eut été fait rapport, nous nous sommes trouvés dans cette situation-ci : Devions-nous soumettre cette réclamation au parlement ou nous en tenir à la conclusion à laquelle les fonctionnaires en étaient arrivés, ou bien faire examiner ces états de compte de nouveau? Nous savions bien que le parlement tiendrait à la plus stricte vérification de ces états de compte.

L'honorable M. HAGGART : Avant que l'honorable ministre (M. Sifton), aille plus loin, je lui demanderai s'il n'y a pas eu un arrangement ou une convention entre MM. Mackenzie et Mann et le ministère des Chemins de fer et Canaux au sujet des prix ou du montant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il n'y a eu aucun arbitrage quelconque.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai jamais entendu dire qu'il y eût eu arbitrage.

L'honorable M. HAGGART : Je ne dis pas qu'il y en a eu ; mais n'y a-t-il pas eu un règlement entre les représentants de Mackenzie et Mann et les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux au sujet des prix, des montants et des réductions?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas au ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le gouvernement a décidé de rendre à Mackenzie et Mann l'argent qu'ils avaient consacré à l'exécution de leur contrat ou de leur entreprise et qu'ils avaient dépensé d'une façon justifiable. Ils ont produit un état de compte et nous l'avons adressé au ministère des Chemins de fer et Canaux pour mettre les fonctionnaires de ce ministère à même de juger du montant qu'il convenait de rembourser à ces entrepreneurs. Mon honorable ami (M. Haggart), demande si ce montant a été accepté. S'il entend par consentement la production de l'état de compte au ministère des Chemins de fer et la conclusion à laquelle les fonctionnaires de ce ministère en sont arrivés quant au montant qu'il était raisonnable d'après eux, de payer, c'est bien là un consentement. C'est pour cela que l'état de compte avait été produit, mais les fonctionnaires n'ont pas reconnu qu'il fallait payer le montant même qui apparaissait dans l'état de compte produit par les entrepreneurs ; ils ne jouaient que le rôle d'experts et rien de plus ; ils n'avaient pas à décider s'il fallait payer ce montant là ou un autre montant, et le gouvernement n'était pas tenu de se conformer au résultat de leur examen. Certes, et nous l'avons bien compris, la Chambre ne devait pas trouver raisonnable qu'on la priât de sanctionner un paiement de ce genre sans qu'il eût été fait au réalable un examen minutieux de la réclamation. Après que la vérification dont étaient chargés les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux, eut été terminée, nous avons donc soumis la réclamation au juge de la cour de l'Echiquier pour qu'il nous donnât son opinion, et cela, afin d'écarter tout doute au sujet de l'exactitude de la vérification des comptes et de la légitimité de leur paiement.

C'est en nous basant sur l'opinion du juge quant au résultat des travaux des experts que nous venons soumettre ce montant à la considération des comités et lui demander l'autorisation de payer. Je ne vois pas quel meilleur moyen le gouvernement aurait pu prendre pour arriver à un règlement équitable de cette question, et j'ose dire que dans le cours de ce débat, les honorables messieurs de la gauche seront incapables de dire ce que le gouvernement aurait pu faire de plus que ce qu'il a fait en vue de ce règlement. Nous avons voulu protéger les deniers publics, les intérêts du peuple et ceux de cette Chambre par les meilleurs moyens ou plutôt par le seul moyen à notre dispo-

sition. Dans les circonstances, bien que ce montant soit considérable, et peut-être plus considérable encore que nous ne l'avions prévu, nous ne sommes pas prêts à dire qu'il soit injuste et déraisonnable de le payer. Qu'avons-nous fait comme gouvernement au sujet de cette affaire ? Nous avons décidé de prendre une certaine attitude, et nous en avons accepté toutes les conséquences. Nos amis de la gauche n'étant pas la majorité dans cette Chambre ont cherché à paralyser nos efforts et à empêcher la réalisation de nos vœux, afin de mettre la majorité dans l'impossibilité d'administrer les affaires de l'état à sa guise, et pour cela, ils ont cru bon de faire rejeter le bill par une autre autorité. Le temps prouvera que leur attitude à ce sujet n'était pas de nature à plaire au peuple. Si la convention que nous avions d'abord en vue s'était réalisée comme nous le voulions, il y aurait eu un chemin de fer canadien au Yukon, un chemin de fer que nous aurions atteint au moyen d'une voie navigable où nous avons droit de circuler, et nous aurions abordé sur notre propre territoire en suivant une route canadienne. Le projet de ce chemin de fer comprenait un prolongement jusqu'à un port de la Colombie Anglaise, et si la première section de ce chemin avait été construite, la seconde l'aurait été aussi bientôt après, et nous aurions eu, il y a déjà longtemps, dans la Colombie Anglaise, le grand appoint d'un port océanique d'où serait parti un chemin de fer qui se serait étendu à travers le territoire canadien et nous aurait permis d'atteindre le Yukon sans passer par le territoire américain.

Telle est la position où le pays se trouverait aujourd'hui. Il ne lui en aurait pas coûté un seul sou, et quant à l'importance de ce projet, le chef du parti conservateur l'a admise dès cette session-là même, en disant dans cette Chambre que ce gouvernement devrait faire une loi en vertu de laquelle nous construirions ce même chemin aux frais du pays et moyennant un prix énorme. Voilà la position dans laquelle le parti conservateur s'est mis en faisant une telle déclaration au parlement de ce temps-là.

Mais quelle est la situation à l'heure qu'il est ? Au lieu d'un chemin de fer canadien, d'un port océanique canadien, et d'un commerce canadien, qu'avons-nous ? Si nos amis de la gauche trouvent que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes, grand bien leur fasse. Notre territoire, à l'heure qu'il est, se développe rapidement, il s'y fait un grand commerce qui va toujours augmentant, et cependant, il nous est absolument impossible d'y parvenir, au moins au point de vue commercial et économique, sans passer sur le territoire occupé pr le peuple américain dont nous dépendons absolument en ce qui concerne nos relations avec notre propre territoire. A l'heure actuelle, les steamers qui voyagent sur le détroit de Puget jusqu'à l'Alaska empêchent presque complètement les navires canadiens de faire du transport, et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a adressé à ce gouvernement une requête le priant de l'aider à maintenir sa ligne—la seule ligne canadienne dans cette direction—à cause de la concurrence excessive que lui font les Américains. Telle est notre situation sous le rapport du commerce maritime. Quant au commerce terrestre, si les honorables membres de la gauche veulent bien se donner la peine de jeter l'œil sur les rapports, ils verront qu'il est presque tout entier aux mains des Américains. En haut du Yukon, il l'est tout entier. Les grandes compagnies commerciales sont des compagnies américaines, et par le fait même qu'il nous faut traverser le territoire américain pour nous rendre chez nous, et que nous nous trouvons ainsi environnés d'obstacles de toutes sortes, en ce qui concerne le commerce, il est pour ainsi dire impossible aux marchands canadiens de faire concurrence aux Américains sur une base équitable.

Enfin, M. le président, laissant de côté pour le moment la question du commerce, je dirai que nous nous trouvons dans une situation si malheureuse et si humiliante qu'il est impossible à un de nos policiers ou de nos soldats d'atteindre notre propre territoire sans ôter son uniforme et demander au gouvernement américain la permission de traverser le territoire américain. A qui la faute ? A nos amis de la gauche. Bien plus, nous ne pouvons pas transporter un prisonnier de Dawson à un pénitencier de l'ancien Canada, parce qu'il nous faudrait le faire passer par le territoire américain, et que là on pourrait nous demander de le rendre, et de fait, on nous le demanderait si nous osions tenter l'aventure.

Qui est responsable de cette situation souverainement humiliante et ridicule ? Ce sont nos amis de la gauche ; ils nous ont mis dans l'alternative de l'endurer ou de faire des dépenses énormes pour construire un chemin de fer qui ne se serait étendu que sur le territoire canadien. Leur attitude dans ce temps-là a eu encore cet effet tout particulier : Le premier ministre l'a dit, on avait accordé une charte pour la construction d'un chemin de fer depuis la ville de Skagway ; c'était le chemin de fer du Yukon britannique, vulgairement connu aujourd'hui sous le nom de chemin de fer de la Passe-Blanche. Il est à la connaissance de plus d'un député que les initiateurs de ce projet vinrent à Ottawa et y restèrent un certain temps pour savoir si le bill du chemin de fer de messieurs McKenzie et Mann serait adopté ou non, avant de demander à leurs amis de souscrire un seul dollar pour la contruction du chemin de la Passe-Blanche. Dès qu'ils eurent appris que le Sénat avait rejeté ce bill, ils s'empressèrent de s'assurer les deniers nécessaires à la construction du chemin de fer. Si le bill n'avait pas été rejeté, si messieurs McKenzie et Mann avaient obtenu leur charte, le chemin

de fer de la Passe-Blanche n'aurait jamais existé, car ses initiateurs n'auraient jamais voulu risquer un dollar dans cette entreprise. Quel est aujourd'hui le résultat de tout cela ? Le refus d'une charte à messieurs McKenzie et Mann ayant donné lieu à la construction du chemin de fer de la Passe-Blanche, l'existence de ce chemin rend pour ainsi dire impossible, au point de vue économique, l'obtention de l'argent qu'il faudrait se procurer en négociant sur une base commerciale, pour assurer la construction d'un autre chemin de fer sur le sol canadien. Donc, tant que le développement du commerce dans cette région ne justifiera pas le gouvernement canadien de faire des sacrifices énormes pour y construire un chemin de fer, nous n'aurons pas de chemin de fer canadien là, et nous resterons dans l'impossibilité de faire quoi que ce soit sans la permission des Américains. Je dois dire que jusqu'à présent nos rapports avec le gouvernement américain au sujet du droit de passer sur la langue de terre américaine qui comprend la ville de Skagway ont été assez satisfaisants ; mais pour peu qu'on veuille y réfléchir on saisira toute la difficulté de la situation où se trouve le Canada en se voyant incapable de communiquesr avec cette partie de son territoire sans la permission d'un pouvoir étranger. Tout ce qu'il me reste à dire, c'est que le gouvernement regrette beaucoup d'avoir à demander au comité de payer cette somme de deniers; mais il est convaincu que l'attitude prise par lui dans ce temps-là, par rapport à cette entreprise, était la bonne, et même il croit encore plus aujourd'hui que dans ce temps-là que le bill qu'il a soumis au parlement était conforme à l'intérêt public et aurait dû être adopté.

M. BORDEN (Halifax) : Combien a-t-on estimé qu'un chemin de fer comme celui qu'on s'était proposé de construire en vertu de ce contrat, devait coûter ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si j'avais ici l'estimation des ingénieurs, je serais très heureux de répondre à l'honorable député.

M. OSLER : Je n'entends pas discuter la question de ce paiement au point de vue du droit constitutionnel, ni la question de savoir s'il faudrait le faire tel qu'on nous le propose ; mais, me plaçant au point de vue du principe d'affaires, j'admets parfaitement que l'on paie à MM. Mackenzie et Mann les entrepreneurs, tout le montant qu'on aura jugé leur être dû, c'est-à-dire un montant égal à celui qu'ils ont dépensé en vertu du contrat fait par eux de bonne foi avec le gouvernement qui, à ce sujet, fut approuvé par une très grande majorité de députés. Je crois que, dans ces circonstances, un entrepreneur a raison de faire immédiatement de grandes dépenses et, à mon avis, le gouvernement et cette Chambre devraient rendre à ces messieurs tout ce qu'ils ont dépensé raisonnablement en exécution de leur contrat. Il se peut que le gouvernement ne se trouve pas à recommander précisément le montant dû ; mais il ressort de ce débat que c'est là pure matière d'opinion. Il est évident que le montant adjugé par la cour de l'Echiquier est le même que celui reconnu dû entre le gouvernement et les entrepreneurs avant que l'état de la réclamation eût été soumis à la cour de l'Echiquier.

Le PREMIER MINISTRE : Non pas.

M. OSLER : C'est la seule conclusion à laquelle il soit permis d'en arriver, parce que le montant reconnu par la cour est précisément celui au sujet duquel le gouvernement avait consenti avant que la cause fût soumise. Il est très évident aussi que la cour de l'Echiquier n'a que fort peu étudié l'état de la réclamation ; il n'a jamais été fait de preuves par rapport aux item de cet état de compte. C'est ce qu'on s'explique facilement par le fait que tout le montant demandé à cette Chambre au sujet d'honoraires et de déboursés, ne dépasse guère $800. Je n'ose pas dire, d'après le débat que j'ai entendu, si le montant qui a été adjugé était bien celui qui devait l'être ou non. Mais il me semble que l'idée de payer à ces entrepreneurs ce qu'ils ont dépensé de bonne foi en vertu de ce contrat devrait être approuvée par cette Chambre. Quant au contrat même que le ministre de l'Intérieur a essayé de défendre, je le crois très défectueux. La déclaration du ministre concernant sir Charles Tupper a été entendue dans cette Chambre pour la première fois ce soir, et j'ose dire qu'elle ne l'aurait pas été si sir Charles Tupper se fût trouvé ici. A tout événement il l'aurait contredite d'une façon formelle. Sir Charles Tupper a dit dans ce temps-là, il est vrai, qu'il était sage de construire ce chemin de fer, mais il a en même temps condamné les termes du contrat, comme l'ont fait tous les membres de la gauche et tous les citoyens à qui il est arrivé de les étudier. Mais procédons. Il est du devoir d'un gouvernement de trouver le moyen de se tirer des embarras qui peuvent résulter des responsabilités qu'il a assumées. Mais qu'a fait le gouvernement lorsque le bill qu'il avait présenté eût été repoussé par le Sénat ? A-t-il cherché à atteindre quand même le but qu'il s'était proposé ? Non. Il a abandonné ce bill et a renoncé à faire ce qu'il aurait fallu pour assurer le triomphe de cette mesure, sachant bien que ses partisans et tout le pays refuseraient de l'appuyer s'il voulait accorder une autre entreprise. Si nous sommes aujourd'hui dans une condition si humiliante comme le dit le ministre de l'Intérieur, qu'est-ce qui empêche le gouvernement de présenter un bill pour la construction d'un autre chemin de fer à des conditions à peu près semblables ? Je crois bien qu'on ne niera pas qu'il soit possible de faire faire ces travaux à des conditions beaucoup plus

favorables aujourd'hui que dans ce temps-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne pourrions pas les faire faire aujourd'hui à des conditions aussi favorables.

M. OSLER : Tellement favorables qu'il n'y aurait pas à les comparer à celles de ce temps-là. Si, à cette époque, cette entreprise devait coûter d'immenses concessions de terres et de privilèges en faveur de MM. Mackenzie et Mann, tout cela doit valoir aujourd'hui beaucoup plus. Tels étaient les termes de ce contrat, qu'ils suffisaient à faire croire que ce pays avait perdu le sens de la justice et de l'équité ; aussi le gouvernement s'empressa-t-il de renoncer à toute idée de s'occuper davantage du bill du Yukon.

Qu'avons-nous vu au cours de cette session ? Le gouvernement a donné à MM. Treadgold et Barwick, une entreprise inférieure à la précédente en valeur par cela même qu'elle est d'une portée et d'un volume inférieur, mais absolument semblable dans ses stipulations, convention tout aussi scandaleuse que le contrat du chemin de fer du Yukon ; or, qu'est-il arrivé à ce sujet ? Le gouverneur du Yukon accourt à la capitale, fait des remontrances au gouvernement, l'avertit qu'il éclatera une révolution au Yukon si l'on met cette convention à exécution ; et aussitôt, le gouvernement fait disparaître de cette convention les stipulations répréhensibles. Pourquoi a-t-on fait pareilles stipulations ? C'est que le gouvernement ignorait ce qu'il donnait ou qu'il avait un but inavouable, puisque du moment qu'on lui signale les stipulations scandaleuses de ce contrat, il s'empresse de les abroger. Si le chemin de fer, dont le Sénat a empêché la construction en rejetant le bill en question, est aussi important que le prétendent quelques membres du cabinet, le gouvernement pourrait facilement le faire construire aujourd'hui à des conditions bien plus favorables que celles stipulées au contrat de Mackenzie et Mann.

Aujourd'hui le Sénat est virtuellement partisan du cabinet et celui-ci n'est plus en lieu de craindre que la Chambre haute rejette les mesures ministérielles. Ma carrière parlementaire n'est pas assez longue pour me permettre de me prononcer avec autorité, mais, j'affirme qu'il est arrivé fort rarement que le Sénat rejette deux fois une même mesure. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas fait de nouveau voter le bill relatif au chemin de fer du Yukon ? Parce que ce bill était si défectueux, cette entreprise était si répréhensible et tellement contraire aux lois du pays, qu'il n'a pas osé en saisir de nouveau la Chambre. J'avais l'intention de me borner à la question d'intérêt public et aux principes qui régissent le paiement de ces deniers, et je ne me serais pas écarté de cette question, si le ministre de l'Intérieur n'avait jugé à propos de se constituer le défenseur de cette politique. Quant au paiement de cette somme à MM. Mackenzie et Mann, si ce compte est légitime et n'a rien d'exagéré, le gouvernement à mon avis doit le payer.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), nous a parlé de l'humiliation infligée au pays par l'attitude du Sénat en rejetant ce contrat. Il ne semble pas comprendre toute l'humiliation qu'il inflige à ses collègues par les paroles qu'il vient de prononcer. Le Canada, s'est-il écrié, a perdu le commerce du Yukon et bien d'autres maux ont fondu sur ce territoire, par suite de l'attitude du Sénat en rejetant ce bill. Combien coûtera la construction de ce chemin de fer, lui ai-je demandé, et il a gardé le silence. Qui empêchait le gouvernement de construire le chemin de fer en question, cette année-là même, s'il l'eut voulu.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La construction de ce chemin de fer eût entraîné de grands frais.

M. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement a reculé devant cette perspective et n'a pas hésité à infliger au pays l'humiliation dont parle le ministre. Nous aurions pu construire ce chemin de fer à un prix bien inférieur à celui stipulé au contrat conclu avec MM. Mackenzie et Mann. Indépendamment de la question des frais que la construction de ce chemin de fer par l'Etat aurait entraînés, c'est sur le parlement que retombe la responsabilité de cette question, et si l'exposé du ministre de l'Intérieur est conforme à la vérité des faits, le gouvernement a manqué à son devoir en n'inscrivant pas au budget un crédit dans ce but. Ces messieurs sont pris dans un dilemne. Ou bien l'affirmation du ministre n'est pas conforme à la vérité des faits, ou, si elle l'est, le gouvernement a manqué à son devoir, en ne portant pas au budget le crédit voulu et en ne construisant pas lui-même ce chemin de fer, au besoin. Je serais curieux de savoir comment le ministre pourrait sortir de ce dilemne. De fait le gouvernement a semblé s'opposer à la construction d'un chemin de fer au Yukon. Lorqu'une compagnie demande une charte au parlement, le gouvernement en rejetant la mesure proposée qui ne grevait nullement le trésor public, déclara expressément que tant que la question serait à l'étude, il n'autoriserait aucune compagnie à construire ce chemin de fer, et il a fait rejeter cette charte par ses partisans. Or, cette question resta à l'étude pendant toute une année. Pourquoi l'année suivante, le gouvernement n'a-t-il pas saisi le parlement d'un projet de loi pour la construction d'un chemin de fer, si sa construction était de si grande urgence ? Pourquoi a-t-il laissé écouler une période de quatre années et se perpétuer l'état de choses décrit par le ministre de l'Intérieur, ce soir même ? Le

ministre nous parle de l'humiliation infligée au pays par l'attitude des députés de la gauche, eux qui n'ont pas le pouvoir de régler la question. Mais, c'est sur lui-même et sur ses collègues que rejaillit cette humiliation, en raison de l'attitude qu'il vient de prendre.

Quant à cette dette, je m'accorde à dire avec le député de Toronto (M. Osler), qu'il faut la payer. C'est la conduite du gouvernement que nous censurons relativement à ce contrat, mais nous ne nous opposons nullement au paiement de la réclamation de MM. Mackenzie et Mann.

J'ai encore une observation à faire en réponse au ministre de l'Intérieur. Au cours de la session de 1898, lorsque cette question fut débattue un mois durant, ainsi que pendant la session de 1899, le ministre de l'Intérieur se trouvait face à face avec sir Charles Tupper, et il n'a jamais osé, en sa présence, faire pareilles allégations. Ces messieurs sont quelquefois fort chatouilleux au sujet des observations qu'on se permet à l'endroit des absents. Au cours de la session de 1898 cette question a été discutée à fond et ressassée à satiété, et jamais je n'ai entendu le ministre porter des accusations comme celles qu'il a lancées ce soir. Maintenant que sir Charles Tupper est absent, le ministre lui impute des motifs inavouables et lance contre lui des accusations qu'il n'a jamais osé formuler en présence de l'ancien chef du parti conservateur.

Il est un autre fait auquel je désire faire allusion. C'est le parti conservateur, prétend-il, qui a fait rejeter cette mesure par le Sénat. Eh bien, s'il faut en croire toutes les rumeurs qui ont foisonné à cette époque, il y a un grand nombre de libéraux qui, pour obéir à la discipline de parti, ont voté cette mesure, bien qu'ils lui fussent tout aussi hostiles que les députés de la gauche. S'il faut ajouter foi à ce que nous disent ces messieurs de la Chambre Haute, quelques-uns de ces députés libéraux ont usé de leur influence auprès des sénateurs, pour faire rejeter cette mesure, car, forcés qu'ils étaient de donner leur appui au gouvernement dans cette Chambre, ils n'en étaient pas moins convaincus que l'adoption de ce projet de loi devait porter préjudice au pays.

Je ne m'attarderai pas à discuter nombre de questions abordées par le ministre de l'Intérieur, sans doute dans le but de flatter l'opinion publique et de se concilier la faveur populaire. A mon avis, il est de notre devoir de payer ces entrepreneurs, mais en même temps, le gouvernement me paraît digne de censure, pour avoir conclu un semblable marché, sans avoir au préalable obtenu l'autorisation du parlement, avant de grever le pays de tous ces frais.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai un mot à dire en réponse aux observations du chef de l'opposition et du député de Toronto (M. Osler). Ces messieurs ont répété dans cette Chambre que le compte qu'on demande au parlement de payer a été réglé entre MM. Mackenzie et Mann et le ministère des Chemins de fer et Canaux. Je ne sais vraiment où ils ont puisé pareils renseignements ; car il n'en est absolument rien, et cette affirmation est purement fantaisiste.

M. BELL : Est-ce que les fonctionnaires du ministère qui ont vérifié ces comptes n'ont pas fait rapport au gouvernement ou au ministère des Chemins de fer?

Le PREMIER MINISTRE : Voici les comptes mêmes présentés par MM. Mackenzie et Mann, et qui ont été apurés mainte et mainte fois par les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux et cela avec le plus grand soin possible.

M. BELL : Quelle est la totalité de ces comptes?

Le PREMIER MINISTRE : Environ $302,000.

M. BELL : C'est virtuellement la même somme que celle adjugée par la sentence arbitrale.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sais ce qu'il peut y avoir de mystérieux dans le fait que le vérificateur officiel a constaté l'exactitude des comptes apurés par les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux. Messieurs Mackenzie et Mann ont transmis leur compte au gouvernement. Ces comptes ont été mainte et mainte fois vérifiés par les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer. On en a éliminé certains item, tous les profits réclamés par Mackenzie et Mann, et après vérification de ces comptes par les fonctionnaires du ministère, le gouvernement a ordonné qu'ils fussent soumis à un juge. Ce juge vérificateur s'est acquitté de sa tâche avec un grand soin sans doute, et je suis étonné qu'on révoque en doute l'exactitude du travail du juge Burbidge.

M. BELL : Le ministre de l'Intérieur vient de dire que le juge vérificateur a basé sa décision sur les documents qui lui ont été soumis et que ces documents sont ceux-là même qui ont été apurés par les fonctionnaires du ministère.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député trouve-t-il à redire à la chose?

M. BELL : Le juge n'a consulté que ces documents.

Le PREMIER MINISTRE : Si le juge vérificateur a constaté que ces documents constituent une preuve suffisante, sans qu'il fût besoin de recourir à d'autres preuves, l'honorable député insinue-t-il que M. le juge Burbidge n'a pas agi correctement ?

M. BELL : Non.

Le PREMIER MINISTRE : Parce que M. le juge Burbidge n'a pas exigé la production de preuves autres que celles soumises par le

ministère, l'honorable député conclut qu'il y a lieu de révoquer en doute l'exactitude de sa vérification. Je ne sache pas qu'il y eut lieu de chercher d'autres preuves. Puisque M. le juge Burbidge déclare dans son rapport qu'une certaine somme est légitimement due, je suis convaincu qu'il a trouvé dans ces documents une preuve qui l'autorisait à rendre cette décision.

M. BELL : Le premier ministre nous a dit dans le cours de ses observations que le juge de la cour de l'Echiquier n'a agi qu'à titre de vérificateur.

Le PREMIER MINISTRE : Certainement.

M. BELL : Par conséquent, le juge n'a pas examiné d'autres documents que ceux qu'on nous a présentés ici. L'intérêt est-il compris dans la sentence arbitrale?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BELL : En ajoutant un montant légitime d'intérêt aux $300,000 en question, la somme se rapproche passablement de celle de la sentence arbitrale.

Le PREMIER MINISTRE : Si le juge a constaté que la somme revendiquée est légitimement due, pourquoi l'honorable député lui reproche-t-il de le déclarer? Il n'avait pas d'autre ligne de conduite à suivre. Que M. le juge Burbidge se soit acquitté de sa tâche avec tout le soin voulu, c'est ce qui ne saurait faire doute aux yeux de tous les députés qui connaissent son honorabilité ; et puisque, dans son rapport, il déclare que ces comptes sont exacts, cela doit suffire pour dissiper tous doutes à cet égard.

Je dois un mot de réponse au chef de l'oppositon. Il blâme le gouvernement d'avoir refusé à une compagnie l'autorisation de construire un chemin de fer de communication avec le Yukon. La chose est parfaitement vraie. Mais pourquoi avons-nous refusé cette autorisation? Parce qu'en accordant cette charte, nous aurions autorisé l'établissement de communications avec le Yukon par voie fluviale américaine, et au point de vue de la création d'un chemin de fer national, nous n'aurions rien gagné à communiquer avec le Yukon à travers le territoire américain. Il fallait se garder de compliquer davantage la solution de la question de la frontière : question qui nous causait déjà force embarras. L'honorable député nous reproche, en outre, de n'avoir pas présenté de nouvelles mesures pour la construction d'un chemin de fer, après que le Sénat eût rejeté le bill en question. Entre la construction d'une chemin de fer vers le Yukon en 1898 et sa construction à une époque ultérieure, il y a toute la différence du monde. A l'époque où nous demandâmes au parlement de sanctionner la convention intervenue avec MM. Mackenzie et Mann pour la construction d'un chemin de fer de Telegraph-Creek au lac Teslin, il n'existait pas de chemin de fer entre Calgary et le lac Bennett.

Sir WILFRID LAURIER.

Il est malheureusement trop vrai que c'est par la voie de Skagway que se trouve la meilleure ligne de communication par chemin de fer avec le Yubon. C'est la ligne la plus courte. Avant 1898, il eût été impossible d'engager les entrepreneurs à placer leurs capitaux dans une pareille entreprise, parce qu'il n'y avait pas de ligne rivale qui pût les concurrencer. Or, maintenant qu'il existe un chemin de fer vers le Yukon, chemin de fer construit au cours de l'été de 1898, tout le monde le comprend. La construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer de Telegraph-Creek au lac Teslin entraînerait des frais bien plus considérables. Le chef de l'opposition nous dit que les stipulations consenties en faveur de Mackenzie et Mann étaient marquées au coin de la prodigalité. Bien au contraire, j'ose affirmer que si nous offrions les mêmes conditions aujourd'hui, il n'est pas une seule société d'entrepreneurs qui consentirait à construire le chemin de fer à ce prix. En 1898, on s'écriait ici même que nous accordions à MM. Mackenzie et Mann une énorme étendue du territoire aurifère. De fait, depuis cette époque, il ne s'est pas fait une seule découverte d'or dans tout ce territoire, en dehors de la rivière Klondyke, si l'on excepte la découverte qui a eu lieu l'hiver dernier sur la rivière Stewart. Quant au territoire où nous avions accordé à MM. Mackenzie et Mann l'option pour la délimitation de leurs concessions minières, il ne s'y est pas fait une seule découverte. Je le répète, il n'y a pas une seule société d'entrepreneurs qui voudrait se charger de la construction de ce chemin de fer aux conditions accordées à MM. Mackenzie et Mann. Si cette convention avait été sanctionnée à l'époque en question, ils auraient eu le monopole ; tandis qu'aujourd'hui il leur faudrait concurrencer le chemin de fer américain qui possède le monopole. Voilà pourquoi depuis cette époque, nous n'avons pas voulu demander au parlement d'autoriser la construction de ce chemin. Il est possible que dans un avenir plus ou moins rapproché, il nous faille proposer au parlement quelque projet de ce genre. Il nous est impossible de demeurer bien longtemps dans la situation actuelle et de rester à la merci de la compagnie de chemin de fer américaine qui nous donne accès à notre propre pays. Non seulement cette situation est humiliante, mais comme le fait observer le ministre de l'Intérieur elle est pleine de danger. L'année dernière, on nous a appris qu'il y avait une conspiration dans les environs de Skagway de la part de quelques Américains qui voulaient envahir le pays et s'en emparer. Cette conspiration a existé, mais je suis heureux de le dire, elle s'est résumée à peu de chose. Toutefois, en égard au caractère de la population dans ces parages, ces tentatives d'invasion peuvent se renouveler à tout moment. Et nous sommes absolument impuissants. Quand il s'agit de transporter des soldats dans ce territoire, comme l'a fait observer le ministre de l'Intérieur,

force nous est de les y transporter comme simples citoyens ; car ils ne peuvent s'y rendre comme force militaire. Il nous faut presque les introduire au pays en contrebande. Voilà une position des plus alarmantes et notre devoir sera de demander au parlement d'y remédier. Quand le parlement sera saisi de cette proposition, il comprendra quelle insigne bévue a été commise en 1898.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a deux choses qui tourmentent le chef de l'opposition. D'abord, à son dire, je me suis mis dans une position humiliante en déclarant que le pays souffre de l'absence d'un chemin de fer et que le gouvernement n'est pas tenu de saisir de nouveau la Chambre d'une mesure relative à la construction de ce chemin de fer. Si l'honorable député a jamais le bonheur de siéger à la droite de l'Orateur, il s'apercevra bientôt d'une chose : c'est qu'il y a beaucoup de réformes qui seraient utiles au pays et dont l'absence lui est préjudiciable, qu'il est impossible de faire voter par le parlement. Voilà la situation actuelle au Canada à beaucoup d'égards. On le sait, le Canada souffre de l'absence d'un chemin de fer d'entier parcours, en territoire canadien, communiquant avec le district du Yukon, et, cependant, nous ne sommes pas en mesure de recommander au parlement de consacrer un crédit suffisant à la construction de ce chemin de fer. Voilà la situation définie d'une manière bien claire et bien intelligible. L'honorable député affirme à tort que c'est placer le gouvernement dans une situation humiliante que d'avouer franchement la chose. L'honorable député prétend que je n'aurais pas osé répéter, en présence de sir Charles Tupper, ce que j'ai dit au sujet de sa visite et des aveux qu'il m'a faits à ce sujet. Malheureusement, je n'ai pas bien entendu les observations du député de Toronto-ouest (M. Osler) ; mais un collègue me dit que l'honorable député se range à l'avis de son chef à cet égard. Les honorables députés, au cours de ce débat, semblent oublier bien des choses, et ils oublient surtout la discussion qui a eu lieu ici même sur cette question. On se rappelle sans doute ma réponse à sir Charles Tupper, chef de l'opposition à cette époque, lorsqu'il fit sa célèbre volte-face et lorsque sous l'inspiration du député de York-est (M. Maclean), il consentit à se rétracter et à prendre une attitude diamétralement opposée à sa propre opinion, et cela, parce que le député de York-est et ses collègues pensaient que le parti pourrait bénéficier de cette attitude. Il m'est bien permis, même en l'absence de sir Charles Tupper, de revenir sur un fait qu'il a lui-même avoué. Que le chef de l'opposition relise dans le compte rendu officiel de 1898 le texte de mes observations au cours du débat sur le projet de loi relatif au chemin de fer Yukon et il constatera qu'en premier lieu, j'ai attiré l'attention sur le fait que sir Charles Tupper avait fait volte-face sur cette question en prenant une attitude diamétralement opposée à ses propres opinions, et qu'il y avait été forcé par ses partisans. Je citai ensuite le compte rendu d'une entrevue avec sir Charles Tupper, publié dans les colonnes du Mail et Empire. Voici mes paroles :

L'autenticité de cette conversation est attestée par le député de York-est (M. McLean), celui-là même qui, au sein du parti conservateur, remplit le rôle d'agent secret et de mentor du chef de son parti.

Je ne sais si l'honorable député remplit encore ce rôle à l'endroit du chef actuel de l'opposition.

Le correspondant du "Mail and Empire", paraît-il, demanda à sir Charles Tupper d'exprimer son avis de la convention faite par le gouvernement. Voici ses paroles :—

"La route choisie est la meilleure possible. Au cours de mon voyage dans l'ouest, je suis allé aux renseignements et je me suis convaincu que le Canada a le devoir d'établir à brève échéance des communications avec le Yukon. Je représentai au gouvernement de la Colombie Anglaise qu'il est de son devoir de coopérer avec le gouvernement fédéral, afin d'assurer la construction d'un chemin de fer reliant la rivière Stikine au lac Teslin. A Winnipeg, j'ai déclaré que cette entreprise est d'urgence, et à mon retour à Ottawa, je me suis rendu sans retard chez M. Sifton, et je lui ai représenté qu'il est de toute urgence d'établir cette route de communication, afin d'accaparer le commerce canadien.

M. MACLEAN : On a donné à entendre dans tout le cours de ce débat que le Sénat canadien a commis un acte répréhensible, en rejetant le bill en question. Si jamais le Sénat a prouvé la nécessité de son existence, c'est bien en repoussant cette mesure. Ces messieurs ont une idée favorite qu'ils ne cessent de formuler : C'est que, grâce à leur majorité dans cette Chambre, ils doivent infailliblement l'emporter dans le parlement, mais le parlement canadien se compose de deux Chambres jouissant d'une égale autorité, de concert avec le Gouverneur général. Ce n'est pas la force du nombre au parlement qui l'emporte, mais c'est l'opinion publique qui en dernière analyse, gouverne ; et l'opinion publique, dans la circonstance en question, a trouvé un légitime interprète dans le Sénat qui a rejeté cette infâme proposition.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dans quel sens l'opinion publique s'est-elle prononcée en 1900 ?

M. MACLEAN : Dans quel sens l'opinion publique se prononcera-t-elle le 29 de ce mois dans la province d'Ontario ? Le ministre de l'Intérieur qui vient de quitter son fauteuil, n'a jamais pu pardonner au parlement d'avoir rejeté son projet favori, ni à l'opinion publique de l'avoir condamné. S'il n'a pas réussi à le présenter de nouveau à la Chambre, c'est qu'il lui a été impossible de le faire approuver par l'opinion publique. Une autre chose qu'il n'a pu digérer, c'est que le parti conservateur, par l'organe de

son chef, s'était en quelque sorte engagé à appuyer sa proposition, et qu'à défaut de cet appui, sur lequel il comptait, il lui a été impossible de faire voter son projet. Le gouvernement actuel en est rendu au point qu'il ne saurait saisir la Chambre d'une mesure quelconque sans que le parti conservateur l'ait au préalable approuvée. S'agit-il de lancer quelque grand projet de chemin de fer, le gouvernement cherche d'abord à obtenir l'appui de l'opposition, et fort de cet appui, il saisit la Chambre de sa mesure. Or, tout cela est fini.

Le gouvernement, ou du moins quelques-uns des membres de l'administration ont en vue un grand projet relatif au canal de la baie Georgienne. L'année dernière, on a fait circuler dans la Chambre une requête que l'on a fait signer d'abord par les députés de la gauche pour les compromettre en faveur du projet. Je condamne cette manière d'agir. On crie beaucoup aujourd'hui dans le pays que l'insuccès du projet est dû au fait que l'on ne pouvait compter sur l'appui du chef de l'opposition. Il faut que cela cesse, et que le gouvernement prenne seul la responsabilité de son projet.

On nous dit ce soir que le projet du gouvernement n'a pas réussi parce qu'il avait l'appui de l'opposition. M. l'Orateur, ce projet n'a pas réussi parce que c'était un mauvais projet, parce que l'on voulait livrer une partie énorme du pays à une compagnie privée dont le but était de lancer sur le marché de Londres une affaire de $16,000,000 ou $20,000,000. Or, si cette proposition eut été acceptée, nous aurions été témoins du plus grand scandale du Yukon que le monde ait vu, et c'eût été une honte pour le pays. Nous n'aurions jamais eu de chemin de fer, ou ce chemin de fer aurait été à la merci des Américains comme l'ont déclaré certains honorables députés à propos de ce projet. Les honorables messieurs n'ont jamais eu le courage de parler d'une route tout à fait canadienne, indépendante des Américains, car ils savaient que cela entraînerait une dépense trop considérable. Je le déclare ce soir devant le pays, jamais le Sénat canadien n'a donné une meilleure preuve de son utilité. Il y a des moments où l'opinion publique ne peut être mieux représentée que dans le Sénat, et c'est ce qui est arrivé dans cette occasion particulière.

M. SPROULE : A mon avis, cette question est une des plus importantes qui aient été soumises au parlement. Elle est importante parce qu'elle comporte la violation du principe bien reconnu du gouvernement constitutionnel, principe d'après lequel l'exécutif est responsable au parlement et le parlement au pays. Dans ce cas l'exécutif a dépensé une somme considérable et extravagante sans consulter le parlement et quelques jours seulement avant la réunion des Chambres. On s'est défendu en invoquant le cas d'urgence. Le contrat fut signé neuf jours avant la réunion du parlement, parce que, a-t-on dit, la chose était extrêmement pressée. Or, qu'est-il arrivé depuis ? Avons-nous été témoins des effets désastreux qui devaient se produire si le projet n'était pas mis à exécution ? Pas du tout. Il fallait, nous disait-on, construire sans retard ce chemin de fer, parce que nous n'avions aucun moyen de transporter nos soldats dans cette partie du pays, et qu'une insurrection était à craindre. Or, y a-t-il eu quelque signe d'insurrection ? La police à cheval n'a-t-elle pas réussi dans cette région comme partout ailleurs à protéger la vie des habitants et la propriété ? Il n'y a là-bas aucune apparence de trouble, mais au contraire tout prouve que la paix et l'harmonie règnent et que l'autorité du parlement canadien a été maintenue comme dans toute autre province du pays. Ainsi donc, les raisons données dans cette occasion tombent d'elles-mêmes.

On nous a dit ensuite, que nous allions perdre le commerce de ce pays qui irait entièrement aux Etats-Unis. Or, je rappellerai aux honorables messieurs qu'il y a un an à peine un de leurs amis faisait, à Toronto, je crois, devant un auditoire commercial, la déclaration établissant que 60 pour 100 du commerce canadien était fait par des Canadiens, que les marchandises fournies aux habitants de cette partie du pays, sont, dans cette proportion, canadiennes ou anglaises et non pas américaines. Ainsi, il n'y a encore rien au fond de cette deuxième prétention. Aucune de ces prédictions ne s'est accomplie.

On a dit, en troisième lieu, que la population devenait si compacte dans cette région qu'elle était exposée à mourir de faim à cause du manque des moyens de transporter les approvisionnements nécessaires. Est-il quelqu'un là-bas qui soit mort de faim ? Personne que nous sachions. Après la défaite du projet devant le Sénat, la population a continué de vivre comme auparavant. On avait d'abondantes provisions, il n'existait aucun signe de famine, les gens continuaient même de jouir des articles de luxe. C'était là une des puissantes raisons que l'on invoquait en faveur de ce bill. Or, comme aucune de ces prophéties ne s'est réalisée, et n'est susceptible de se réaliser, nous croyons avoir raison de dire que le parlement a bien agi cette fois en rejetant ce projet. Mais, pour une autre raison, le gouvernement agit aujourd'hui d'une manière fort irrégulière. Je dis qu'il viole un des principes du gouvernement constitutionnel en faisant des contrats spéciaux, donnant instruction de faire les travaux et encourant des dépenses que le pays aura à payer sans avoir d'abord été consulté. Je ne blâme pas les entrepreneurs qui veulent être indemnisés des pertes qu'ils ont subies. Ils agissaient sur l'ordre du gouvernement et ils savaient que le parlement serait appelé à les indemniser dans le cas où les contrats ne seraient pas ratifiés. Or, nous nous trouvons aujourd'hui dans cette position. Le

cas n'a jamais été prévu par la constitution, l'entreprise n'a pas été autorisée, c'est contraire à tout principe parlementaire, et le ministre de l'Intérieur n'avait aucun droit de faire ce qu'il a fait dans cette circonstance. Ainsi donc, les messieurs de la droite violent un principe reconnu du gouvernement constitutionnel, principe qui devrait être sacré par-dessus tout, non seulement au Canada, mais dans toute colonie de l'empire britannique.

Mais nos honorables adversaires font davantage; ils créent un très mauvais précédent, un précédent dont voudront sans doute profiter dans l'avenir des individus désirant se créer des droits auprès du gouvernement, des gens cherchant à faire de l'argent et qui pourront trouver un gouvernement assez faible et assez serviable pour entrer dans leurs vues—je ne veux parler d'aucun marché malhonnête, mais d'un marché conclu avec la conviction qu'il ne sera pas ratifié par le parlement, car devant cette manière de procéder, en face du précédent ainsi établi, ces gens sauront qu'ils peuvent demander au parlement des compensations non seulement pour la somme affectée à l'entreprise, mais aussi pour l'intérêt de leur argent et les honoraires aux avocats qui auront pris en mains leur cause. Un tel précédent est condamnable tant au Canada que dans toute autre partie de l'empire britannique.

Or, nous voyons aujourd'hui le parti de la réforme, le parti qui plus que tout autre s'est fait le champion des principes constitutionnels, violer impudemment ces mêmes principes et créer en même temps un mauvais précédent plein de menaces pour l'avenir. Et on nous demande d'agir en aveugle quand à la somme à voter.

Les honorables députés de la droite nous disent que la question a été soumise à la cour de l'Echiquier, mais a-t-il été fait quelque déclaration officielle à la Chambre à ce sujet? On ne s'est pas donné plus de peine pour voir si cette affaire de $328,000 était juste, que s'il se fut agi de l'achat d'un chien de $2. Le gouvernement a soumis à la cour de l'Echiquier les comptes de Mackenzie et Mann. Ces comptes furent examinés par un fonctionnaire du ministère des Chemins de fer et Canaux avec instruction, sans doute, de préparer, pour être soumis à la Chambre, un rapport d'une nature assez favorable pour motiver toute action du gouvernement, mais on a négligé de donner à l'opposition l'occasion d'analyser ce rapport et de s'assurer si la dépense devait, ou non, être autorisée.

En examinant soigneusement les comptes, j'ai cru m'apercevoir que le gouvernement n'a pas pris plus d'intérêt à la chose qu'il ne se serait occupé d'une opération comportant une dépense de $100. Il a soumis la question à la cour de l'Echiquier, le juge devant rendre sa décision, mais la cour n'était pas tenue de définir la responsabilité des parties, ou dans quelle mesure le pays était tenu d'indemniser les entrepreneurs de leurs pertes. Cette question n'a été soumise ni à la cour de l'Echiquier, ni à aucun autre tribunal du pays. L'on n'a pas non plus songé à en appeler de la décision de cette cour devant un tribunal supérieur. Le gouvernement prétend avoir suivi le mode ordinaire de procédure. Or, s'il se fut agi d'un contrat ordinaire, adjugé après avoir demandé des soumissions, et que l'entrepreneur eut réclamé $200, $300, ou $3,000 pour des travaux exécutés, le gouvernement aurait soumis cette réclamation à la cour de l'Echiquier, et, dans le cas d'une décision hostile, aurait interjeté appel devant un tribunal supérieur. Est-ce ce qu'il a fait dans le cas actuel? Non. Il a accepté le jugement en silence sans prêter plus d'attention à la chose que s'il se fut agi de payer une réclamation de $100 ou $200. Il n'a pas soumis la question à un tribunal indépendant en vue de faire déterminer les droits légaux des entrepreneurs qui réclamaient cette forte somme, ou la responsabilité légale du pays. On se contente de soumettre la réclamation et demander l'assentiment de la Chambre. Mais il est un autre point d'une grande importance. Après avoir été d'abord imposée à cette Chambre, grâce à la majorité que commande le premier ministre, la mesure fut soumise au Sénat qui en fit une étude sérieuse, et trouva non fondées les raisons qui la motivaient. Voyant là une tentative intempestive et imprudente d'exploitation de domaine public, le Sénat rejeta le bill, et fut d'avis que le jeune Napoléon avait lancé là une de ses opérations incapables de soutenir la lumière du jour. Mais aujourd'hui on demande une indemnité de $328,000 pour ces entrepreneurs. Or, que va dire le Sénat qui a condamné cette entreprise et rejeté le premier bill ? Le Sénat n'a rien à dire aujourd'hui, car il ne pourrait refuser ce crédit qu'en rejetant le bill entier des subsides, chose qu'il ne fera pas, et ainsi cette manière d'agir du gouvernement prive la Chambre Haute du pouvoir de se prononcer sur la question.

Je ne blâme pas MM. Mackenzie et Mann de faire cette réclamation, mais je blâme le gouvernement de lui avoir donné instruction de faire ces travaux. Malgré l'adresse avec laquelle le gouvernement a conduit cette affaire dans le parlement, je suis convaincu qu'il a donné instruction à MM. Mackenzie et Mann de commencer les travaux. Car ces messieurs sont trop intelligents et n'auraient pas commis la bévue de dépenser même $100 sans l'entente avec le gouvernement qu'ils seraient indemnisés si le contrat n'était pas ratifié par le parlement.

Je condamne cette opération, parce que c'est une violation du principe consacré qu'aucune dépense ne doit être faite sans l'assentiment du parlement. En matière d'urgence extrême le gouvernement a le pouvoir de prélever des deniers publics au moyen de mandats du Gouverneur général ; mais dans le cas qui nous occupe le gouvernement n'a pas osé recourir à cet expédient.

Le ministre de l'Intérieur dit qu'en 1900 nous avons fait appel aux électeurs du pays sur cette question et que, comme résultat, nous sommes restés dans l'opposition. Qu'est-il arrivé dans la province de l'honorable ministre ? Sans la corruption la plus éhontée il ne serait revenu ici qu'avec un seul partisan du Manitoba. Que s'est-il passé dans la province d'Ontario qui va avoir à payer la plus forte partie de ce crédit ? Le résultat de l'élection a donné une majorité de 16 ou 18 voix contre le gouvernement ; soit une condamnation évidente de la conduite et de la politique de ces messieurs.

Le ministre de l'Intérieur nous dit qu'il accepte volontiers la responsabilité de cette législation et qu'il compte sur l'appui de la majorité qu'il commande. Or, les majorités ont fait des choses peu recommandables dans le passé, et je ne doute pas que la chose se répète ce soir. Ce n'est pas la première fois que l'honorable ministre fait quelque chose de condamnable et qu'il compte sur sa majorité—j'allais dire servile—pour se faire approuver. On l'a appelé le jeune Napoléon à cause de sa disposition à entreprendre toute chose regardée comme inconstitutionnelle et condamnable par les gens à esprit droit, et en toute occasion il compte sur sa majorité. Nous savons qu'après l'élection de 1896 il fit illégalement des dépenses de deniers publics en violation de tous les principes constitutionnels. Ainsi il ordonna une enquête aux frais du trésor public, sans aucun droit légal. Il fit cela parce qu'il comptait sur sa majorité, et, conséquemment, le fait d'assumer la responsabilité d'une action ne signifie pas que cette action est constitutionnelle ou raisonnable. Il nous dit que dans cette affaire il s'est efforcé de protéger le trésor, tandis que, en réalité, c'est un acte de véritable piraterie contre le trésor. De fait, dans cette affaire ceux même qui devraient protéger le trésor sont les hommes qui le pillent par l'entremise de leurs entrepreneurs. Il n'est rien qui prouve l'exactitude de ces comptes. Il n'y a que la déclaration des entrepreneurs qui demandent le paiement, à même le trésor, de leur réclamation, leurs frais et le reste.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour dire cela l'honorable député a-t-il lu le rapport de l'auditeur du département ? Ignore-t-il que les chèques, comptes et autres documents ont été soigneusement étudiés par le contrôleur ?

M. SPROULE : Quel contrôleur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le contrôleur du ministère des Chemins de fer.

M. SPROULE : Allez demander à mon frère si je suis une canaille.

Quelques VOIX : Oh !

M. SPROULE : C'est le même principe en jeu. Le ministre des Chemins de fer sait comme moi qu'il n'y a pas un employé public sous ses ordres à qui il ne pourra pas faire préparer un compte comme il l'entend.

Quelques VOIX : A l'ordre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est très flatteur pour le corps des fonctionnaires publics.

M. SPROULE : Qu'on me comprenne bien. Je ne veux pas dire que cet employé falsifierait un compte, mais je dis qu'il devait savoir que le ministre désirait faire adopter ces comptes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne pouvait rien savoir de tel.

M. SPROULE : Cet employé serait-il prêt à soulever les objections qu'il soulèverait s'il s'agissait de ses propres deniers ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a tort de dire que M. Shannon savait que le ministre voulait faire accepter ces comptes. Le ministre ne désirait rien de la sorte ; il voulait une vérification convenable. Il n'a eu aucune communication avec M. Shannon. Des instructions furent données au sous-ministre et par ce dernier à M. Shannon lui disant d'étudier soigneusement chacun des articles du compte.

M. SPROULE : Oui, et le contrôleur savait parfaitement que son ministre était obligé de payer ces comptes. Il savait que son gouvernement avait fait ce contrat vicieux. Il savait que son gouvernement avait donné instruction à ces entrepreneurs de faire des dépenses avec l'entente qu'elles leur seraient remboursées. Ce contrôleur connaissait tout cela, et sachant le gouvernement dans ce dilemne n'était-il pas naturel de sa part d'agir de son mieux pour leur venir en aide ? Assurément oui. Ce vérificateur a-t-il eu l'occasion d'analyser ces comptes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. SPROULE : Comment cela ? Pouvait-il parcourir le pays et s'assurer que les dépenses avaient réellement été faites aux endroits indiqués, et si le prix d'achat des matériaux était bien le prix mentionné ? Comment a-t-il pu résoudre toutes ces questions dans son bureau ? L'idée est ridicule. Il n'est pas un homme d'affaires dans le pays qui serait prêt à approuver une telle audition dans une opération privée. Il contesterait les comptes devant une douzaine de tribunaux avant de les payer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je conseillerais à l'honorable député de demander à l'ex-ministre des Chemins de fer si M. Shannon qu'il a connu dans son département est un homme de la trempe de celui qu'il nous dépeint.

M. SPROULE : Je n'attaque pas son caractère du tout. Je crois que le travail a été fait comme il l'eût été par l'employé le plus intègre, mais il n'avait pas à sa disposition dans son bureau, les moyens nécessaires pour vérifier ces comptes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est pas resté dans son bureau. Il est allé dans le Yukon, précisément là où les travaux ont été exécutés et les matériaux achetés. Il a eu tout l'argent et le temps nécessaires pour faire un vérification complète.

M. SPROULE: Combien de temps a-t-il consacré à ce travail ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le temps voulu pour lui permettre de dire que le rapport fait était exact, après un examen soigné des comptes.

M. SPROULE : L'honorable ministre sait combien de temps il a employé à ce travail ; pourquoi ne pas le dire ?

Plusieurs VOIX : Retirez cela.

M. SPROULE : Je n'ai rien à retirer ; au contraire, j'ai d'autres choses à dire. Que devait faire ce contrôleur ? On vient me soumettre un millier de comptes, et je les examine. Or, je vois des reçus que je compare et déclare parfaits. J'ignore si les comptes ont été préparés à l'avance et si l'on a payé double prix. Je ne puis savoir cela à moins de prendre les moyens de m'en assurer. L'honorable ministre dit que le contrôleur est allé au Nord-Ouest. Très bien. Il est allé au Nord-Ouest et a examiné certains comptes. Où les a-t-il examinés ? A-t-il fait venir devant lui les personnes qui avaient payé de l'argent ? Je dis qu'il est dans l'erreur, et bien que je ne doute pas qu'il ait tenté de remplir fidèlement son devoir, il lui était tout à fait impossible, avec le temps à sa disposition, et vu la manière dont il a fait le travail, de sauvegarder les intérêts du pays comme il eût fait de ses propres intérêts.

Nous nous sommes efforcés de protéger le trésor, dit l'honorable ministre de l'Intérieur. Oui, et comment ? En essayant de convaincre nos amis qu'ils devaient vous appuyer. Comment le gouvernement a-t-il protégé le trésor ? En permettant aux entrepreneurs de poursuivre les travaux et d'agir en vertu d'un contrat inconstitutionnel. Comment encore avez-vous protégé le trésor ? En retenant la majorité nécessaire pour vous sortir de cette impasse. Le gouvernement s'est efforcé de cacher son jeu autant que possible en privant la Chambre des renseignements qu'elle devait avoir. Quand ces documents ont-il été produits ? La semaine dernière seulement. Nous n'avons pas aujourd'hui la dixième partie des renseignements désirés. Où est la correspondance échangée entre le gouvernement et les entrepreneurs, et celle entre ces derniers et les personnes qui ont fourni les matériaux ? Où est la preuve que ces articles ont été vendus aux prix que l'on dit ? Comment savons-nous qu'ils ont été vendus à ces prix ou à des prix moins élevés ? Nous n'en savons rien, et l'absence de ce renseignement nous empêche d'accomplir notre devoir.

Le ministre des Chemins de fer nous dit qu'un chemin de fer est nécessaire dans cette partie du pays et que nous l'aurions eu sans l'attitude hostile du Sénat. Je demanderai au ministre de l'Intérieur et au ministre des Chemins de fer pourquoi, pendant quatre ans, il a refusé de permettre à toute autre compagnie de construire ce chemin de fer si nécessaire ? Nous avons eu deux bills devant le comité des chemins de fer, un entre autres dont je me souviens très bien. La compagnie offrait de construire ce chemin, sans aucune subvention en terres ou en espèces, et elle offrait de déposer $50,000 comme garantie que les travaux seraient commencés en moins de six mois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Où était ce chemin de fer ?

M. SPROULE : Cette compagnie a offert de construire un chemin jusqu'à Pyramid-Harbour, et plus tard de le prolonger jusqu'à la Colombie Anglaise, mais le gouvernement a refusé d'accepter l'offre et de lui accorder une charte, et le gouvernement a refusé non seulement à cette compagnie, mais aussi à d'autres qui étaient prêtes à construire un chemin de fer à cet endroit sans demander un acre de terre ou un dollar de subvention au pays.

M. SCOTT : Ce chemin devait-il être un chemin de fer entièrement canadien ?

M. SPROULE : Dans les commencements non, mais plus tard, oui. Le chemin que l'on voulait construire depuis Telegraph-Creek jusqu'au lac Teslin devait-il être un chemin entièrement canadien ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. SPROULE : Pas du tout. Une des extrémités devait aboutir sur le territoire américain, et vous auriez été obligés d'utiliser la navigation, ce qui vous aurait placé tout autant sous la dépendance des Etats-Unis, que si vous eussiez été obligés de vous servir d'un chemin de fer construit sur leur territoire, de plus il n'aurait pas rempli l'objet pour lequel le ministre de l'Intérieur voulait le construire. Le gouvernement n'a donné aucune preuve qu'il désirait un chemin de fer dans ce pays ou ils auraient fait des efforts pour l'avoir. Des compagnies sont venues demander au parlement permission de construire un chemin de fer à cet endroit, mais le gouvernement a toujours refusé d'accorder cette permission. J'ai souvent pensé qu'il ne refusait ainsi que pour pouvoir cri-

tiquer le Sénat d'avoir rejeté le bill. Il faudra que le ministre de l'Intérieur s'y prenne d'une autre manière pour nous convaincre que le gouvernement désire construire un chemin de fer dans le pays.

Lorsque la Chambre discutait ce bill, j'ai entendu un jour un Anglais qui en parlait dans l'hôtel Brunswick, dire : "Si MM. Mackenzie et Mann veulent m'autoriser à lancer ce projet sur le marché anglais, je ferai ma fortune d'abord, et je leur rapporterai $40,000,000 de bel argent."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avez-vous cru cela ?

M. SPROULE : Oui, parce que celui qui parlait ainsi, occupe une haute position dans le monde financier.

M. SCOTT : L'honorable député croit-il que le terrain vaut $40,000,000.

M. SPROULE : Je puis répondre à l'honorable député en lui disant que le gouvernement ne vendrait pas le terrain pour moins de $10 de l'acre. C'est le prix que l'on exige du pauvre mineur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Personne n'a jamais demandé $10 de l'acre.

M. SPROULE : Pourquoi garde-t-il le terrain et refuse de le vendre pour moins de $10.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement n'a jamais refusé.

M. SPROULE : Il ne l'a pas offert pour moins que cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Personne ne veut l'acheter.

M. SPROULE: Pourquoi alors faire de tels règlements ? Pourquoi ne pas avoir fixé le prix à $1 de l'acre. J'ai le droit de me baser sur le prix auquel le gouvernement lui-même estime le terrain, et à ce chiffre, je crois que cela donne $37,500,000 pour la construction du chemin de fer.

M. SCOTT : Je ne crains pas de dire que le gouvernement ne pourrait pas vendre aucune quantité considérable de ce terrain à 50 cents de l'acre.

M. SPROULE : L'honorable monsieur est-il un mineur ? Est-il allé visiter les mines du pays, ou n'est-il qu'un simple rédacteur de journal à Régina? Connaît-il le pays? Il ne le connait pas plus que moi. Qu'en connaît aussi le gouvernement ? Le ministre de l'Intérieur en connait-il quelque chose, et pourquoi a-t-il recommandé au gouverneur en Conseil d'évaluer le terrain à $10 de l'acre, s'il ne vaut que 50 cents. Sur quelle autorité s'est-il basé pour faire cette recommandation ?

Ce que nous révèle aujourd'hui l'honorable député de Régina (M. Scott) condamne très fortement le ministre de l'Intérieur et le gouvernement. Il ne s'est pas vendu un pouce de terrain minier dans le Yukon à moins de $10 de l'acre depuis cette recommandation. J'ai donc le droit de me baser sur l'évaluation faite par le gouvernement lui-même à la compagnie. Quel est le droit régalien que l'on fait payer au pauvre mineur? Dix pour cent sur l'or qu'il retire du terrain quel que soient son état de pauvreté et son incapacité à payer le droit. Et le gouvernement n'imposait à cette riche compagnie qu'un droit régalien d'un pour cent. Prenant toutes ces choses en considération nous ne remplirions pas notre devoir si nous ne protestions pas fortement contre cette transaction. C'est une violation du principe du gouvernement constitutionnel. C'est établir un mauvais précédent et pour ma part je proteste de la manière la plus forte possible.

L'honorable M. HAGGART : Je regrette que l'honorable chef du gouvernement ne soit pas à son siège parce que je veux revenir sur une affirmation que j'ai faite relativement à un arrangement qui aurait été conclu entre le département des Chemins de fer et Canaux et MM. Mackenzie et Mann au sujet du chiffre de la réclamation de ces derniers, affirmation que mon honorable ami a contredite. Je crois me rappeler avoir vu parmi les documents déposés il y a quelque temps sur le bureau de la Chambre une correspondance entre MM. Mackenzie et Mann et le département concernant leur réclamation. Il semble étrange que la dernière réclamation de MM. Mackenzie et Mann s'élève à $302,239.69 et que la somme recommandée par le département des Chemins de fer soit exactement du même chiffre. M. Shannon, du département des Chemins de fer, a examiné les comptes et a trouvé que c'était exactement la somme qui leur était due. Il y a dans la correspondance une autre chose dont nous n'avons pas encore entendu parler. Les entrepreneurs avaient droit aux deniers qu'ils avaient dépensés sur le chemin, et à l'intérêt. Telle était l'interprétation que l'on nous a soumise, mais lorsque j'examine le compte préparé entre le département et MM. Mackenzie et Mann, je vois que l'on a accordé à ces derniers, outre les sommes qu'ils ont réellement dépensées, une somme de $60,000, ou 15 pour cent sur le montant total qu'ils ont dépensé sur le chemin. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ne nous avait jamais dit cela ni l'honorable premier ministre. Je ferais peut-être mieux de lire la correspondance à ce sujet afin qu'elle soit imprimée dans les Débats et que l'on ne puisse pas la mettre en doute dans l'avenir.

Toronto, 18 juillet 1899.

Leonard Shannon, écr,
Comptable du ministère des Chemins de fer et Canaux, Ottawa.

Cher monsieur,—Au sujet de notre compte et de notre réclamation pour déboursés dans l'affaire du chemin de fer du Yukon, je désire vous faire savoir que nous avons réglé pour la somme

de $11,000 la réclamation de $105,000 de la Compagnie du chemin de fer Alberta contre nous, que nous avions incluse dans l'état de compte que nous vous avons envoyé. Les honoraires de nos avocats et autres déboursés de notre défense de la poursuite s'élèvent à $750 de plus, ce qui fait un total de $11,750. Voudriez-vous être assez bon alors de noter que ce règlement porte le compte total aux chiffres suivants :

A compte rendu..		$493,735 22
A déduire réclamation de la Compagnie Alberta, y compris Edmonton, comme susdit..	$105,000	
Aussi 15 pour 100 sur la somme ci-dessus..	15,750	
		120,750 00
Balance..		$373,035 22

La Chambre verra alors que dans la réclamation de $493,735, on a inclus 15 pour cent, parce que lorsque les $105,000 ont été déduits, on a déduit aussi quinze pour cent du montant, ou une somme additionnelle de $15,750.

Règlement avec la Compagnie de chemin de fer Alberta..	$11,750 00	
Aussi 15 pour 100 sur la somme ci-dessus..	1,762 50	
		$ 13,512 50
		$386,547 22

Puis il y a une autre lettre :

Rails neufs et attaches achetés à Vancouver pour le chemin de fer du Yukon.

Nous désirons vous faire savoir que nous avons vendu ces rails et attaches pour la somme de $83,270.43, moins les frais de surveillance du transport à Vancouver, $150, laissant $83,720.43, laquelle somme nous avons créditée comme suit sur le compte que nous vous avons envoyé :

Balance de compte que nous vous avons fait tenir dans notre lettre du 18 courant..	$386,547 72
Crédit actuel..	83,720 43
Balance due.. ..	$302,827 29

Exactement la somme que le département a trouvé qu'il devait ; exactement la somme que le juge Burbidge a accordée à Mackenzie et Mann, et cette somme renferme celle de $58,000, ou 15 pour 100 d'avance sur la réclamation contre le gouvernement, outre l'intérêt qui a été accordé par la cour de l'Echiquier. Je demanderai au gouvernement de vouloir bien dire à la Chambre en vertu de quel statut ce compte a été soumis à la cour d'Echiquier. Aucun ministre ne semble pouvoir répondre à cette question. Elle est pourtant très importante. Nous ne voulons pas que le pays croie que la cour de l'Echiquier a rendu un jugement ordonnant de payer cette somme à MM. Mackenzie et Mann, parce que, comme je l'ai déjà dit, il y avait dans ce contrat une clause particulière en vertu de laquelle les entrepreneurs savaient qu'ils ne pouvaient tenir le gouvernement responsable d'exécuter le contrat si le parlement ne lui donnait pas l'autorité nécessaire. Le contrat contenait cette condition, la condition *sine qua non* que le contrat devait être approuvé par le parlement. Or, le parlement, à tort ou à raison, a refusé d'approuver le contrat. Conséquemment, les conditions du contrat n'ont jamais été remplies, et les entrepreneurs n'avaient pas de droit légal, ainsi que l'a admis l'honorable chef du gouvernement. La seule réclamation qu'ils pouvaient avoir contre le pays et contre le gouvernement était une réclamation en équité dont ils ne pouvaient forcer l'exécution par la loi. C'est pourquoi je demande si c'est un jugement, un arrêté en conseil, ou quoi. Il me paraît évident que le gouvernement a simplement référé la question au juge de l'Echiquier comme étant la personne désignée pour vérifier le compte et déclarer s'il devait être payé, supposant que le gouvernement était légalement obligé de le payer. Plus que cela, la première chose que le gouvernement a faite avant de soumettre le compte au juge de la cour d'Echiquier a été de reconnaître que le pays devait le payer. Conséquemment je m'oppose et je dis que la résolution devrait être amendée. Cette résolution, si je puis m'exprimer ainsi porte à sa face même un mensonge, parce que s'il n'y a pas eu de jugement c'est représenter faussement les faits que de dire qu'il en a été rendu un par la cour de l'Echiquier. Il y a eu un simple rapport fait par M. Burbidge, ce peut être aussi par une autre personne, mais pas par une cour. Conséquemment, j'appelle l'attention du comité sur le fait que la proposition qu'on nous soumet porte à sa face même une fausseté, lorsqu'elle dit : "payer le montant du jugement de la cour d'Echiquier à MM. Mackenzie et Mann." Le comité ne peut pas adopter cette résolution ; le comité ne peut pas dire qu'il y a eu jugement lorsqu'il n'y en a pas eu et qu'il ne pouvait y en avoir. Je laisse aux avocats qui sont dans cette Chambre à dire si je n'ai pas raison lorsque je dis qu'aucun jugement de ce genre ne pouvait être rendu contre le gouvernement au sujet de ce contrat.

L'honorable ministre a dit lui-même, et personne ne peut le nier, que les entrepreneurs n'avaient aucun recours légal contre le gouvernement. Il faut donc modifier cette résolution de façon à ce qu'elle ne fasse pas croire qu'il y a eu jugement. Autrement qu'arrivera-t-il ? Lorsque les honorables ministres iront par le pays défendre leur conduite au sujet de ce paiement, ils pourront dire : Nous avons été condamnés par un jugement de la cour de l'Echiquier à payer ce compte. Nous n'avions aucune discrétion à exercer, car si nous en avions, on aurait pu faire exécuter le jugement ou prendre d'autres moyens d'obliger le gouvernement du Canada à payer le montant. Mais ce ne serait pas une excuse valable, et l'on ne peut laisser paraître dans la résolution qu'il y a eu jugement lorsqu'il n'y en a pas eu. Si la résolution est adoptée

comme je crois qu'elle le sera, il faudra l'amender de façon à ce qu'elle se lise autrement, et ne dise pas qu'il y a eu un jugement de la cour de l'Echiquier, lorsque de l'aveu même des honorables ministres qui ont parlé, il n'y a pas eu de jugement ni par le juge Burbidge, siégeant comme juge, ni par la cour de l'Echiquier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Casgrain) mérite des félicitations pour avoir fait cette découverte remarquable à cette période avancée du débat. Il a lu l'item qui montre qu'il y a eu comme question de fait, une reconnaissance du compte et admission qu'il devait être payé. Mon honorable ami essaie de tirer des conclusions très étendues de prémisses bien faibles. Il n'y a pas un mot dans ce document pour justifier un homme d'expérience dans les affaires, de parler comme il a parlé. MM. Mackenzie et Mann ont présenté leur réclamation au gouvernement ; le gouvernement l'a remise au département des Chemins de fer et Canaux pour vérification. Le département n'avait pas à dire si la réclamation, ou aucune partie d'icelle, devait être payée.

L'honorable M. HAGGART : Mais le département s'est opposé à quelques item.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le département a été simplement invité à s'assurer si MM. Mackenzie et Mann avaient fait les déboursés considérables pour les fins mentionnées dans leur compte. Il s'agissait de savoir si réellement, MM. Mackenzie et Mann avait déboursé les sommes qu'ils incrivaient à leur compte pour achat de fournitures, frais acquitté de transport, et autres préparatifs pour la construction de ce chemin de fer. Maintenant qu'y avait-il à faire pour découvrir cela, avant qu'il fut décidé si l'on devait payer le tout ou une partie ? Il faut bien remarquer que le gouvernement n'avait pas déclaré, n'avait pas décidé si le compte devait être payé, soit le tout soit une partie. Le gouvernement était seulement d'avis, ainsi que plusieurs honorables députés de l'autre côté de la Chambre ont déclaré qu'ils le seraient dans ces circonstances semblables, que MM. Mackenzie et Mann ayant été induits par le gouvernement à accepter cette entreprise, ne devaient pas avoir à supporter la perte qu'ils ont subie en voulant l'exécuter. L'auditeur a donc examiné le compte item par item. Il y a des paiements de toutes sortes, pour achats de matériaux et de provisions, salaires, transports, enfin pour toutes les dépenses se rapportant à la construction d'un chemin de fer. Or, comment le contrôleur pouvait-il s'assurer de l'exactitude de ces comptes ? Une chose que vous direz peut-être qu'il aurait dû faire, eût été de se transporter dans cette partie du pays où étaient les matériaux dont on ne s'était pas servi.

L'honorable M. HAGGART : Quelle a été la décision du contrôleur ? Dites. Ne prenez pas toute la nuit pour cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande bien pardon à mon honorable ami, mais je prendrai autant de temps qu'il me plaira, et s'il n'aime pas la longueur de ma réponse, que je veux faire complète, il sera obligé d'endurer avec autant de patience et de sérénité qu'il pourra y mettre.

M. LENNOX : Que l'honorable ministre, au lieu de nous dire très au long ce que le contrôleur aurait dû faire, nous dise ce qu'il a fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis charmé de la clarté et de la précision de l'honorable député (M. Lennox). Ce n'est pas très souvent que nous pouvons le féliciter de la clarté et de la lucidité de son raisonnement. Mais s'il m'avait écouté il ne m'aurait pas interrompu lorsque je faisais justement la chose qu'il demande que je fasse.

J'allais donc dire que le contrôleur est allé dans les endroits où étaient les matériaux achetés par les entrepreneurs mais dont ils ne s'étaient pas servis. Il en a fait l'inventaire et l'a comparé sur place avec l'inventaire que lui en avaient fourni MM. Mackenzie et Mann. Quelquefois les deux inventaires ne s'accordaient pas, mais pour la plus grande partie ils s'accordaient, et là où ils ne s'accordaient pas, les items ont été biffés.

M. LENNOX : L'honorable ministre voudrait-il nous dire sur quels points les inventaires s'accordaient et sur quels points ils ne s'accordaient pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais lire, pour l'avantage de l'honorable député, le rapport même du contrôleur :

Monsieur,—Conformément à vos instructions j'ai fait personnellement une vérification du compte présenté par MM. Mackenzie, Mann et Cie, au sujet du chemin de fer Canadien du Yukon, et j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant :

Je constate que les pièces justificatives de chaque mois, à part certains détails ci-après mentionnés, correspondent aux item du compte, que les chiffres sont les mêmes, et que les détails nécessaires m'ont été fournis pour m'aider à faire une vérification complète. Dans chaque cas la pièce justificative ne se compose pas seulement du reçu de la personne à laquelle paiement a été fait, mais aussi le chèque qui a passé par la banque ; ce fait seul est une preuve suffisante que l'argent a été payé. J'ai découvert les erreurs suivantes, que j'ai corrigées dans le compte, savoir :

Puis il énumère les erreurs.

L'honorable M. HAGGART : A combien se montent les erreurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y en a de légères et il y en a de plus fortes. Je les lirai toutes, si l'honorable député aime à les connaître.

Pièce justificative n° 46, mars—Porté d'abord à $816.50, mais un compte de $61.50 a été retiré, laissant la somme à $755.

Pièce justificative n° 29, juin—Devrait être $106..80 au lieu de $116.30.

Pièce justificative n° 46, juin—Contient $120.30 inclus dans le numéro 46. Réduit la somme à $161.25.

Pièce justificative n° 47, juin—Porté au compte à $138.50, devrait être $128.50.

Pièce justificative n° 70, juillet—Porté au compte à $11,642.11 ; devrait être $11,632.11.

Pièce justificative numéros 10 et 11 décembre —$100 et $630 respectivement ne sont pas encore payés ; comptes transférés en conséquence à la liste de ceux approuvés par MM. Mackenzie et Mann, mais non encore payés.

J'ai aussi trouvé dans les bordereaux de paie plusieurs item formant un total de $80. Douze sont des paiements en plus aux ouvriers et ont été en conséquence retranchés, mais M. Lukes qui représente MM. Mackenzie, Mann et Cie, m'informe que ces item devraient être acceptés parce qu'ils ont leur origine dans le compte des fournitures aux ouvriers qui ont dû recevoir de cette source plus que leurs salaires, et ne sont pas le fait d'erreurs d'écritures.

Après avoir fait les corrections susdites, je trouve que la somme totale des pièces justificatives, comptes payés et bordereaux de paie, y compris l'intérêt à six pour cent par année jusqu'au 1er janvier dernier s'élève à $317,767.65, ce qui, avec les comptes approuvés mais non encore payés, lesquels sont de $26,800.88, forme un total de $344, 568.53, et avec l'addition le 15 pour 100 par MM. Mackenzie, Mann et Cie, soit $51,-685.28, et moins les produits des matériaux vendus, savoir, $34,362.09, forme un grand total de $361,891.72. Je veux attirer l'attention sur le fait que les 15 par 100 sont calculés sur la somme des intérêts réclamés.

Outre cela, la réclamation renferme des comptes contestés pour la somme de $114,890, lesquels avec les 15 pour 100 forment un total de $131,893.50.

Je désire aussi attirer l'attention sur la nature des pièces justificatives suivantes :

Puis il énumère les pièces justificatives qu'il croit devoir soumettre à l'attention du département.

M. LENNOX : Je suppose que le ministre maintenant qu'il a examiné ces chiffres peut nous dire quelle a été la différence établie par le contrôleur. C'était moins de $100, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député fait un effort désespéré pour être sarcastique.

M. LENNOX : Pas du tout.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il a fait un effort douloureux, mais il n'a pas réussi.

M. LENNOX : Je ne ressens aucune douleur ; peut-être mon honorable ami en ressent-il. Mais peut-il nous dire quelle est la différence totale constatée par le contrôleur comme résultat final.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La somme finale est de $302,-239. La réclamation paraît avoir été de $510,-422, de laquelle il a été déduit plus tard des réclamations s'élevant à $208,182. Par son rapport le devoir du contrôleur était de constater les déboursés faits par les entrepreneurs et son rapport montre que ces déboursés s'élèvent à la somme de $302,239, Du moment que le contrôleur eut décidé cela, MM. Mackenzie et Mann reconnaissant que l'examen des comptes avait été juste et équitable, retirèrent la réclamation plus élevée qu'ils avaient faite, et la remplacèrent par une du chiffre déclaré juste par le contrôleur, conduite très raisonnable de leur part. Aujourd'hui, l'honorable député tire la conclusion qu'il doit y avoir eu quelque collusion entre le gouvernement et MM. Mackenzie et Mann, parce que le juge auquel a été soumise la question et qui a examiné les témoins sous serment, est venu à la même conclusion que le contrôleur quant aux chiffres du compte, avec l'intérêt, quel qu'il fut. Si le contrôleur a exactement vérifié les comptes, si les déboursés ont été réellement prouvés, s'il convient de payer un intérêt sur de l'argent qui a été réellement payé, et d'accorder quelque chose pour les services rendus par ces entrepreneurs, alors la somme fixée par le contrôleur serait la somme à payer, et c'est ce que le juge a décidé.

Aussitôt que le rapport du contrôleur a été reçu, tous les documents de la réclamation, comptes, rapports, et autres choses, ont été envoyés au département de la Justice. Le département de la Justice a fait un rapport au conseil sur la méthode à suivre pour régler cette affaire ; ce rapport recommandait une référence—pas une pétition de droit, parce qu'une pétition de droit doit avoir une base légale, et l'on considérait cette réclamation comme une question d'équité, ou encore mieux comme une demande adressée à la bonté et générosité de la couronne, plutôt que comme une réclamation légale, basée sur un contrat légalement autorisé.

M. CASGRAIN : Ce n'était pas du tout un jugement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question a été référée au juge en vertu d'un arrêté du conseil.

M. CASGRAIN : Il ne peut y avoir de jugement que lorsqu'il y a eu poursuite. Ici il n'y a eu ni poursuite, ni pétition de droit, et l'honorable ministre ne prétend pas qu'il y en a eu. Autant que je puis voir, il n'y a même pas eu de renvoi au juge au sens de la loi. Il n'y a pas eu de sentence arbitrale, et de plus, l'honorable premier ministre a dit cet après-midi qu'il y avait eu simple examen des comptes par M. le juge Burbidge. Il n'y a pas eu de jugement, pas de sentence arbitrale, pas de décision.

M. LEMIEUX : N'y a-t-il pas eu une opinion.

M. CASGRAIN : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Casgrain) a parfaitement raison lorsqu'il dit qu'il n'y a pas eu de jugement de la cour. Je suis prêt à admettre que l'honorable député a raison absolument ; il n'y a pas eu de jugement dans le sens strictement légal de ce mot. Il y a eu renvoi au juge. Personne ne veut que les termes de l'item ne soient pas conformes aux faits. La question a été référée au juge, le juge a entendu les témoins sous serment, il a entendu ce qu'ils avaient à dire, et il est venu à la conclusion que le compte était juste, que les déboursés avaient été réellement faits et suivant les conditions posées dans l'arrêté du conseil ordonnant le renvoi au parlement, la somme de $328,000 à payer était juste.

M. CASGRAIN : Le résultat de ce que dit l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux c'est que les mots de la résolution ne sont pas les termes propres, et que le comité ne peut pas décider qu'il y a eu jugement lorsqu'il n'y en a pas eu. Le comité ne peut pas dire que ce montant est le montant du jugement rendu par la cour d'Echiquier Je proposerais que ces mots fussent remplacés par les suivants : Pour payer le montant dû à MM. Mackenzie et Mann en vertu du rapport de M. le juge Burbidge."

Le MINISTRE DES FINANCES : Une rose sent aussi bon lors même qu'on lui donne un autre nom. Nous n'avons pas besoin de nous quereller sur les mots. Comme question de fait, l'arrêté en conseil dit distinctement que cette question a été référée à la cour d'Echiquier, que le jugement de la cour d'Echiquier sera accepté, et la cour d'Echiquier ne semble avoir eu aucune objection à la forme de référence.

M. CASGRAIN : Je suis peiné de différer d'avis avec l'honorable ministre, mais j'ai ici le statut qui montre qu'il ne peut y avoir de jugement de la cour d'Echiquier. Voici ce que le statut dit :

> Le chef de chaque département dans lequel surgit une réclamation, au lieu de soumettre cette réclamation à la cour pour adjudication, pourra renvoyer à un des arbitres officiels pour examen et rapport, tant sur les questions de faits que sur la somme des dommages, s'il y en a eus.

Ce que l'on dit dans la résolution c'est qu'une décision a été rendue par la cour dans une poursuite qui a été régulièrement instituée par MM. Mackenzie et Mann contre la Couronne. Les termes sont importants en ce sens que si cette question venait à être discutée sur les hustings, les honorables députés de la droite pourraient dire que vu le jugement de la cour de l'Echiquier, le gouvernement ne pouvait exercer aucune discrétion et était obligé de payer. J'en appelle à l'autre côté de la Chambre et je lui demande si, vu les admissions faites par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et l'honorable premier ministre, il est juste de dire dans cette résolution qu'il y a eu un jugement de la cour d'Echiquier. Je ne m'occupe pas de ce que l'arrêté du conseil ou l'ordre de référence disait. Je suis très surpris de voir qu'un avocat aussi éminent que l'honorable ministre de la Justice ait rédigé un arrêté du conseil dans les termes que nous a dit l'honorable ministre des Finances, car ces termes ne sont pas du tout conformes à la loi. Il y a eu simple référence au juge Burbidge, et dans le cas présent, il n'agissait même pas comme juge de la cour d'Echiquier, mais comme persona designata.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'attachons pas une grande importance à la question de mots, et je ne crois pas que la masse du public canadien voit aussi clairement que l'honorable député (M. Casgrain) la distinction qu'il y a entre un jugement de M. le juge Burbidge dans la cour de l'Echiquier, et le rapport que M. le juge Burbidge a fait en cette affaire. Personne n'a nié le fait que le devoir de la cour était simplement de vérifier les comptes et je crois que le gros public ne verra pas la distinction entre un jugement et un rapport, mais qu'il dira que c'est là l'opinion du juge Burbidge, que vous l'appeliez un jugement, un rapport ou une opinion.

M. CASGRAIN : Je suis sûr que si nous étions tous deux à la même tribune populaire, l'honorable ministre des Finances et moi, pour discuter cette question, mon honorable ami aurait assez de finesse pour prétendre que c'était un jugement de la cour de l'Echiquier et je ne pourrais pas lui répondre grand chose parce que je ne pourrais pas nier que s'il y a eu jugement de la cour de l'Echiquier le gouvernement est obligé de s'y conformer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais, vu que l'arrêté du conseil déclare distinctement que la responsabilité est admise, je ne me mettrais pas à la merci de l'honorable député en faisant une telle déclaration.

M. LENNOX : Je crois que ce que vient de dire l'honorable ministre des Finances augmente encore la difficulté. Il nous dit que l'arrêté du conseil référait la question au juge Burbidge de la cour de l'Echiquier pour qu'il rendît un jugement. Si c'est le cas qu'aucun jugement n'a été rendu, nous ne pouvons aucunement nous occuper de cette affaire. Mais nous pouvons accepter l'explication de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux comme raisonnablement claire, et je crois que vu cette explication l'honorable ministre des Finances ne rend pas justice à la masse du peuple lorsqu'il dit qu'elle manque de clairvoyance. Je crois que le public verra très facilement la grande différence qu'il y a entre un jugement de la cour de l'Echiquier tel que l'a défini mon honorable ami (M. Casgrain) et la cause telle qu'elle se présente d'après l'explication de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. D'après cette ex-

plication, le département des Chemins de fer a fait examen des comptes pour s'assurer de leur exactitude, et s'en est assuré et afin de s'en assurer davantage—si j'ai bien compris le ministre des Chemins de fer et Canaux, et j'espère qu'il ne dira pas que je fais encore du sarcasme——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! non, pas dans le moment.

M. LENNOX : Je m'améliore tous les jours. Or, pour vérifier les comptes davantage, pour être plus certain, et pour justifier le gouvernement dans toute action future au sujet de cette affaire, les comptes ont été envoyés au juge Burbidge comme persona disignata. Ils auraient pu aussi bien être soumis à toute autre personne compétente. Il pouvait corroborer par un rapport l'exactitude des comptes tel qu'établis par le contrôleur. Ceci n'est pas un jugement et le public comprendra la différence si la question lui est exposée. C'est pourquoi il est important que l'on accepte la proposition de l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais régler la difficulté à l'amiable en proposant que l'item se lise comme suit :

Pour payer le montant fixé par le juge de la cour d'Echiquier au sujet de la réclamation à lui soumise en faveur de MM. Mackenzie et Mann pour leur rembourser leurs dépenses relatives à l'entreprise projetée d'un chemin de fer entre la rivière Stickine et le lac Teslin, $327,678.10.

M. CASGRAIN : C'est satisfaisant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sachant que ce sera un grand soulagement pour mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), je lui dirai que $10 de l'acre pour le terrain, au Yukon, à moins que ce ne serait du terrain de choix, est trop cher. Le ministre de l'Intérieur me dit que dans son département on a évalué ce terrain à $1 de l'acre et que l'on trouve de la difficulté à le vendre à ce prix.

M. SPROULE : Mais les terrains miniers sont évalués à $10 de l'acre, et c'étaient des terrains miniers que MM. Mackenzie et Mann devaient choisir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande pardon à l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre de l'Intérieur a déclaré que la somme payée à Mackenzie et Mann était seulement l'argent qu'ils avaient dépensé. J'ai cru cela alors, mais je découvre maintenant que la somme accordée à Mackenzie et Mann comprend $58,000 pour rémunération, à part les intérêts.

Le PREMIER MINISTRE : Non.

L'honorable M. HAGGART : Je vous demande pardon. On accorde 15 par 100 pour rémunération.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Seulement 12½ pour 100.

L'honorable M. HAGGART : Le montant réclamé est de $302,000, et si vous ajoutez 15 pour 100 à ce montant et aux frais, vous arrivez au chiffre indiqué dans la décision de la cour de l'Echiquier.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 12½ pour 100, voilà tout ce qui est accordé.

L'honorable M. HAGGART : Le jugement accorde $58,000 de rémunération.

M. LEMIEUX : Il y a un jugement ?

L'honorable M. HAGGART : Il y a une décision, un jugement ou une recommandation comme il vous plaira d'appeler cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 12½ pour 100, voilà ce qui est accordé.

L'honorable M. HAGGART : Il y a quelques jours, le ministre a promis de nous faire connaître le montant dépensé à compte du capital pour l'Intercolonial, depuis qu'il remplit les fonctions de ministre des Chemins de fer, il devait nous indiquer aussi le nombre de milles de cette voie ferrée où l'on a posé des rails, et le nombre de milles qui ne sont pas encore terminés. Il nous avait promis de nous fournir ces renseignements avant de procéder à la discussion du budget de son ministère.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai ici un état faisant connaître le montant imputable sur le capital, en ce qui concerne les canaux du Canada, un état des dépenses de construction, du coût d'élargissement et du montant total approximatif des dépenses, jusqu'au 1er mai 1902. Voici encore l'état des dépenses sur les différents canaux. Le sous-ministre ne semble pas avoir pris note de l'autre question. On peut obtenir ce renseignement, je suppose. Je passerai ces documents à l'honorable représentant de Lanark.

L'item, tel qu'amendé, est adopté.

Canal Rideau, $1,200.

L'honorable M. HAGGART : J'attire l'attention du ministre sur le rapport de son fonctionnaire sur l'état du pont Poonamalie, et je demanderai à l'honorable gentleman d'insérer dans son budget un crédit pour mettre cet ouvrage en bon ordre. L'ingénieur du gouvernement dit dans son rapport :

A mon avis, il n'y a pas d'apparence que le pont soit endommagé ou déplacé par la crue des eaux, tel que dit dans la requête, parce que cet ouvrage semble encore être parfaitement de niveau. Ce pont, cependant, est en très mauvais

état, et je crois qu'il serait dangereux pour les voitures d'y passer. M. Snider ne m'a pas parlé de dommage causé au pont, mais il a reconnu que cet ouvrage datait de plusieurs années et se trouvait, par conséquent, usé ; il m'a déclaré aussi que le conseil devait renouveler ce pont, mais que, comme le mur de revêtement du canal à l'écluse Poonamalie retenait les eaux, cela avait pour résultat de nécessiter un allongement du pont en question. A mon sens, cela est vrai, et c'est pour cela que les intéressés demandent au gouvernement de leur venir en aide.

L'ingénieur indique le montant que le gouvernement devra payer. J'espère donc que le ministre trouvera le moyen d'insérer un crédit dans les estimations conformément à la recommandation de son ingénieur, au sujet des plaintes du conseil municipal du canton d'Elmsley.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas directement une recommandation de l'ingénieur. La difficulté que nous avons constatée, lorsqu'il s'est agi du crédit à consacrer pour cet ouvrage, provenait du fait qu'il ne semble pas nécessaire de renouveler ce pont, par le fait seul que nous avons élevé le niveau de l'eau à cet endroit, cette reconstruction serait plutôt nécessaire parce que ce pont est trop vieux. Il est tard maintenant pour insérer un item dans le budget de cette année, mais je suis prêt à étudier cette question dont je tiendrai compte, lorsqu'il s'agira des estimations à la prochaine session.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre refuserait-il de payer la part du gouvernement dans la construction de cette partie qu'il faut ajouter au pont, partie rendue nécessaire par l'élévation du niveau de l'eau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si la longueur du pont se trouve véritablement augmentée comme conséquence du fait que nous avons élevé le niveau de l'eau, je crois que cela pourrait encourager les intéressés à nous présenter leurs réclamations. Mais j'ignore si ce fait s'est produit.

L'honorable M. HAGGART : Le conseil municipal a été unanime à demander à l'honorable ministre de contribuer au coût de construction de cette partie qu'il faut ajouter au pont, par suite de l'élévation du niveau normal de l'eau causée par la construction de la digue dont j'ai parlé. Ces travaux coûteront environ $1,000. L'ingénieur de l'honorable ministre prétend que $900 suffiront à payer le coût de ces travaux. Il ajoute que le gouvernement devrait contribuer un tiers, soit $300, à cet ouvrage. Ce montant est si peu élevé qu'il n'est pas nécessaire de le discuter longuement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis mettre cet item dans le budget de cette année, mais je suis prêt à promettre qu'il en sera question, l'an prochain.

Canal de la Trent—Reconstruction d'une digue à Peterborough, $9,000.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que nous avions construit une nouvelle digue, il n'y a pas bien longtemps.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faut terminer cet ouvrage, et c'est pour cela que je demande ce crédit.

L'honorable M. HAGGART : Quel sera le coût total de ces travaux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'an dernier, la Chambre nous a voté un crédit de $12,000, ce qui, ajouté au crédit de cette année, portera à $21,000 le coût total de cette digue.

Ile du Prince-Edouard—Aménagements nouveaux à Charlottetown, $30,000.

M. BARKER : L'honorable ministre peut-il nous dire si l'on a préparé quelques estimations quant au coût des 31½ milles de chemin qu'il est à faire construire?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur n'a pas ici ces détails. Ces calculs se trouvent à son bureau.

M. BARKER : Cette estimation s'est-elle faite pour tous ces 31½ milles, ou pour chaque section de 10 milles?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour le tout.

M. BARKER : Quand ces calculs ont-ils été faits?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur les a reçus dans le courant de la semaine dernière.

M. BARKER : Dans ce cas, on n'a pas fait d'estimations avant d'accorder cette entreprise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas ici à Ottawa.

M. BARKER : Dois-je comprendre que le ministre a accordé l'entreprise de ces 31½ milles, sans savoir ce que coûterait cet ouvrage?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avions des calculs indiquant le coût de ces travaux, mais nous n'avions pas l'estimation de l'ingénieur.

M. BARKER : De la discussion du 6 du mois dernier, je conclus que, il y a deux ans, on a accordé l'entreprise de construction de 11½ milles, après avoir demandé des soumissions et que, depuis et récemment, le ministre a accordé l'entreprise de construction 31½ milles, au même prix.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour le même genre d'ouvrage.

M. BARKER : Comment le ministre pouvait-il savoir si ces prix étaient raisonnables ou non? Comment pouvait-il dire si on ne lui chargeait pas trop cher pour les travaux de sautage, de tranchées, s'il n'avait pas une estimation quelconque?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il avait les soumissions fournies pour la construction de 11½ milles. Ces soumissions comprenaient le prix des travaux dont vient de parler mon honorable ami.

M. BARKER : L'honorable gentleman prétend-il qu'il faut exécuter les mêmes travaux sur tous les points de la ligne? A un endroit, tel travail doit coûter 27 ou 30 cents la verge, tandis qu'à un autre endroit, on pourra l'exécuter pour 15 cents la verge. Comment peut-il dire qu'il a payé un prix raisonnable pour ces 31½ milles, s'il n'avait pas d'estimation?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avais l'estimation générale.

M. BARKER : C'est là une manière bien extraordinaire d'accorder une entreprise.

L'honorable M. HAGGART : Ce cas est très spécial. J'ai demandé d'abord au ministre si cet ouvrage était donné par soumissions ; il m'a répondu dans l'affirmative. J'ai compris alors qu'on avait demandé des soumissions pour les travaux à exécuter entre Charlottetown et Murray-Harbour. Le 9 avril, M. Ferguson souleva cette question au Sénat, et il s'informa si cette entreprise avait été accordée par soumissions. On lui répondit dans l'affirmative. Cependant, les gens qui demeurent dans le voisinage de l'endroit où se font ces travaux, étaient sous l'impression qu'on n'avait accordé par soumissions que la construction de 11½ milles. Le 1er mai, l'honorable M. Ferguson posait la question suivante au Sénat :

Le gouvernement se propose-t-il de demander des soumissions publiques pour la construction d'une partie de ce chemin de fer entre Charlottetown et Murray-Harbour, autre que la section 2 ? Dans l'affirmative, quand publiera-t-on les annonces publiques demandant des soumissions)

L'honorable M. Scott répondit comme suit :

Voici la réponse qu'on m'a envoyée : le ministre a demandé des soumissions publiques pour la construction de la section 2, comprenant 11½. milles et s'étendant de Mutch's Point à Murray-Harbour ; l'entreprise fut accordée à un entrepreneur responsable, pour un prix que les ingénieurs trouvaient raisonnable. La section suivante fut construite suivant le prix indiqué dans cette soumission, d'après un arrêté du conseil. C'est l'entrepreneur qui a préparé le contrat.

J'ai demandé au ministre si l'on avait fait certains travaux avant que le conseil adoptât cet arrêté, et l'honorable gentleman me répondit dans la négative, en m'affirmant que l'arrêté du conseil avait été adopté avant que les entrepreneurs eussent commencé leurs travaux sur les autres divisions de ce chemin. Mais quels sont les faits ? Voici ce que l'honorable M. Ferguson a dit, en plein Sénat :

L'honorable M. FERGUSON : C'est un fait des plus extraordinaires. D'après les réponses qu'on a données au nom de l'ingénieur en chef des chemins de fer, on n'a fait aucun travail, si ce n'est dans la division n° 2, et maintenant, il appert qu'en vertu d'un arrêté du conseil, les travaux ont été poursuivis sur d'autres parties du chemin aux mêmes conditions que celles déterminées pour la section n° 2.

L'honorable M SCOTT : L'honorable gentleman ne fait erreur que quant à la date. Mon honorable ami a déclaré que les travaux se continuaient, et j'ai appelé l'attention du ministre des Chemins de fer, sur ce détail. Le ministre nia cette affirmation et j'ai parlé de la chose à M. Schreiber. Il me semble que l'entrepreneur a continué les travaux, avec l'approbation possible de l'ingénieur local. Dans la suite, après un rapport de cet ingénieur, rapport confirmé par M. Schreiber, on a accordé l'entreprise de construction de quelques milles à l'entrepreneur qui avait construit les 11½ milles, et au prix contenu dans sa première soumission.

L'honorable M. FERGUSON : Tout cela est très bien, mais qu'advient-il de la déclaration que mon honorable ami a faite d'après les fonctionnaires du ministère, à l'effet que l'ouvrage était fait par le gouvernement même ?

L'honorable M. SCOTT : Il est évident que le ministère ignorait que l'ouvrage s'exécutait de cette façon ?

L'honorable M. FERGUSON : D'après un arrêté du conseil ?

L'honorable M. SCOTT : Non, l'entrepreneur avait commencé ces travaux avant que cet arrêté fut adopté par le conseil. Ce dernier fut adopté, et je ne me trompe, après que mon attention eût été appelée sur ce fait, par mon honorable ami.

Qu'advient-il de la déclaration du ministre des Chemins de fer à l'effet que ces travaux avaient d'abord été donné par soumissions pour la construction de 11½ milles, et qu'ensuite, on avait accordé la construction des 31 autres milles, suivant les prix de la première soumission, mais sans demander de nouvelles soumissions ? Inutile pour moi de discuter au point de vue constitutionnel, la question de savoir si l'honorable gentleman avait le droit de faire cela. Le gouvernement s'est rendu coupable d'assez de péchés sans qu'on lui impute encore celui-ci. Mais l'honorable ministre a accompli un acte qu'il n'avait pas le droit de faire. La loi l'oblige de demander des soumissions, lorsqu'il s'agit de la construction de ces travaux. L'honorable gentleman semble faire fi de la loi dans toutes ces questions. A tout événement, il a continué l'entreprise, et il nous a dit que l'entrepreneur n'avait rien fait, tant que l'arrêté du conseil n'avait été adopté. Il appert, maintenant, que l'entrepreneur poursuivait ses travaux avec l'autorisation de quelqu'un, sans que le ministre le sût, du moins en apparence, et avant cet arrêté du conseil. D'après le collègue de l'honorable ministre au Sénat, il semble

que l'honorable gentleman (l'honorable M. Blair) n'a rien su de toute cette transaction. Les travaux, semble-t-il, se poursuivaient hors sa connaissance, et ce n'est qu'après que le sénateur Ferguson eût appelé l'attention du collègue de l'honorable ministre au Sénat, que le conseil adoptât cet arrêté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable gentleman croit avoir découvert un pot aux roses. Qu'il me permette de lui dire que j'ai répondu, suivant la vérité, aux questions qu'il a posées. Il m'a demandé d'abord si l'arrêté du conseil autorisant le ministère à accorder cette seconde entreprise au même entrepreneur, suivant les prix de la première soumission avait été passé avant qu'aucun travail fut commencé. J'ai répondu dans l'affirmative, et c'est encore ce que je fais maintenant.

L'honorable M. HAGGART : Avant que les travaux fussent commencés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avant que les travaux fussent commencés sur le prolongement. Je suis certain de cela, parce que le conseil a adopté cet arrêté il y déjà assez longtemps, et je ne crois pas que les entrepreneurs eussent pu commencer l'ouvrage auparavant. Mon honorable ami me permettra de lui donner un conseil. En compagnie de l'ami qui siège à ses côtés, (M. Barker), il a voyagé sur l'Intercolonial, l'été dernier. Ces deux gentlemen se sont spécialement préoccupés de ce chemin de fer durant les vacances. Ils ont parcouru toute cette ligne, écoutant toutes les histoires qu'il pouvait entendre, et ils demeurèrent convaincus que lorsque le parlement serait en session et que le comité des comptes publics examinerait toutes ces opérations, ils pourraient exposer au grand jour toutes ces turpitudes. Ils allaient démontrer que le ministre était coupable de toutes sortes d'actes presque criminels. Ils voyaient tout en bleu, et prédisaient toutes sortes de sensations. Cela semblait les regaillardir. Ils se soutenaient, durant les vacances par l'espoir qu'il allait se produire quelque chose de désastreux pour le gouvernement, comme résultat de leur labeur. Je leur conseillerais maintenant de se rendre immédiatement à l'île du Prince-Edouard pour y recueillir tous les rapports, tous les renseignements possibles au sujet du chemin de fer de cette province ; qu'ils vivent encore jusqu'à la prochaine session dans l'espoir qu'ils pourront prouver une foule d'actes illégaux contre mon ministère. Qu'ils examinent cette opération du prolongement de Murray-Harbour. Qu'ils scrutent à fond cette transaction et qu'ils l'exposent au grand jour. Ils emploieront de la sorte tous leurs loisirs avec un grand avantage pour eux-mêmes, et sans doute, à leur point de vue, pour le pays. Mais il est un peu tard maintenant pour faire une enquête de ce genre. Mais tout n'est pas perdu pour eux. Si tout se trouve dans un état si déplorable, il n'y a pas de doute que ces excellents gentlemen auront, dans un an, une excellente occasion de se créer une réputation encore plus enviable que celle qu'ils ont acquise durant cette session.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre se proposait-il, lorsqu'il a commencé à construire ce chemin de fer de Mutch's Point, sur une longueur de 11½ milles vers le sud, de prolonger cette voie jusqu'à Murray Harbour ? Dans l'affirmative, pourquoi n'a-t-il pas accordé immédiatement toute cette entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avions pas alors l'intention d'exécuter si tôt ces travaux.

L'honorable M. HAGGART : Il s'agissait de construire d'abord ces 11½ milles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela dépendait de la décision du ministre qui représentait ici cette promesse ; c'est lui que nous a recommandé de construire ces 11½ milles.

L'honorable M. HAGGART : Au point de vue des affaires, j'aurais cru que vous auriez décidé de construire toute cette division de la ligne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agissait d'abord de déterminer la route à prendre, ce qui n'était pas une mince affaire, ainsi que le sait l'honorable député. Voilà pourquoi, nous avons décidé d'abord de construire ces 11½ milles.

M. HACKETT : Quant à la construction de ces lignes sur l'île——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelle ligne ?

M. HACKETT : Je parle de toute cette entreprise ; on ne devrait pas la considérer au point de vue de divisions séparées. Si l'honorable monsieur veut construire 50 milles de ce chemin de fer, il devrait demander des soumissions pour ce travail. Je puis comprendre pourquoi on a demandé d'abord des soumissions pour ces 11½ milles à partir de Mutch's Point. L'honorable monsieur se proposait alors de ne faire que cet ouvrage ; mais depuis, il a changé d'idée, et il fait construire de 45 à 50 milles de cette voie ferrée ; il donne aux entrepreneurs l'occasion de construire l'assiette de cette ligne, d'en faire le nivellement, d'y poser des rails, au prix d'une soumission pour la construction de 11½ milles. A mon sens, cela n'est pas juste à l'endroit des entrepreneurs de cette partie du pays auxquels on refuse la chance de soumissionner.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils ont eu une occasion.

M. HACKETT : Oui, pour les 11½ milles, mais non pas pour le reste.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le petit entrepreneur peut

plus facilement soumissionner pour 11½ milles que pour 30 ou 40 milles.

M. HACKETT : Ces entrepreneurs ont eu l'occasion de soumissionner pour la partie de cet ouvrage qui traverse la partie la plus montagneuse de l'île.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est précisément ce qui est à l'avantage de l'entrepreneur.

M. HACKETT : Nous savons ce qui rapporte le plus. Si l'honorable ministre veut consulter son député et son ingénieur en chef qui dirige la construction du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, il apprendra comment on a construit cette ligne qui cotoie des collines dans toutes les directions ; il a fallu dépenser $17,000, depuis quelques années, pour rendre plus solide toutes ces courbes. L'honorable ministre construit ce chemin de fer à travers le pays qui s'étend au sud de Hillsborough, la partie la plus accidentée de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député s'oppose-t-il au tracé de cette voie dans cette partie du pays ?

M. HACKETT : Non, mais je ne puis approuver le ministre qui accorde l'entreprise de construction de 11½ milles de chemin de fer, dans la partie la plus accidentée de l'île, et qui accorde le reste de cette entreprise au même entrepreneur, soit 31½ milles à travers une contrée moins accidentée, sans fournir à d'autres entrepreneurs l'occasion de soumissionner.

M. HUGHES (King) : L'honorable député (M. Hackett) veut-il dire qu'il est plus facile de construire ces 31½ milles que de construire des 11½ millles dont il est question ?

M. HACKETT : Oui.

H. HUGHES (King) : Sur quelle autorité s'appuie-t-il pour faire cette déclaration ?

L'honorable M. HAGGART: Sur la sienne.

M. HUGHES (King) : Je m'adresse à l'honorable représentant de Prince-ouest (M. Hackett).

M. HACKETT : Pour faire cette déclaration, je m'appuie sur le fait que le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard contourne les collines, et qu'il a fallu dépenser depuis quelques années environ, $20,000 pour rendre les courbes plus sures. L'honorable monsieur doit comprendre qu'il est plus difficile de construire une ligne droite dans un pays montagneux, où il faut niveler les vallées, que de construire un chemin de fer dans une plaine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais cela rapporte plus à l'entrepreneur. L'honorable gentleman n'est pas très fort dans son raisonnement.

M. HACKETT : Ainsi que je viens de le dire, les travaux nécessaires pour donner plus de solidité à ces courbes, ont coûté très cher au pays ; on pourrait supposer que le ministre fait construire ces 11½ milles en ligne droite de façon à ce que les trains puissent circuler sans difficulté. Si vous accordez cette entreprise, le coût en sera bien différent, car vous aurez des collines à couper et des vallons à remplir. La construction de 31½ milles sur une surface plane sera donc une question tout-à-fait différente.

M. HUGHES (King's) : Si vous partez de Mutch's-Point, où ces 11½ vous conduiront-ils ?

M. HACKETT : Jusqu'à O'Neil's.

M. HUGHES (King's) : L'honorable gentleman ne connaît pas le tracé du chemin. A-t-il jamais passé par là pour dire que la contrée est plus plane de Mutch's-Point à O'Neils que celle que traverse l'autre partie du chemin ?

M. BELL : C'est précisément le contraire de ce qu'il a dit.

M. HACKETT : L'honorable gentleman comprend-il que pour se rendre de Mutch's Point à O'Neils, il faut passer Tea-Hill ?

M. HUGHES (King's) : Non, il faut passer à l'est de Tea-Hill. L'honorable député a-t-il jamais passé par ce chemin ?

M. HACKETT : Oui, je puis l'affirmer à l'honorable monsieur. L'été dernier, je me suis rendu jusqu'à la rivière Vernon.

M. HUGHES (King's) : Jusqu'à quel point ?

M. HACKETT : Jusqu'à Murray-Harbour. Qu'on me permette de dire qu'à mon sens, les interruptions de l'honorable gentleman sont tout à fait impertinentes.

M. HUGHES (King's) : Je déclare, et j'ose dire que les ingénieurs diront comme moi, que la dernière partie de ce chemin est plus difficile à construire que la première. L'honorable député a déclaré que cette dernière traversait un pays plat.

M. BROCK : L'honorable gentleman nuit aux amis qu'il veut défendre.

M. HUGHES (King's) : Je veux dire que l'honorable député a déclaré que cette partie du chemin traversait une contrée plus accidentée. Cela n'est pas conforme aux faits. L'honorable député connaît-il les endroits que traversent cette route ? Il y a Wigg, Kinross et Caledonia. Caledonia, à l'exception de Sable, se trouve la partie la plus accidentée de toute l'île.

M. BARKER : Et l'honorable ministre déclare que c'est là où l'on peut faire ces travaux à meilleur marché.

M. HUGHES (King's) : Je contredis ce que l'honorable député de Prince-ouest a

affirmé. Il prétend que ces 11½ milles traversent la partie la plus accidentée de tout le chemin et que le reste se trouve à passer une contrée plane. Et je dois dire que cela n'est pas conforme aux faits.

M. BARKER : Il est une chose que les faits confirment, et c'est celle-ci : le ministre a cru convenable, lorsqu'il ne construisait que 11½ milles de ce chemin de fer, de demander des soumissions et d'en recevoir de quatre ou cinq différents entrepreneurs ; mais maintenant qu'il construit 31½ milles, il ne juge pas à propos de demander des soumissions, et cela en dépit des dispositions du statut qui se rapporte à l'exercice de ses fonctions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous pourrons nous occuper de cela à la prochaine session, alors que nous aurons beaucoup de temps à notre disposition.

M. HACKETT : Je puis dire, en réponse à l'honorable gentleman (M. Hughes), que j'ai visité cette partie du pays, l'été dernier. Je me suis rendu en voiture de Charlottetown à Murray-Harbour, et j'ai vu l'ouvrage qu'on faisait sur ce chemin jusqu'à la rivière Vernon. Je puis affirmer à mon honorable ami que j'ai constaté que la partie la plus accidentée de cette partie de l'île se trouve entre Charlottetown et la rivière Vernon. De ce dernier point à Murray-Harbour, j'ai trouvé le pays plus plat et plus carossable. L'honorable député de King's ne peut nous faire croire qu'il y a des montagnes dans cette partie du pays.

Ministère des Postes—Appointements de trois commis de seconde classe supplémentaires, $3,500.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il s'agit de promotions ; un commis de troisième classe fera à l'avenir partie de la deuxième classe, et deux fonctionnaires qu'on avait l'intention de changer de service pour un travail tout autre seront employés au service extérieur.

Allocation provisoire, $180.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Cet item servira à payer un commis au bureau des lettre de rebut de Victoria.

Augmentation des appointements des employés du service intérieur non prévu dans le budget principal, $2,260.

M. MONK : Ce crédit ressemble à nombre d'autres, il est excessivement vague. Quels sont ces commis dont les appointements seront augmentés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le budget principal contenait un crédit se rapportant à tous ces fonctionnaires dont les appointements ne dépassaient point $800. Mais la liste de ces commis n'était pas complète. L'item dont il est question maintenant se rapporte à l'augmentation statutaire de tous les fonctionnaires dont les appointements sont plus élevés, si on recommande cette augmentation au cours de l'année fiscale qui n'est pas encore terminée.

M. SPROULE : Je puis aussi bien profiter de cette occasion pour revenir sur une question posée par l'honorable représentant de Grey-sud (M. Richardson) au sujet de la destitution du directeur de la poste de Holstein. J'ai ici une copie du mémoire adressé à l'honorable ministre sur les raisons qui ont motivé le renvoi d'office de ce fonctionnaire.

Mémoire devant servir au Directeur général des Postes à propos de la destitution du directeur de la poste de Holstein.

Le Directeur général des Postes est informé qu'on s'est plaint de ce que le directeur de la poste administrait une bibliothèque publique dans la salle même où se trouvait le bureau de poste, et qu'il ne pouvait remplir en même temps son emploi de bibliothécaire et ses devoirs de directeur de la poste, sans causer des retards et des ennuis au public. De plus, on ajoutait que ce fonctionnaire n'exerçait pas la surveillance voulue sur tout ce qui se rapporte aux lettres, journaux et colis de poste, et que les gens qui se rendaient à la bibliothèque pouvaient plus ou moins pénétrer dans le bureau de poste.

Ces plaintes ont été soumises à l'inspecteur qui a fait son rapport le 11 mars 1902. Ce document démontre que le directeur de la poste cumulait les fonctions de bibliothécaire, d'agent du téléphone public et de commerçant de grain, ce qui prenait la plus grande partie de son temps. L'inspecteur constata qu'il existait beaucoup de mécontentement à Holstein par suite du fait que la bibliothèque publique se trouvait dans le bureau de poste. Il croit que ce local n'est pas convenable pour une bibliothèque semblable. Il déclare en outre que, alors qu'il était à examiner les comptes du bureau, une personne s'est présentée pour demander douze livres de lecture, et que l'employé en charge du bureau de poste, a laissé là son travail pour voir s'il ne pouvait trouver ces volumes dans les rayons de la bibliothèque. A ce moment même la sonnerie du téléphone se faisait entendre, et le même employé dut répondre. On comprend la confusion qui régnait dans ce bureau. Le directeur de la poste s'est absenté de son bureau durant toute la journée en question.

L'inspecteur dit de plus qu'à son avis, ce bureau est assez important pour être complètement séparé de la bibliothèque publique et du bureau de téléphone, et qu'on ne saurait, dans le présent état de choses, trouver cette discrétion nécessaire quand il s'agit de dépôts aux caisses d'épargnes du gouvernement, ou de mandats-poste.

Pour toutes ces raisons, le directeur de la poste fut remercié de ses services le 12 mars 1902.

Voici la copie d'une requête adressée au directeur général des Postes relativement à ce cas. Je puis faire ressortir le fait que ce document est signé par 15 personnes qui fréquentaient le bureau de poste. On m'a dit que ce chiffre représentait environ 80 pour 100 de tous ceux qui ont affaire à ce bureau. Voici cette requête :

Nous soussignés qui avons affaire au bureau de poste de Holstein, avons appris avec le plus

profond regret la nouvelle que notre présent directeur de la poste, W. T. Petrie, a été informé qu'un remplaçant lui sera bientôt nommé. Nous sommes des plus heureux que le téléphone et la bibliothèque publique se trouvent au bureau de poste; à notre avis, le service et l'aménagement sont des plus satisfaisants. Vos requérants vous prient respectueusement de reconsidérer votre décision et de laisser les choses dans l'état où elles se trouvent maintenant.

Le directeur de la poste, dans une lettre sur ce sujet, signale le fait qu'à Dunmore, la bibliothèque publique se trouve dans le bureau de poste, tout comme à Holstein et ailleurs. Cependant, on ne s'en plaint pas. Je connais parfaitement M. Petrie, depuis nombre d'années. C'est un homme de progrès, qui jouit du respect et de la confiance de presque tous les habitants de cette localité. Il s'est livré au commerce depuis plusieurs années, et il a fait tout en son possible pour promouvoir les intérêts de Holstein et pour servir fidèlement le public. Comme le dit cette requête, il est regrettable qu'un changement s'opère surtout lorsqu'il s'agit d'un homme qui a servi le public aussi longtemps et aussi fidèlement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ignore si mon honorable ami (M. Sproule) espère m'entendre parler du rapport qu'il nous a lu, pour excuser l'action du ministère. Il est évident que l'on ne se préoccupait pas assez du public dans l'administration de ce bureau de poste. On a fait des plaintes au ministère qui a renvoyé toute cette question à son inspecteur. Celui-ci a fait le rapport que l'on sait. A mon avis, le ministère ne pouvait faire autrement que de remercier de ses services le fonctionnaire en question.

M. SPROULE : Les chercheurs d'emplois semblent être convaincus que leurs intérêts sont bien servis.

M. RICHARDSON : Je connais ce bureau de poste, son directeur et la façon dont ce dernier a servi le public. Tout le monde sait que le fait seul de tenir une bibliothèque de village au bureau de poste, est à l'avantage du public. C'est un travail qui n'est pas rémunéré, mais qu'on apprécie beaucoup, surtout dans le cas qui nous occupe. Il est un fait mentionné dans le rapport de l'inspecteur qui me semble fort improbable ; ce fonctionnaire dit qu'une personne du village s'est présentée au bureau et a demandé douze volumes. S'il n'y a pas eu connivence pour arranger tout cela pendant que l'inspecteur se trouvait à Holstein, je dis que cela est incroyable. D'ordinaire on ne permet à une personne d'emporter plus de un ou deux livres. Je sais comment est tenue cette bibliothèque, et il n'est pas besoin d'un long examen pour constater que les livres sont à leur place respective. Je sais aussi que M. Petrie est tenu en haute estime par la population de Holstein et que la requête dont on a parlé, est signée par 90 pour cent des intéressés à ce bureau de poste, sans distinction de parti politique. Il semble étrange que, en dépit de cette requête, on n'ait pas fait une autre enquête ; au contraire, sous le plus futile prétexte ce directeur de la poste est destitué pour faire place à un homme qui s'est toujours montré électeur actif et partisan zélé du gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : Lors de la discussion de son budget principal, j'ai signalé à l'honorable directeur général des Postes un fait se rapportant à la destitution de deux directeurs de poste, l'un de Middle-Musquodoboit, l'autre d'Oyster-Pond-Jeddore. M. Kaulback qui remplissait les fonctions de directeur de la poste de Middle-Musquodoboit, m'a écrit une lettre en réponse à certains documents soumis par le directeur général des Postes et que j'ai communiqués à M. Kaulback. Voici cette lettre :

Middle-Musquodoboit, 10 mai 1902.

M. R. L. Borden, M.P.,
Ottawa.

Cher monsieur,—En réponse aux affidavits de John A. Shaw et de George B. Phalen disant qu'antérieurement aux élections générales, j'ai essayé de les convaincre qu'ils devaient voter pour les candidats conservateurs, j'affirme positivement que cette déclaration est fausse ; que, pendant la campagne électorale, je me suis absenté de chez moi pour surveiller des intérêts que j'avais dans certaines mines, et que jamais je n'ai fait plus que d'user de mon droit de voter. Pour obtenir les sympathies du public contre moi, on a dit que je n'avais pas besoin de cet emploi et que j'étais bien assez riche. La requête envoyée à William Roche, M.P., est signée par des conservateurs et par des libéraux qui déclarent tous que j'ai rempli mes devoirs à la satisfaction du public qui m'honore de sa confiance. Je considère que j'avais le droit de répondre à cette allégation, ou l'on aurait dû m'accorder une enquête ; on m'a refusé l'une et l'autre.

Je demeure bien à vous,
ROBERT KAULBACK.

Il s'agit simplement d'un autre de ces cas où le directeur général des Postes a cru opportun de destituer des fonctionnaires, sans leur donner l'occasion de répondre aux accusations portées contre eux. Il agit d'après une enquête *ex parte* en refusant aux accusés le privilège de se défendre. J'ai ici une lettre semblable de M. David Mitchell, de Jeddore, qui déclare qu'en tant que la politique est concernée, il n'a jamais sollicité personne à voter pour ou contre le gouvernement, qu'il n'a fait partie d'aucun comité et qu'il n'a rien eu à faire avec les élections.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le dossier comprend-il la déclaration de l'honorable représentant d'Halifax (M. Roche)? Je ne me rappelle pas ce cas. J'ai communiqué les documents à l'honorable gentleman (M. Borden, Halifax).

M. BORDEN (Halifax) : Ces derniers, dans le cas de M. Kaulback, se composaient de deux affidavit d'un caractère bien vague, assermentés devant un juge de paix et n'in-

diquant aucune date, aucun détail, mais contenant une accusation générale d'œuvre de partisan politique contre M. Kaulback. Ce dernier a nié ces accusations.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans quel comté se trouve cette localité ?

M. BORDEN (Halifax) : Dans mon comté.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : M. Roche représente-t-il cette division électorale aussi ?

M. BORDEN (Halifax) : Oui.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois qu'il y a une lettre de lui.

M. BORDEN (Halifax) : Non, du moins elle n'a pas été produite par l honorable gentleman.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je puis me tromper.

M. BORDEN (Halifax) : Je veux surtout faire remarquer à l'honorable ministre combien il semble injuste de destituer ces fonctionnaires, sans même leur laisser connaître les accusations portées contre eux. Grâce à des renseignements *ex parte*, on les remercie de leurs services en laissant planer sur leur caractère certains soupçons qu'on ne leur donne pas même l'occasion de dissiper. J'ai, à différentes reprises, signalé cette injustice à la Chambre, mais je n'ai pas eu grand succès auprès du gouvernement. A mon avis, on se montre tout à fait injuste envers les fonctionnaires du ministère, en les destituant sous le prétexte qu'ils se sont montrés partisans politiques trop zélés, sans leur donner l'avantage de se défendre, d'expliquer leur conduite. Je sais qu'en dépit de l'engagement formel pris par l'honorable chef du gouvernement, les membres de la droite ont toujours défendu la pratique qui consiste à renvoyer des fonctionnaires, sous la seule déclaration d'un membre du parlement qu'on croit pouvoir parler avec connaissance de cause. Je ne crois pas que l'honorable représentant d'Halifax (M. Roche) puisse prétendre connaître par lui-même les actes de partisans qu'on reproche à ces deux hommes, parce que ces derniers demeurent à une longue distance d'Halifax où l'honorable gentleman réside. Si donc il a fait une déclaration, elle est le résultat des renseignements que d'autres personnes lui ont fournis. Ce cas est encore pire que ceux que j'ai déjà mentionnés. Une autre difficulté se rattache à la destitution du directeur de la poste de Jeddore : la population de cet endroit ne pourra plus communiquer par télégraphe avec le reste du monde, parce que la seule personne pouvant remplir l'ouvrage du télégraphiste est Mlle Mitchell, la fille de l'ex-directeur de la poste. Il ne serait pas digne pour elle de se dévouer à cette besogne alors que son père a été remercié de ses services. J'ai reçu une lettre d'un partisan dévoué du gouvernement. Il demeure dans les environs, et il se plaint en termes amers de cet état de choses. A mon avis, le ministre devrait examiner encore ce cas, et voir à ce que le public ne souffre pas du fait de la destitution de ce fonctionnaire à qui on n'a pas même fourni l'occasion de se défendre.

Il est une autre matière sur laquelle je désire appeler l'attention de l'honorable gentleman, je veux parler des 21 pétitions de droit produites, il y a trois ans, et pour lesquelles on n'a pas encore accordé le fiat demandé. Nous avons eu, au cours de cette session, au moins deux cas où l'on a offert des fiat à des intéressés qui les ont refusés. Les réclamations furent soumises à la cour de l'Echiquier non pas comme impliquant une responsabilité légale, mais comme relevant plutôt de la justice et de l'équité. Le parlement a voté des sommes assez fortes pour acquitter les dommages accordés de cette façon. En présence de ces faits, pourquoi le directeur général des Postes persisterait-il à refuser la permission de procéder contre la Couronne à ceux qui veulent soumettre leur cause à la cour d'Echiquier ? En vertu d'une loi adoptée à cette session, la Couronne a le droit d'exiger de tous ses intéressés une garantie des frais, et quelles que soient les raisons que le gouvernement puisse invoquer. Je crois qu'il n'en existe pas—pour excuser son apathie, il lui devient impossible de refuser à ces personnes le droit de faire décider leur cause par un tribunal compétent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Dans les causes où les demandeurs ont un droit réel et légal d'action, je reconnais, avec mon honorable ami, qu'on devrait accorder l'ordonnance demandée. Dans ces cas, cependant, il faut examiner s'il est dans l'intérêt de l'équité qu'on permette aux requérants de procéder contre la Couronne L'heure est bien avancée pour discuter tous les détails de cette question; aussi parlant d'une manière générale, quels sont les faits ? Mon honorable ami ne les connaît peut-être pas tous. Qu'il me permette de lui dire qu'en 1895-96—probablement parce qu'il s'attendait à des élections prochaines, ou pour toute autre raison—le gouvernement conservateur commença à ignorer la loi qui gouverne le ministère des Postes ; il accorda à droite et à gauche l'entreprise du transport des malles, contrairement aux dispositions de ce statut qui dit qu'il faut demander des soumissions pour le transport des malles, l'entreprise devant être accordée au plus bas soumissionnaire; dans certains cas, cependant, la convention peut être renouvelée. C'est précisément ce dont il s'agit dans les causes indiquées par l'honorable chef de l'opposition.

Or, le ministère n'a pu découvrir dans un seul de ces cas une raison suffisante pour permettre le renouvellement de cette convention. On avait renouvelé ce contrat, non seulement contrairement aux dispositions de la loi, mais encore au préjudice de l'intérêt public. J'ignore si les remarques

que je vais faire s'appliquent en détail à chacun de ces 21 cas, mais je suis convaincu qu'une analyse sérieuse des faits prouvera que je dis la vérité en ce qui concerne la plupart d'entre eux. L'ancien gouvernement a demandé des soumissions dans nombre de cas. Après avoir reçu ces dernières, avoir pris connaissance de leur contenu et du montant qu'elles mentionnaient, on continuait l'entreprise aux anciens soumissionnaires à des prix souvent de beaucoup plus élevés que la moyenne des montants mentionnés dans les nouvelles soumissions pour faire le même ouvrage. Dans certains cas, on ne prit même pas la peine d'ouvrir des soumissions et l'on accorda de nouvelles entreprises à droite et à gauche, sans s'occuper du fait qu'on avait demandé et reçu un grand nombre de soumissions. D'autre fois, et je crois que c'est le cas qui se présente dans des conventions dont a parlé mon honorable ami, ces entreprises étaient accordées aux soumissionnaires à des prix plus élevés que ceux mentionnés dans leurs soumissions. Si je ne me trompe, il est arrivé dans un ou plusieurs de ces vingt et un cas dont a parlé le chef de l'opposition, mais à tout événement, dans nombre d'autres cas, que l'ancien entrepreneur faisait sa soumission de la manière ordinaire pour l'entreprise nouvelle ; cependant le gouvernement du temps ignorait sa soumission et lui laissait l'entreprise au prix de la première convention, bien qu'il y eût une diminution de 50 pour 100 dans le prix de sa nouvelle soumission. Je prétends que ces conventions ne valent pas le papier sur lequel elles sont écrites. Il n'y a pas d'équité dans tout cela. Si les contrats sont bons devant la loi, si le statut ne signifie pas ce qu'il veut dire, alors ce serait par un vice de rédaction des plus honteux que ces individus pourraient recouvrer le montant qu'ils prétendent leur être dû. S'ils veulent mépriser la justice, si, grâce à une entente avec le gouvernement, ou pour toute autre raison, ils ont obtenu illégalement des entreprises du gouvernement, ils ne peuvent demander à ce dernier de les aider, s'ils n'ont pu jouir des fruits d'une convention injustifiable. On devrait plutôt les forcer à rendre compte de l'excédent qu'il ont reçu, tant qu'ont duré leurs contrats. Il est impossible de supposer que dans des centaines et des centaines de cas où il s'agit du service le plus simple de toute l'administration, il y ait eu des circonstances pour faire mettre de côté le principe de demander des soumissions. C'est pourtant ce qui s'est fait en grand, et les cas cités par l'honorable monsieur tombent dans cette catégorie. Dans ces circonstances, au point de vue de la conscience, ces réclamations ne valent rien ; au lieu de réclamer les intéressés devraient plutôt se réjour de ce que le gouvernement se soit contenté d'annuler ces contrats et qu'il ne les ait pas obligés de remettre à la couronne l'excédent d'argent qu'ils ont reçu tout le temps qu'a duré leur service.

M. BORDEN (Halifax) : La doctrine énoncée par le directeur général des Postes détruit absolument le principe d'après lequel on a accordé dans le passé, les pétitions de droit. L'honorable ministre dit en effet : Parce que mes prédécesseurs se sont rendus coupables de faiblesse dans le service public, je vais annuler tous ces contrats, que la loi m'en accorde le droit ou non, et je vais refuser aux intéressés l'ordonnance qui leur permettra d'établir leurs réclamations devant la cour.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'autre partie est tout aussi coupable.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle autre partie ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Le requérant.

M. BORDEN (Halifax) : Si le requérant participe à cette illégalité, si le contrat ne vaut pas le papier sur lequel il est écrit, la Couronne peut facilement se rendre devant la cour pour y établir ses prétentions. Si l'argumentation du directeur général des Postes veut dire quelque chose, il faut en conclure qu'il y avait une conspiration ourdie entre ces individus et son prédécesseur à la tête du ministère des Postes, pour frauder le gouvernement. Si cela peut être établi en cour, alors qu'aucun de ces hommes ne retire de dommages. Mais le directeur général des Postes trouve meilleur de juger ces personnes sans les entendre. Il leur refuse le droit de porter leurs réclamations devant les cours, tout comme il a nié aux deux directeurs de poste dont j'ai parlé, le privilège d'exposer leur défense avant d'être destitués. C'est là l'attitude que prend l'honorable monsieur. Je suis prêt à laisser à la Chambre et au pays à juger si c'est là la ligne de conduite qu'entendrait suivre tout homme désireux de rendre justice. Si ce que dit l'honorable ministre est vrai, alors le gouvernement n'a rien à craindre puisque ces personnes ne pourront établir le bien fondé de leurs réclamations en cour. Si d'un autre côté, ces hommes peuvent prouver que ce qu'ils affirment est vrai, ils ont une réclamation valable contre le gouvernement, et ils devraient avoir le privilège d'établir devant la cour, s'ils ont raison ou tort. Mais le directeur général des Postes leur refuse ce droit. Il se pose en juge lui-même, et il prive ces gens du droit dont est supposé jouir tout homme dans ce pays, le droit de faire déterminer par les cours qui entend les deux parties, le bien fondé d'une réclamation.

M. HACKETT : Je veux porter à la connaissance du directeur général des Postes, un cas que j'ai cité à la Chambre, à la dernière session, alors que l'honorable gentleman était absent en Australie. Son remplaçant pro tempore ne pût me répondre. Il s'agit du cas d'un nommé Kehoe qui avait

l'entreprise du transport de la malle entre Tignish et Mail-Point. L'inspecteur du ministère des Postes à l'Ile du Prince-Edouard, M. Brecken, demandant à M. Kehoe, à l'expiration de son contrat, s'il voulait renouveler ce dernier aux mêmes conditions, c'est-à-dire à $30 par année, M. Kehoe répondit dans l'affirmative et signa l'engagement en ma présence. Il était donc partie à une nouvelle convention, à la demande de l'inspecteur. Quelques jours plus tard, un ordre arrivait d'Ottawa annonçant que la malle devait être transportée par une autre personne un nommé Thomas Nelligan, et que M. Kehoe n'était pas l'entrepreneur. Depuis deux ans, M. Nelligan transporte la malle pour $50 par année, alors que M. Kehoe ne recevait que $30 par année. Je demanderais à l'honorable ministre s'il a quelque renseignement sur ce sujet.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je regrette de dire que je n'ai aucun souvenir de cette convention. J'ignorais qu'il en eût déjà été question ici. Si mon honorable ami m'avait annoncé qu'il allait demander ce renseignement, j'aurais fait préparer un exposé des faits. Cependant, même à cette date avancée de la session, je vais m'efforcer d'obtenir le renseignement qu'il demande, et s'il ne le reçoit pas ici, je lui enverrai une lettre lui expliquant ce qui en est de cette question. J'espère qu'il trouvera mon explication satisfaisante.

M. RICHARDSON : Quant au bureau de poste de Holstein, je demanderais au ministre que si, par inadvertance, on a commis une injustice envers l'ancien directeur, et envers les personnes qui ont envoyé une requête exprimant leur satisfaction des services rendus par ce fonctionnaire, et leur désir de voir le bureau de poste administré par le même fonctionnaire, et vu le fait qu'aucune irrégularité n'a été relevée dans les livres de ce bureau que ce fonctionnaire administrait depuis plusieurs années, et comme il n'a pas eu l'occasion de connaître l'accusation portée contre lui, et d'y répondre, le directeur général des Postes devrait au moins faire une enquête plus complète sur cette matière. C'est le cas d'un gentleman qui a rendu de bons services au public durant plusieurs années, on a mis en disponibilité à quelques heures d'avis, sans lui fournir l'avantage de se défendre. Il a été remplacé par un partisan politique très actif.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais ce que mon honorable ami eût pu nous suggérer de faire que nous n'ayons pas fait. Il s'agissait de l'administration convenable de ce bureau de poste, et la ligne de conduite que nous avons suivie me semble très raisonnable. On a porté des accusations, et le fonctionnaire nommée à cet effet reçut l'ordre de faire une enquête, il remplit sa mission et s'assura que le public n'était pas traité comme il devait l'être. Le directeur de la poste était en même temps, télégraphiste, bibliothécaire, marchand de grain, et il tenait un bureau de téléphone. On comprend que le public devait souffrir de cet état de choses. Il me semble que si l'on doit respecter le public, il ne faut pas tolérer un semblable état de choses, il fallait donc destituer ce directeur de la poste. L'inspecteur s'est rendu à ce bureau de poste ; il a constaté par lui-même ce qui s'y passait. Le directeur de la poste, ou son assistant, ou quelqu'un de sa famille était là. Un nouveau fonctionnaire a été nommé, et je suppose qu'il a transporté chez lui ce bureau de poste, de sorte qu'il surgit de nouveaux droits. Je vois par le dossier que le rapport a été fait au commencement de mars dernier. S'il en est ainsi, le nouveau directeur doit avoir commencé à exercer ses fonctions. Il a ses droits maintenant, et il est impossible de revenir sur ce qui a été fait.

M. RICHARDSON : C'est un fait bien commun que de trouver un bureau de télégraphe et de téléphone dans un bureau de poste. Les appointements sont si peu élevés, qu'il faut au directeur de la poste s'occuper ainsi de manière à satisfaire le public et à retirer certains profits. Quant au fait de tenir la bibliothèque du village dans ce bureau de poste, il existe à 5 milles de là, et l'on n'a entendu aucune plainte contre le directeur de la poste de ce dernier endroit. Dans le cas qui nous occupe, je ne crois pas qu'on aurait soulevé des plaintes, n'eût été un certain groupe de gens qui en veulent au directeur de la poste. Je sais que ce dernier est très populaire et que cette requête demandant qu'on le laisse à la tête de ce bureau a été signée par environ 80 ou 90 pour 100 de la population interessée à ce bureau de poste. A mon sens, c'est un cas où l'on aurait dû faire une enquête, et fournir à ce fonctionnaire l'occasion de prouver qu'il remplissait ces devoirs publics tout en étant marchand, bibliothécaire, etc.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a eu une enquête, et l'inspecteur a fait son rapport.

M. RICHARDSON : C'était une enquête *ex parte*, car le directeur de la poste n'a pu se défendre.

M. MORIN : Un des directeurs de la poste, dans mon comté, a été destitué, l'automne dernier. L'autre jour, j'avais une question sur le feuilleton de la Chambre, à propos de cette destitution. Le directeur général des Postes a répondu que ce fonctionnaire avait été remercié de ses services, à la demande de M. Talbot, sous le prétexte qu'il avait pris une part active aux élections de 1900. A cette époque, M. Talbot était très occupé dans son comté, comme je l'étais dans le mien, et il ne connaissait rien de ce qui se passait dans Dorchester. Tout ce qu'il pourrait dire, c'est que quelqu'un lui a fourni des renseignements. A mon avis, le directeur général des Postes ne devrait pas s'oc-

cuper de tous ces racontars, surtout lorsqu'ils viennent de politiciens. Mais qu'importe ? Je me rappelle très bien qu'en 1896, une question semblable fut soumise à la Chambre. Cette fois, il ne s'agissait pas de mon comté, et le premier ministre déclara que les fonctionnaires du gouvernement auraient le droit de voter pour qui ils voudront, et qu'on ne les empêcherait pas de causer politique, mais ils n'avaient pas le droit de faire des discours en public, ou de publier les articles dans les journaux. Il ajoutait que les fonctionnaires qui manqueraient à ce devoir, seraient destitués, qu'ils fussent libéraux ou conservateurs. Pour vous démontrer que cette promesse n'a pas été remplie, je vais citer le cas d'un homme que je connais très bien et qui est mon ami, bien qu'il soit grit. Je n'aimerais pas à mentionner son nom. Au mois de janvier dernier, il a passé onze jours dans le comté de Beauce. A son retour, je le rencontrai à bord du train, et il me dit combien il avait dépensé d'argent dans ce comté et quel séjour il y avait fait. Il était aussi en compagnie du ministre de la Justice. Il y a quelques temps, une question dans ce sens fût soumise à la Chambre par l'honorable représentant de Laval (M. Léonard), et le ministre de la Justice répondit qu'il ne connaissait rien de tout cela. Il est certain qu'il n'a pas voulu dire ce qu'il savait.

L'honorable représentant de Bellechasse et le ministre de la Justice ont fait la campagne électorale dans le comté de Beauce. Je ne demande pas que ce fonctionnaire soit destitué, mais il est étrange de voir qu'un homme ait été traité d'une façon et un autre d'une autre manière. Si un conservateur travaille, ou même ne travaille pas, mais qu'on rapporte qu'il travaille à une élection, il est destitué. Mais on permet à un grit de travailler à droite et à gauche dans un temps d'élection, et il n'est pas inquiété. Est-ce là traiter les citoyens suivant l'égalité et la justice ? Qu'on me permette d'appeler l'attention du directeur général des Postes sur un autre fait. En 1890, il y avait dans mon comté un homme qui obtint l'entreprise du transport des malles, par soumission. En 1895, la convention fût renouvelée sans que le ministère eût demandé des soumissions publiques. En 1896, le directeur général des Postes actuel destitua cet homme et accorda l'entreprise à une autre personne. Je n'ai rien à dire contre cela, mais je condamne ce qui s'est passé, en 1897, dans la ville même où je demeure. Je connais tous les détails de cette entreprise et les personnes intéressées. La convention prit fin, et l'entreprise fut donnée à une autre personne, après qu'on eût demandé des soumissions publiques, à raison de $55 par année. Il s'agissait de transporter la malle de la station au bureau de poste. Le contrat expirait l'automne dernier. L'entrepreneur écrivit au département demandant que le marché fût renouvelé, mais il reçut une réponse l'informant que cette entreprise était accordée à un autre homme, sans qu'on eût demandé des soumissions. Comment se fait-il que le directeur général des Postes condamne des actes qu'il est prêt à accomplir quand cela fait son affaire? S'il n'était pas juste en 1895 d'accorder une entreprise sans demander des soumissions publiques, pourquoi cela était-il bon l'automne dernier ? Si l'honorable ministre peut expliquer cela, je lui en serai bien reconnaisant.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quant au premier point, la destitution d'un directeur de poste, je crois que mon honorable ami a demandé un rapport.

M. MORIN : Pas du tout, car je connaissais toute l'histoire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce rapport a été demandé, mais je crois que la déclaration de M. Talbot, qui a servi de motif à cette destitution, a été produite. Je crois que cela se passait l'été dernier, durant mon absence, mais j'accepte la responsabilité de ce qui a été fait. J'ai consulté les documents lorsque mon honorable ami a posé cette question, et j'ai constaté que M. Talbot n'a pas dit qu'il tenait ces renseignements d'autres personnes, mais qu'il a parlé comme s'il avait une connaissance positive des faits. Mon honorable ami croit que M. Talbot ne connaissait pas personnellement ces faits, mais ce dernier a assumé toute la responsabilité de sa déclaration. Je me rappelle lui avoir parlé de cette matière, et il m'a affirmé que ses déclarations de l'été dernier étaient parfaitement vraies. S'il était ici, il pourrait discuter la question de faits avec mon honorable ami. Quant à cet entrepreneur du transport des malles de la ville où demeure l'honorable gentleman, ce dernier devra comprendre que je ne puis avoir tous ces détails dans la tête et me rappeler un incident qui s'est produit il y a cinq ans, et qui se rapporte à l'un des dix milles contrats que nous sommes obligés de conclure. Cependant, j'étudierai cette question et j'en connaîtrai tous les détails.

M. MORIN : L'honorable ministre dit qu'il regrette que M. Talbot ne soit pas ici pour se défendre. L'honorable gentleman veut-il lui donner une chance de présenter cette défense ? Veut-il dire à M. Talbot que j'ai parlé de ce que je connaissais pertinemment, que je me suis rendu moi-même dans le comté de Beauce, et que je sais qu'il a travaillé dans ce comté avec le gentleman dont j'ai parlé, et qui reçoit $800 par année de ce gouvernement ? Le député de Bellechasse (M. Talbot) et le ministre de la Justice et le fonctionnaire en question se trouvaient ensemble dans cette division électorale. Si M. Talbot veut faire des rapports pour que tout aille bien, qu'il surveille l'ami qui a été avec lui faire la campagne dans le comté de Beauce.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai reçu une lettre m'annonçant que le ministère des

Postes avait retranché le service de la malle du village de Bayside dans mon comté. Cela crée de graves inconvénients à la population de cette localité. On avait déjà parlé de cette mesure, il y a deux ans, et la personne qui transportait la malle offrit alors de faire ce travail à bien meilleur marché, afin que les habitants de ce village ne fussent pas privés de ce service. Celui-ci fut continué mais, dernièrement, on le retrancha complètement. Il y a trois ou quatre maisons de commerce dans cette localité qui vend beaucoup de poisson. Il n'y a ni chemin de fer ni téléphone, et le service de la malle se faisait deux fois la semaine. Je demanderais à l'honorable gentleman de s'occuper de cette question et d'examiner s'il ne serait pas possible de continuer ce service.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne vois pas que ce bureau ait été fermé. Je crois qu'il ne s'agit que d'un changement de local, ni plus ni moins.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne sais ; dans tous les cas les gens de Bayside considèrent que ce service leur a été retranché. Ils m'écrivent qu'ils avaient la malle dans le passé et qu'ils n'ont plus ce service maintenant. A un autre endroit de cette lettre, ils parlent d'un service plus fréquent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je me rappelle que l'inspecteur a fait un rapport contenant certains avis ; nous avons suivi ses conseils. Nous n'avions certainement pas l'intention de créer des embarras à la population de ce village.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a un service trois fois par semaine à un village situé à cinq milles plus loin, et l'on parle d'établir un bureau à un autre endroit à 7 milles de Bayside, à un endroit où il n'y a que deux ou trois maisons. Si les renseignements contenus dans cette lettre sont vrais, pour l'avantage de cette population, il faudrait mieux que le bureau de poste restât où il se trouve. Il me semble qu'on s'est trompé en supprimant ces services.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous avons suivi les conclusions du rapport de l'inspecteur.

M. POPE : Je voudrais appeler l'attention du ministre sur le changement fait au bureau de poste de Keith. Il existait un bureau de poste entre les deux villages de Robinson et de Gould, et l'on a changé dernièrement. Il y a plusieurs années, on avait établi un bureau de poste à un endroit qu'on croyait être le plus central et qu'avaient désigné les maires des deux villages. Cet endroit se trouve à environ 12 milles de Robinson, sur le chemin de Gould, et l'on doit supposer qu'il est le plus central et d'un accès le plus facile pour ce district. Le changement qu'on vient de faire a transporté ce bureau à plusieurs milles près de Gould. Aujourd'hui, il y a quatre familles de cultivateurs établis entre l'endroit où se trouve le bureau de poste actuel et le village de Gould. Naturellement, ces cultivateurs pourront s'adresser au bureau de Gould où ils font toutes les affaires. Ce changement oblige les gens qui demeurent à plusieurs milles du bureau de poste, de parcourir de longues distances pour obtenir leur courrier. Pour faire face à cet état de choses, je crois qu'un facteur se promène en voiture avec un sac de malle ouvert, et fait la distribution des lettres et des journaux entre Robinson et Keith, nom de l'endroit où se trouve le bureau actuel. Je ne vois aucune raison pour excuser ce changement. Tous les intéressés, je crois, ont signé une requête adressée au ministre et lui demandant de ne pas faire ce changement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Quand ce changement s'est-il opéré ?

M. POPE : Il y a peut-être deux mois, peut-être un mois. Si je ne me trompe, l'ancien directeur de la poste à cet endroit était un conservateur, ce qui, je suppose, ne constitue pas un grand crime aux yeux de l'honorable gentleman. Le nouveau fonctionnaire doit être un libéral, mais je ne puis l'affirmer. Il est quelquefois difficile de distinguer parfaitement, dans mon comté, les conservateurs des libéraux. A maintes reprises, on a demandé au directeur général des Postes de faire certains changements dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter. Tous ces changements n'ont pas été avantageux au public. Certains bureaux de poste ont dû être établis où ils se trouvaient d'abord, mais les fonctionnaires ont été changés. Que m'importe, après tout, que le directeur général des Postes nomme ses propres amis, pourvu que le service public n'en souffre point ? Mais je dois avouer que, dans mon comté, il n'a pas eu la main heureuse, chaque fois qu'il a suivi les conseils qu'on lui donnait. Si ses renseignements ne sont pas meilleurs à l'avenir, je lui demanderais de s'adresser à moi, non pas parce que je veux lui accorder un avantage particulier, mais pour la raison bien simple que je désire lui donner le mérite de bien servir le public. Je suis certain qu'il appréciera cet avantage à sa propre valeur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il y a un moyen pour l'honorable gentleman d'obtenir les faveurs du gouvernement.

M. POPE : Oui, mais en sacrifiant nos principes. Je puis avoir de l'ambition, mais je considère que cela coûterait trop cher au point de vue des opinions et des principes. Je suis convaincu que l'honorable gentleman reconnaîtra cette vérité. Je suis intéressé dans ce bureau de poste de Keith, parce qu'un certain groupe de personnes se trouve à souffrir du fait que la malle doit être transporté le long de la route, à 9 ou 10 milles, avant d'atteindre le bureau de poste actuel. Je demanderais à l'honorable ministre, au nom de ces gens, d'ouvrir un bu-

reau de poste le long de cette route, à un endroit plus central et plus facile d'accès ; cela ne coûtera pas bien cher au pays. On nous a dit que nous traversions une ère de progrès, et j'espère que le directeur général des Postes considèrera que ce district progresse comme le reste du pays, et qu'il lui donnera un meilleur service que celui qu'il a eu dans le passé. Je lui demanderais d'ouvrir un bureau entre Keith et Robinson, pour l'avantage des cultivateurs. Il n'y a pas de village dans ce district ; c'est un chemin droit que bordent les terres des cultivateurs suivant la coutume établie dans des cantons semblables. Je suis heureux de voir ici le sous-directeur général des Postes. Il m'a toujours traité avec beaucoup de courtoisie et j'espère qu'il a prêté une oreille attentive aux remarques que j'ai adressées au directeur général des Postes et que la population de ce district sera traitée comme elle le mérite.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je puis promettre à mon honorable ami (M. Pope) que sa demande recevra la plus sérieuse considération. Règle générale —je ne sais pas s'il y a des exceptions—ces changements ne se font que d'après un rapport de l'inspecteur.

M. POPE : Je crois que sous ce rapport le ministre est plus ou moins dans la note juste. D'après les reseignements, l'inspecteur a recommandé ce changement, mais cela n'empêche pas que l'arrangement actuel n'est pas à l'avantage du public. L'ouverture d'un bureau tel que celui dont j'ai parlé ne coûtera pas bien cher et rendra de grands services à la population. C'est pourquoi je fais cette demande.

M. M. HACKETT : Je voudrais savoir du ministre pourquoi on a mis à la retraite et qu'on a remplacé M. Thomas Keith, qui a été directeur de la poste d'Alberton durant près de vingt ans ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je note cette demande et je fournirai ce renseigement demain.

M. HACKETT : Très bien, mais il n'est pas difficile de comprendre que M. Keith a été destitué parce qu'il était conservateur.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je fournirai ce renseignement demain.

M. HACKETT : Demain, c'est une vieille ritournelle, pourtant il me ferait plaisir de connaître ce détail.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je le ferai connaître peut-être, lorsque nous discuterons les estimations supplémentaires, ou bien j'enverrai un mémoire à l'honorable monsieur, comme je l'ai déjà fait dans le passé.

M. McLENNAN : Il me fait plaisir d'apprendre que le directeur général des Postes a l'intention de faire transporter à l'avenir les malles du comté d'Inverness par le chemin de fer d'Inverness et de Richmond. Comme une partie importante du comté que je représente, se trouve intéressée dans ce changement, j'aimerais savoir comment on se propose de transporter les malles sur les trains. Le ministre a-t-il l'intention de faire assortir ces malles par des commis, et d'en faire faire la distribution de la manière ordinaire, où se contentera-t-il de faire déposer les sacs dans les chars à bagages. Je puis dire à l'honorable monsieur qu'il s'agit de l'intérêt d'une partie importante de la population, qu'il y a trois villes minières très prospères dans le comté d'Inverness, le nom même de cette voie ferrée. J'espère que la distribution de la malle se fera de manière à ce que ce changement ne soit pas considéré comme un retour à l'ancien système. Depuis 35 ou 40 ans, on a distribué la malle deux fois par 24 heures, le long de cette route. Je suis certain que la distribution qui sera faite par un commis de la malle, à bord du train, serait bien vue de la population qui habite ce district de 58 milles de long. Je n'ai pas eu l'occasion de discuter cette question avec l'honorable monsieur, depuis deux semaines. J'en ai parlé à celui qui a la direction du service de la poste à bord des trains de chemin de fer, mais il n'a pu me répondre d'une manière bien précise quant à la façon dont se fera cette distribution. Je voudrais connaître ce qu'on se propose de faire.

M. HACKETT : Cela me rappelle que les malles destinées aux localités qui se trouvent à l'ouest de Summerside sont retardées à ce dernier endroit, pendant vingt heures. Il n'y a aucune correspondance entre le bateau arrivant à Summerside et le train gagnant l'ouest. Je demanderais à l'honorable monsieur dans l'intérêt de la population de cette partie du pays, qu'une correspondance parfaite soit établie entre l'arrivée du bateau et le départ des trains. Il y a plusieurs villes dont deux à 70 milles à l'ouest de Summerside. J'espère que le directeur général des Postes verra à ce que les malles ne soient pas retardées à Summerside, durant vingt heures, quand il est si facile d'avoir des trains qui en 4 ou 5 heures, atteignent tous ces centres de la population ; cette dernière pourra donc recevoir bien plus tôt les nouvelles qu'elle attend de toutes les parties du monde. J'espère que l'honorable monsieur étudiera cette question. Actuellement nous avons un bateau faisant le service entre la Pointe-du-Chêne et Summerside, et lorsque la malle se rend à Charlottetown, il n'y a aucune correspondance pour la transporter à l'ouest. Supposons que je parte ici demain matin, j'arriverai à Summerside le lendemain soir, et il me faudra attendre à cet endroit jusqu'au jour suivant. Pour une distance de 60 milles, il n'y a aucune correspondance entre la malle et le service du bateau.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je dirai à mon honorable ami d'Inverness (M. McLennan) que la question sur laquelle il a appelé à mon attention, est très importante et que je vais l'étudier soigneusement. Je déclarerai à l'honorable représentant de Prince (M. Hackett) qu'à mon avis, les malles sont transportées sur tous les trains entre Summerside et Charlottetown, et entre Georgetown et Charlottetown. S'il y a des retards, ils seront dus au manque de communications par chemin de fer.

M. TALBOT : Je désire savoir de mon honorable ami de Dorchester (M. Morin) le nom de ce directeur de poste libéral, qui d'après lui, nous a accompagnés, le ministre de la Justice et moi, au cours de la dernière campagne dans le comté de Beauce.

M. MORIN : Je n'ai pas parlé de cela.

Pour pourvoir à un emploi supplémentaire de courrier de chemin de fer de 2me classe, $720.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il s'agit de remettre dans ses fonctions un commis de la malle du nom de Gingras. On l'avait renvoyé du service à cause de prétendues irrégularités. On l'accusait d'avoir jeté des sacs de malle hors des wagons et d'avoir retardé la distribution des sacs. Il a repris son emploi, mais il nous faut ce crédit pour rendre efficace cette décision.

Pour pourvoir aux salaires de timbreurs, d'assortisseurs, de facteurs et de commis supplémentaires, $10,000.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ce crédit pourvoit à toute augmentation dans le personnel durant l'année, dans toutes les parties du Canada où le besoin s'en fera sentir. Vu l'expansion des affaires, nous aurons peut-être à faire de nouvelles nominations que nous ne prévoyons pas encore.

Pour augmenter les appointements de M. E. B. Bates, sous-directeur du bureau de poste d'Ottawa, de $1,800 à $1,900 nonobstant toute disposition contraire dans l'Acte du service civil, $100.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les sous-maîtres de poste reçoivent des appointements basés sur les recettes du bureau. Mais à Ottawa le bureau de poste fait beaucoup d'opération en franchise à cause de la quantité de colis affranchis par le parlement et par les ministères, de sorte que les recettes de ce bureau ne représentent pas avec justice les opérations qu'il fait. Je pense que nous ne devrions pas suivre cette règle dans le cas de M. Bates.

Pour pourvoir aux augmentations d'appointements d'employés du service civil extérieur, non prévus dans les estimations principales, $2,500.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lorsque l'exercice financier est clos, les officiers ainsi que cela se pratique dans le service intérieur, font une revue du personnel et font rapport au sous-directeur, qui, à son tour fait un rapport sur ceux qui ont droit à une augmentation. S'il fait un rapport recommandant une augmentation pour tout le personnel, il faudrait plus de $2,500.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre peut-il donner les noms de tous les employés dont les appointements doivent être augmentés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Lorsque l'exercise financier est clos, les officiers font un rapport sur ceux qui ont ou n'ont pas droit à l'augmentation. A présent, nous supposons que tous ont droit à l'augmentation. J'espère que tel sera le cas. Le sous-directeur général me fait ce rapport. Il reçoit ses renseignements, je suppose, des officiers immédiatement au-dessous de lui. Dans le service intérieur il y a des chefs de divisions, et je suppose qu'il base son jugement en grande mesure sur la recommandation de ces chefs de division. Dans le service extérieur, je présume qu'il reçoit un rapport du maître de poste. Il est du devoir du maître de poste de l'informer de l'efficacité de son personnel, et de faire rapport. Dans le cas des bureaux des inspecteurs, il doit recevoir le rapport de l'inspecteur, et dans le cas des courriers de la malle sur chemins de fer, il reçoit, je suppose, le rapport du contrôleur. Il reçoit à son tour l'avis des surintendants locaux du service des commis de la malle sur les chemins de fer.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce la manière ordinaire de voter le crédit, attendre un rapport qui sera fait à une date subséquente ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Telle a toujours été l'habitude, me dit-on.

M. BORDEN (Halifax) : Voter un crédit général sans dire combien de personnes y ont droit ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'habitude ordinaire a été de faire des prévisions pour tout le monde et obtenir des rapports ensuite.

M. BORDEN (Halifax) : Ce peut être l'habitude dans le ministère de l'honorable ministre, mais ce n'est certainement pas l'habitude dans les autres ministères. Le ministre présente ordinairement ses estimations budgétaires, et dit : Je me propose de recommander une augmentation à certaines personnes dont je donne les noms, et si c'est nécessaire, je demanderai à la Chambre d'affecter une somme d'argent pour cela. Je ne vois pas pourquoi le ministère des Postes devrait agir autrement, et je ne vois pas pourquoi les officiers du ministère de l'honorable ministre ne peuvent faire leur rapport.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Nous ne pouvons le faire avant l'expiration des services de l'année.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas ce que cela peut y faire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais pas ce qui se fait dans les autres ministères.

M. BORDEN (Halifax) : Eh bien, s'il n'est pas nécessaire de suivre une méthode de ce genre dans les autres ministères, pourquoi est-ce nécessaire dans le ministère de l'honorable ministre ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Ces estimations ont été préparées avant Noël.

M. BORDEN (Halifax) : Elles peuvent avoir été préparées il y a deux ans, mais elles sont présentées à la Chambre aujourd'hui, et on nous demande de les discuter aujourd'hui. Lorsque l'honorable ministre présente son budget, il devrait être prêt à présenter le rapport de ses officiers sur ceux qu'il se propose de recommander pour une augmentation.

Je ne crois pas que ce soit une très bonne pratique de demander au parlement de voter une somme générale de cette manière, subordonnée à une recommandation future. Nous ne pouvons rien dire à ce sujet pour le moment. Nous ne savons pas ce qui arrivera à l'avenir. Si l'honorable ministre nommait un individu en particulier, nous saurions de lui ce que le rapport en dit, et nous saurions quelque chose sur la longueur du temps de service de ce fonctionnaire. Nous ne pouvons pas très bien savoir cela lorsque nous avons un crédit sous cette forme générale.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne sais pas quelle est la pratique dans les autres ministères, mais je ne peux pas comprendre moi-même comment un officier pourrait faire un rapport sur une personne qui aurait droit à une augmentation, avant que son année de service soit expirée. Alors, comme résultat de son année de service vous pouvez dire par son efficacité et sa fidélité s'il mérite ou non une augmentation. Aujourd'hui aucun officier ne peut faire rapport si A.B. de ce ministère aurait droit à une augmentation en juillet prochain. Il y a encore un mois et demi à passer. Il pourrait se déqualifier dans l'intervalle, et par conséquent on ne peut faire un rapport sur le sujet qu'après ce laps de temps. Nous ne pouvons prévoir avant la fin de l'exercice financier comment se fera le service. Ceci me paraît un système qui a du bon sens. S'il existe un système différent, je crois qu'il devrait faire place à un système comme celui-ci, parce que nous ne pouvons donner un certificat avant d'en venir à la conclusion que cet officier mérite la promotion.

M. SCOTT : Je voudrais porter à l'attention du ministre des Postes un cas qui s'est produit dans les Territoires du Nord-Ouest et dans lequel il y a, je crois, un motif raisonnable de demander une augmentation de communications postales. L'embranchement de Pasqua du chemin de fer du Pacifique Canadien, qui s'étend depuis Moosejaw jusqu'à North-Portal sur la frontière, fait partie de la ligne du chemin de fer du Sault, dont la plus grande partie se trouve dans les Etats-Unis. Il y a un service quotidien de première classe dans chaque sens sur cette ligne, et il a existé depuis huit ou neuf ans, mais jusqu'à présent il n'y a jamais eu un seul wagon-poste attaché aux trains qui parcourent cette ligne de chemin de fer. Jusqu'à une couple d'années passées, ce fait n'a pas causé de griefs, parce que sur la partie canadienne de la ligne, la population n'était pas très nombreuse, mais depuis trois ans, et surtout depuis deux ans, une immigration très considérable s'est dirigée vers ce district en particulier, surtout des Etats-Unis, et il y a maintenant environ sept ou huit villes considérables entre Moosejaw et North Portal. L'honorable ministre des Postes se rappellera que dans le cours de l'hiver dernier, le ministère a reçu de Milestone, une pétition demandant le privilège d'avoir une malle quotidienne par le train dans chaque sens ; c'est-à-dire une double malle quotidienne. Cette pétition venait des représentants d'une très riche compagnie de terres et d'immigration américaine qui avait établi des bureaux dans la ville de Milestone, et cette compagnie trouvait qu'elle subissait des inconvénients considérables à cause du manque des facilités qu'elle demandait. Ainsi, une lettre déposée à la poste à Milestone, adressée aux bureaux généraux de la compagnie dans les Etats-Unis, devait d'abord aller à l'ouest de Moosejaw, pour revenir ensuite à sa destination. Je crois qu'il y a de bonnes raisons de demander maintenant de fournir de meilleures communications postales à la population de ces villes en attachant un wagon-poste et un courrier régulier de la malle sur cet embranchement de chemin de fer.

M. KENDREY : Avant que cet item soit adopté, je voudrais attirer l'attention de l'honorable directeur général des Postes sur une affaire relative au bureau de poste de Peterborough. J'ai compris qu'à partir du 1er juillet les appointements du maître de poste doivent être réduits de $2,000 à $1,750. J'ai compris aussi que les appointements du sous-directeur de la poste et de quelques-uns des subordonnés doivent être augmentés. Les recettes du bureau de poste de Peterborough ont augmenté au taux d'environ $1,000 par année, l'ouvrage a augmenté en même temps que les recettes et je voudrais demander au directeur général des Postes sur quel principe il fait cette réduction dans les appointements du maître de poste de Peterborough?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Bien qu'il n'y ait pas égalité abso-

lue dans les appointements des directeurs de poste, on s'efforce autant que possible de mettre les bureaux de poste de cette catégorie dans les mêmes conditions. Le directeur de la poste de Peterborough, je l'ai remarqué, reçoit des appointements exceptionnellement élevés, comparés aux appointements des directeurs de poste dans d'autres bureaux de même genre. Je crois qu'en général les directeurs de poste dans les bureaux de cette importance ne reçoivent pas $2,000 par année. Parlant de mémoire, je crois pouvoir dire sans crainte que le directeur de la poste d'Owen-Sound, qui est une ville presque égale en importance à Peterborough, mais dont probablement les responsabilités de bureau sont également grandes, que le maître de poste de Berlin qui est une autre ville de même importance, et celui de Brantford ne reçoivent pas autant que le directeur de la poste de Peterborough. Je ne crois pas que le directeur de la poste de Brantford reçoive $2,000 par année. De fait, les appointements du directeur actuel de la poste de Peterborough sont exceptionnellement élevés comparés aux appointements des directeurs de poste dans des villes semblables. Je crois qu'il y a une autre ville dont le directeur de poste reçoit des appointements égaux à ceux du directeur de la poste de Peterborough, mais je crois qu'il faudra voir à cela. Il n'est pas finalement décidé de mettre à effet cet arrangement.

M. Edwards, de Peterborough, a attiré mon attention sur cette affaire et a écrit un très long mémoire sur le sujet. Je me propose d'étudier l'affaire avec soin, et m'efforcer de prévenir une injustice, mais vous trouverez qu'il est un peu difficile d'expliquer qu'on donne $2,000 par année à un maître de poste et guère plus de la moitié à une demi-douzaine d'autres. Naturellement le directeur de poste occupe une position plus responsable, mais en même temps il devrait y avoir quelque rapport raisonnable entre les appointements.

M. KENDREY : La raison pour laquelle je soulève cette question, c'est que dans le bureau de Peterborough l'ouvrage a augmenté d'année en année, et l'honorable ministre des Postes sait que les recettes de ce bureau augmentent sur le pied d'environ $1,000 par année. Il me semble qu'en ce qui concerne le directeur de la poste de Peterborough, les responsabilités du bureau sont plus fortes que celles dans plusieurs autres villes, et qu'il serait injuste de réduire les appointements du directeur de poste pour augmenter ceux du sous-maître de poste et des subordonnés à cause de l'ouvrage qu'il faut y faire. Cela me paraît déraisonnable parce que je peux comparer Peterborough à Belleville. Nos recettes étaient très élevées, et je désire appeler l'attention de l'honorable ministre sur le fait que tandis que les recettes augmentent, l'ouvrage augmentait aussi. J'avais compris il y a quelques temps que les appointements du directeur de poste devaient rester à $2,000. Je ne pense pas que le ministre des Postes ait intention de faire quoi que ce soit de déraisonnable et j'espère qu'il ne fera pas d'injustice dans le présent cas.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que l'honorable monsieur trouvera que les appointements du directeur de la poste de Belleville sont de beaucoup inférieurs à $1,750.

M. KENDREY: Je comprends que le directeur de la poste de Belleville paie ses propres subordonnés, et qu'à Peterborough les aides sont payés par le gouvernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que le même principe s'applique dans les deux cas. Il y a une somme d'argent mise de côté pour payer les appointements de tout le personnel, et au lieu d'avoir un directeur de poste qui engage son personnel et le paie comme autrefois, il reçoit pour ses appointements une somme limitée et le reste doit être réparti entre le personnel.

M. KENDREY : Je comprends que le directeur de la poste de Peterborough reçoit des appointements de $2,000, et que le personnel est payé par le gouvernement, tandis qu'à Belleville le directeur de la poste paie une somme globale, et il engage les aides pour son bureau.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je crois que les choses sont précisément semblables dans les deux endroits. Lorsqu'il y a une vacance dans le bureau, le directeur de poste fait un rapport à Ottawa ; alors le ministère demande à nos amis du district de recommander une personne convenable, et son nom est soumis à l'approbation du directeur de la poste. On n'impose aucune personne au directeur de la poste et il peut mettre son veto à la recommandation. L'argent mis à part pour l'entretien de chaque bureau est divisé par le gouvernement, qui en assigne un certain montant au directeur de la poste et répartit le reste entre les membres du personnel.

M. KENDREY : Dois-je comprendre que le directeur général des Postes a recommandé de réduire les appointements du directeur de la poste de Peterborough de $2,000 à $1,750, et que les $250 enlevés de ses appointements seront divisés entre les employés ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Rien ne s'est fait de cette manière. Les appointements du directeur de poste sont une chose et ceux du personnel une autre chose. Il peut y avoir une augmentation des appointements du personnel et une diminution dans les appointements du directeur de poste.

M. KENDREY: Le directeur de la poste de Peterborough a-t-il été notifié que le 1er juillet ses appointements seraient réduits à $1,750 ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : On avait cette intention et il se peut

qu'il en ait été notifié. M. E. B. Edwards, de Peterborough, vint me voir et me demanda de reconsidérer l'affaire, et je le priai de coucher par écrit sa manière de voir. Mon secrétaire, je crois, m'a dit qu'une longue lettre couvrant un bon nombre de pages de papier ministre avait été reçue de M. Edwards, et j'ai différé le plaisir de la lire jusqu'après la prorogation.

M. KENDREY : A-t-on envoyé un avis au directeur de poste ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il a probablement été averti, mais j'ai dit à M. Edwards que je reconsidèrerais l'affaire.

M. KENDREY : Très bien.

M. NORTHRUP : Je désire dire quelques mots pour la défense du directeur général des Postes auquel quelques-uns de ses amis ont évidemment fait du tort. L'honorable ministre a dit il y a quelques instants qu'il s'efforçait de réglementer les bureaux de poste dans tout le Dominion sur le même principe. Je suis parfaitement disposé à accepter la parole de l'honorable ministre, mais je voudrais lui faire remarquer que jusqu'à présent, le bureau de poste de Belleville n'a été traité par son ministère d'après aucun principe connu. Avant l'arrivée au pouvoir du directeur général des Postes, Belleville était un bureau de poste de cité et son directeur était soumis à l'acte du service civil. Des personnes envieuses, sans aucun motif quelconque, ont essayé de le faire renvoyer de sa charge. Il subit attaque sur attaque, et de fait il perdit presque sa place sous prétexte qu'il avait conduit un électeur aux bureaux de votation pendant ma dernière élection, mais après une enquête on a découvert que l'électeur qu'il avait ainsi conduit était un chaud partisan du parti libéral. Comme il était impossible de le renvoyer sans le consentement de son Excellence, Belleville fut réduit au rang de bureau de poste de campagne, à seule fin, dit-on, de se débarrasser du fonctionnaire. Le directeur général des Postes annonce maintenant qu'il désire appliquer le principe et agir avec justice. Tout le monde sera heureux d'apprendre cela, parce qu'il reste le fait que de toutes les cités du Canada, Belleville est la seule qui ait été déclassée, tandis que d'autres bureaux ayant moins de recettes et plus de dépenses ne sont pas dérangés. Il reste le fait qu'il y a aux Etats-Unis des hommes qui retirent des pensions de retraite tandis que d'autres personnes remplissent leurs places à des appointements pour lesquels les fonctionnaires qui avaient été pensionnés auraient consenti à travailler. Je suis convaincu que le directeur général des Postes doit avoir l'intention d'appliquer le principe dont il vient de parler, car autrement il n'en eût pas parlé. J'attirerais son attention en toute humilité sur le bureau de poste de Belleville et lui demanderais d'appliquer précisément à ce bureau le principe qu'il dit avoir intention d'appliquer aux autres bureaux de poste du pays. Si l'honorable ministre tient parole, il remettra Belleville sur la liste des bureaux de poste de cité et verra à ce que le pays ne soit pas obéré en ayant à payer des allocations de retraite à certaines personnes tandis que d'autres retirent des appointements pour faire le même ouvrage.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les changements dans le bureau de poste de Belleville ont été faits de propos délibéré d'après mon propre jugement, sans conseil d'aucune autre personne. Belleville était sur le pied d'un bureau de cité, comme on dit, et s'il était resté dans cette classe, les dépenses pour le personnel eussent probablement atteint aujourd'hui $10,000 par année. Je ne veux pas être lié par les chiffres que je mentionne en ce moment, parce qu'ils peuvent être légèrement inexacts ; mais je crois me rappeler que jusqu'à l'époque où on l'a ôté de la liste des bureaux de cité, les appointements s'élevaient à $8,000 ou $9,000 par année. Les dépenses de ce bureau étaient hors de toute proportion avec les recettes. A l'exception de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, je ne crois pas qu'il y eût aucun bureau de cité au Canada rapportant aussi peu de recettes que Belleville. Par conséquent, j'enlevai à Belleville son titre de bureau de cité pour faire des économies et prévenir un abus. Mon honorable ami fait complètement erreur en disant que le public est obligé de subir d'aussi fortes dépenses, même en y comprenant les pensions, qu'il aurait eu à payer si Belleville eût été maintenu comme bureau de cité. Je crois que la réduction dans les dépenses du bureau n'a pas été au-dessous de $4,000. Quant à la question de mon honorable ami d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) au sujet de l'augmentation du service postal sur un embranchement du chemin de fer du Pacifique Canadien, je peux simplement lui dire que l'affaire sera étudiée avec soin.

M. NORTHRUP : J'accepte avec plaisir la déclaration de l'honorable directeur général des Postes, et je présume que si je peux lui démontrer qu'il y a d'autres cités dans ce pays dont les recettes sont moins satisfaisantes comparées aux dépenses, que celles de Belleville, ou bien il réduira ces bureaux au rang de bureaux de poste de campagne ou bien il remettra Belleville sur la liste des bureaux de cité.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne veux pas entrer en discussion avec mon honorable ami. J'ai dit qu'à l'époque où Belleville a été déclassée ses recettes étaient inférieures à celles de toute autre cité au Canada, à l'exception de Charlottetown ; mais cette dernière ville étant un siège de gouvernement, j'ai cru qu'elle avait droit à un traitement un peu différent.

M. NORTHRUP : Ce n'est pas une question de discussion avec moi. Je demande simplement à l'honorable directeur général des Postes d'appliquer le principe qu'il a lui-même déclaré dans cette Chambre il y a quelque temps, avoir intention d'appliquer, non seulement à Belleville, mais à d'autres endroits ; et comme il donne certaines raisons pour lesquelles Belleville a été déclassée, j'accepte comme admis que si on lui prouve que ces raisons sont erronées, il rendra justice et remettra Belleville sur la liste des bureaux de cité. C'est tout ce que je demande.

M. KENDREY : Je désire attirer l'attention de l'honorable directeur général des Postes sur le fait que la ville de Peterborough, bien qu'il ne soit qu'un bureau de ville, a des recettes de $21,000 contre $14,000 de recettes à Belleville.

Milice, $500,000.

M. MONK : L'honorable ministre de la Milice a-t-il pensé à la réclamation de Joseph Larose, dont on a parlé durant la présente session, à qui il a dit qu'il croyait possible de lui accorder l'indemnité votée il y a quelques années.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, nous avons convenu de payer cette réclamation.

Garnison provisoire d'Halifax, $315,000.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai attiré l'attention de l'honorable ministre à la dernière session, sur le cas du soldat Sievert, d'Halifax, qui a été tué pendant la charge de Paardeburg. Des parents de ce jeune homme m'ont demandé des renseignements et je désire demander à l'honorable ministre s'il peut me dire quelque chose au sujet de cette affaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que c'était au sujet de l'octroi de la croix de Victoria. Je dois dire que j'ai porté l'affaire à l'attention des autorités impériales par l'entremise de Son Excellence le Gouverneur général, mais je n'ai pu atteindre mon but, de sorte que l'affaire reste précisément dans le même état qu'avant. Il semble y avoir quelque difficulté quant à la preuve de la prétendue action du soldat Sievert, que le War Office paraissait croire nécessaire, et on ne l'a pas.

Pour pourvoir à la gravure, à la lithographie, à l'impression, etc., afin de confectionner des cartes des travaux déjà faits..	$9,000
Pour pourvoir aux appointements d'un géologue à la commission de la frontière internationale, depuis le 1er juillet 1902 jusqu'au 30 juillet 1903..	2,000
	$11,000

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi l'item général n'a-t-il pas été inscrit dans le budget principal ?

M. MULOCK.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons inscrit le crédit ordinaire et le Dr Bell a dit que pour tenir l'ouvrage à jour il nous fallait un montant additionnel. La confection des cartes de la commission géologique est arriérée depuis des années, et j'ai fait de grands efforts pour avoir et publier la carte géologique générale. J'espère que cette carte sera publiée cet été.

M. POPE : S'il n'était pas si tard dans la session, la question de la commission géologique serait digne de discussion. Considérant les grandes ressources de ce pays, l'exposition que nous avons dans l'édifice de la commission géologique et le peu de renseignements que nous pouvons y obtenir sont une honte. Je saisis cette occasion pour faire constater que j'exprime mon opinion sur le sujet.

Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest —Montant supplémentaire requis pour écoles, commis aux écritures, impressions, etc, pour être payé d'avance tous les six mois, $100,000.

M. BORDEN (Halifax) : Il semble extraordinaire qu'une somme aussi forte n'ait pas été inscrite dans le budget principal. Pourquoi la présente-t-on si tard ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a quelques temps nous avons eu une longue discussion en comité des subsides sur la nécessité d'augmenter la subvention aux Territoires du Nord-Ouest. Nous avions virtuellement décidé d'accorder une augmentation, mais nous n'avions pas décidé quel en serait le montant, et à la suite de cette discussion nous avons décidé d'accorder $100,000. Ces $100,000 représentent une augmentation de la subvention en question.

M. BORDEN (Halifax) : J'étais porté à croire que le montant antérieurement accordé était très maigre, et d'après la discussion qui a eu lieu, je crois que cette somme peut raisonnablement être votée.

M. SCOTT : M. le Président, cet item démontre quelle différence peut faire le point de vue. Ordinairement un montant de $100,000 me paraît très fort, mais dans ce cas particulier le montant ne me frappe pas du tout de la même manière.

M. BORDEN (Halifax) : Je parle absolument et non relativement.

Edifices publics du Yukon—Loyers, chauffage, etc., $25,000.

M. BORDEN (Halifax) : Si la session n'était pas si avancée et s'il n'était pas si tard dans la soirée, j'aimerais à dire quelque chose au sujet des conditions de la concession accordée par le gouvernement et connue sous le nom de concession Treadgold. Les termes n'ont pas été soumis à cette Chambre au commencement de la session comme ils auraient dû l'être. Qu'il fut ou non nécessaire de le soumettre ainsi par une loi ou un réglement, les intérêts dont ils traitent

sont si considérables que je crois que le gouvernement aurait dû déposer les papiers et les faire imprimer plus de bonne heure dans la session, afin de renseigner la Chambre sur la nature de cette concession. Cela n'a pas été fait. Nous n'avons eu cette information qu'après que le gouvernement, à la suite de représentations qui lui ont été faites du Yukon, en fut lui-même venu à la conclusion, que les conditions auxquelles il avait accordé la concession en premier lieu, n'étaient pas des conditions auxquelles il put donner suite. Mais il me semble que le gouvernement n'a pas dû faire ce contrat à la hâte et sans l'étudier beaucoup. Pour donner un exemple, je pourrais mentionner le fait qu'on devait exiger des mineurs une somme de $1 du pouce pour la fourniture de l'eau, et l'on réduisit ensuite ce chiffre à 25 cents du pouce. Je ne connais pas les dispositions du plus récent arrêté ministériel à cet égard. En l'examinant aujourd'hui, je n'ai pu y découvrir aucune disposition du tout, sur le sujet. Des lettres que j'ai reçues du Yukon indiquent que le mécontentement au sujet des conditions du contrat telles qu'en premier lieu rédigées, était très fort, et n'était pas seulement limité aux adversaires du gouvernement, mais s'étendait au loin et affectait aussi fortement et profondément des hommes qui sous d'autres rapports approuvaient la politique du gouvernement, que ses adversaires. Elle me paraît, autant que je peux voir, accorder dans le Yukon un monopole qui sera très précieux pour les messieurs qui la reçoivent, et sera probablement—si nous pouvons nous fier aux dires de la presse du Yukon et d'un grand nombre de personnes qui s'intéressent à ce pays—beaucoup de dommages aux mineurs pour longtemps à venir. Outre ce monopole, les hommes qui ont obtenu la concession ont des droits qui sont encore beaucoup plus précieux, autant que je comprenne la situation, que ceux que peuvent obtenir les mineurs ordinaires dans le district. Par exemple, en ce qui concerne ces hommes, on les a dispensés dans la première concession de la nécessité de ce qu'on appelle la représentation. Je ne sais pas si cette exemption se continue ou non.

L'effet, ainsi que je le comprends, a été que ces personnes qui ont obtenu cette concession n'étaient pas obligées de faire les travaux de développement ou de payer la somme annuelle que les autres mineurs sont obligés de payer. Ce ne sont là que quelques-unes des circonstances sur lesquelles on a attiré mon attention à propos de cette concession. Je crois que le gouvernement aurait mieux fait de soumettre une proposition de cette nature au parlement avant de faire un contrat. Mais laissant cela de côté, il ne peut y avoir aucun doute que les conditions auraient dû être soumises à la Chambre au début de la session afin de les discuter, ce que nous n'avons pas la chance de faire jusqu'à présent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'admets que mon honorable ami (M. Borden, Halifax) ait quelque raison de nous trouver en faute pour n'avoir pas soumis l'arrêté ministériel au parlement plus tôt. Mais, ainsi que le sait mon honorable ami, j'ai été absent pour cause de mauvaise santé, et à mon retour je n'ai pu m'occuper des affaires de la Chambre pendant quelques jours. Les papiers ont été préparés aussitôt que la motion les a demandés et ils furent déposés. Je peux assurer à l'honorable monsieur que quelques questions qu'on ait pu soulever, quelqu'ait pu être la divergence d'opinion sur l'action du gouvernement, cette action n'a pas été prise à la hâte. Le gouvernement a étudié toute l'affaire avec le plus grand soin, afin d'obtenir les meilleurs résultats. Une question qu'on ne comprend pas aussi complètement qu'on la comprendra plus tard relativement au développement des terrains miniers du territoire du Yukon, c'est la question de l'approvisionnement d'eau. Tant que les riches placers qu'on connaît très bien dans les creeks continueront d'être exploités, l'effet du manque d'eau suffisante ne se fera probablement pas sentir sérieusement. Mais aussitôt que ces lits commenceront à s'épuiser—et nous y arrivons rapidement—la difficulté relative à l'approvisionnement d'eau exigera notre pressante attention. Il y a une quantité énorme de gravier d'une qualité inférieure à celle que les mineurs ont travaillé jusqu'à présent, qu'il faudra nécessairement travailler si l'on veut maintenir dans sa position actuelle cette partie du pays qui produit la plus grande quantité d'or. Le gouvernement désirait inaugurer un moyen quelconque de fournir de l'eau en grande quantité, et pour y arriver nous avons cru justifiable et convenable dans l'intérêt du pays d'acorder des privilèges et concessions assez libéraux à ceux qui s'engageaient dans cette entreprise. Si l'on avait mis en vigueur le projet primitif, on aurait encouru une dépense de $7,000,000 ou $8,000,000. On croyait qu'il faudrait pomper toute l'eau nécessaire de la rivière Yukon. Mais subséquemment, les promoteurs vinrent à la conclusion qu'ils pourraient obtenir l'eau d'un cours d'eau appelé Rock creek, et l'amener par la gravitation, réduisant de beaucoup les frais d'exploitation, bien qu'en ne réduisant peut-être pas les frais d'installation de l'outillage. En vertu de cet arrangement, les corporations étaient obligées d'introduire certaines quantités d'eau et de la fournir aux mineurs. Le mécontentement qui eut lieu provenait, je crois, du changement des conditions avec le temps et l'affaire fut étudiée de nouveau. Si, lorsque le contrat a été originairement fait, on avait publié cette proposition, je ne crois pas qu'il y aurait eu la moindre opposition, mais l'état des affaires avait changé. On a trouvé de l'or en quantités payantes dans quelques-uns des claims abandonnés, mais pas en aussi grande quantité que les journaux nous auraient porté à croire, et

ceux qui n'avaient aucun claim minier se montraient disposés à prendre ces claims abandonnés. Personnellement, je crois que les claims abandonnés n'avaient probablement pas grand'valeur, mais c'est difficile à dire avec certitude. Le changement était de nature à exiger une certaine considération. M. Ross, le commissaire de l'or, était ici pour d'autres affaires, et M. Treadgold représentant les promoteurs était ici et nous nous sommes efforcés de faire disparaître les objections. En vertu du second arrêté ministériel le projet a été arrangé de manière que les promoteurs tout en renonçant à plusieurs des privilèges accordés, ne sont plus obligés de fournir de l'eau, et l'affaire reste virtuellement comme une entreprise volontaire. J'espère encore fermement que l'arrangement sera mené à bonne fin et qu'il aura pour résultat la production d'une quantité énorme d'or d'endroits qui à présent n'en produisent plus du tout.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais savoir si la concession dans cette forme modifiée donne encore lieu à de l'opposition dans le Yukon à présent

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas. M. Ross m'informa que les délégués qui avaient été envoyés de Dawson avaient vu l'arrêté ministériel modifié, et s'étaient déclarés très satisfaits.

M. BORDEN (Halifax) : Quant aux claims abandonnés, les renseignements que j'ai démontreraient que dans bien des cas on a trouvé ensuite que ces claims étaient très riches. Une autre objection qu'on a portée à mon attention c'est qu'on n'avait pas besoin d'un projet de cette nature dans le Yukon à présent, parce qu'on ne pouvait convenablement le mettre à exécution avant que les niveaux inférieurs eussent été complètement exploités. Comme je comprends la chose, l'exécution de ce projet empêcherait l'exploitation des niveaux inférieurs. Est-ce vrai ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a une autre chose dont je voudrais parler. Un certain nombre de mineurs ont présenté une pétition d'une espèce quelconque au ministre. J'en ai vu une copie imprimée dans les journaux. Je voudrais savoir si l'arrêté ministériel modifié répond en tout ou en partie aux objections présentées par les mineurs dans cette pétition ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pour toutes fins que de droit je crois pouvoir répondre affirmativement. J'ai lu la pétition avec M. Wilson et M. Sugrue. M. Wilson était un des membres élus au conseil du Yukon, et M. Sugrue était un journaliste. J'ai lu la pétition avec eux, et ils ont admis que l'arrêté ministériel dans sa forme modifiée faisaient en pratique disparaître leurs objections. Il est possible qu'on découvre que quelques-uns de ces claims abandonnés soient très riches.

M. BORDEN (Halifax) : Comme il pourrait être nécessaire de discuter ce sujet dans quelqu'autre occasion lorsque nous aurons plus de temps, peut-être à une autre session, et comme nous ne connaissons pas beaucoup ces objections ou conditions, l'honorable ministre consentirait peut-être à déposer cette pétition sur le bureau de la Chambre et à la faire imprimer.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : N'importe quelles pièces que l'honorable monsieur désignera.

M. BORDEN (Halifax) : La seule que j'ai présente à l'esprit est la pétition dont nous venons de parler. Y en a-t-il d'autres ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai donné instruction d'apporter toutes les pièces. S'il y a dans le ministère d'autres pièces que celles que j'ai déjà apportées, je les déposerai sur le bureau de la Chambre au commencement de la prochaine session, ou si c'est possible avant la fin de la présente session.

M. BORDEN (Halifax) : La pétition dont je parle est de date récente, environ deux semaines.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que mon honorable ami a dû voir en imprimé quelque chose qui a été envoyé il y a déjà longtemps. Il n'y a rien eu récemment.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne veux pas retarder le comité, mais pendant qu'on continuera avec d'autres affaires, je ferai faire une copie de ce que j'ai et le soumettrai au ministre de l'Intérieur. Je crois qu'il s'apercevra que c'est d'une date plus récente qu'il ne suppose.

Terres fédérales—Imputable sur le capital—Montant supplémentaire requis pour arpentages, $100,000.

M. SPROULE : Allez-vous faire des arpentages considérables cette année ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce montant a été fait d'après une estimation exacte et détaillée préparée par l'arpenteur général, indiquant la localité où chaque équipe d'arpenteurs s'en va, et le coût exact. Chaque équipe coûte en moyenne $15,000. Nous faisons faire maintenant à l'entreprise une partie considérable de ces arpentages. Nous avons trouvé que c'était nécessaire, parce que l'ouvrage fait à la journée coûte beaucoup plus cher. Il y a des sections où l'ouvrage à la journée est préférable, mais l'arpenteur général doit exercer son propre jugement à ce sujet

Montant supplémentaire requis pour l'édifice du musée à Banff, T.N.-O., $3,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous construisons un nouvel édifice ici. D'après l'estimation première il devait coûter $5,000. Subséquemment, le surintendant m'a soumis des plans et, après réflexion faite, nous avons

décidé qu'il était convenable de construire un plus grand édifice, dont le total coûtera $8,000. Ce n'est pas une forte somme pour un édifice dans un endroit comme le parc de Banff. Il sera en style rustique et contiendra un salle de lecture et un musée.

Somme additionnelle requise pour arpentage de la frontière, $10,000.

M. SPROULE : Quels progrès faites-vous dans l'arpentage de la frontière ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'ouvrage que nous avons le projet de faire pendant l'année entraînera une dépense de $41,000, y compris ces $10,000. Il y a l'arpentage de M. J. D. McArthur, du 49e parallèle dans la province de la Colombie Anglaise, et les arpentages de J. O'Hara du 49e parallèle, le long de la rivière Colombie dans la province de la Colombie Anglaise. Puis il y a l'arpentage de la frontière entre le Canada et l'état de New-York dans le but d'installer quelques bornes neuves et pour en remplacer d'autres qui ont été détruites ou déplacées. Puis il y a les dépenses de quatre ou cinq des employés de la division de l'astronome en chef qui sont occupés à déterminer la longitude dans différentes parties du pays, le service horaire à Ottawa et les dépenses des hommes qui partent avec ces différentes équipes dont j'ai parlé. L'estimation préparée par l'astronome en chef s'élève à $41,000, $31,000 dans le budget principal et ces $10,000 additionnels que nous votons maintenant.

M. SPROULE : Dans votre arpentage dans la Colombie Anglaise et les Territoires du Nord-Ouest vous faites l'ouvrage conjointement avec les arpenteurs américains, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'ouvrage se fait en vertu d'un arrangement conclu avec le gouvernement des Etats-Unis. Les Américains ont une équipe et nous en avons une. Ils coopèrent les uns avec les autres, ils travaillent en collobora-tion et se contrôlent les uns les autres.

M. KEMP : Les arpenteurs qui travaillent sur la frontière de New-York travaillent-ils dans la province de Québec ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il faudra que ce soit dans la province de Québec.

M. KEMP : Est-ce que cela ne comprendrait pas aussi la frontière entre le Canada et l'état du Vermont et du New-Hampshire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle pas dans le moment si les bornes sont effacées aussi loin que cela dans l'est, mais l'arrangement veut qu'ils suivent la ligne de frontière, et partout où ce sera nécessaire d'arpenter de nouveau et de placer des bornes là où elles sont disparues.

Dépenses et appointements relatifs à la commission nommée pour s'enquérir des réclamations des métis dans les Territoires du Nord-Ouest, $3,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La commission terminera ses séances le 1er juillet et cette somme servira à payer les commis et à mettre la dernière main à l'ouvrage.

M. BORDEN (Halifax) : Que fait la commission ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Elle s'occupe de l'adjudication sur les réclamations de scrip des métis. Cet ouvrage est en marche depuis une couple d'années. M. McKenna le commissaire, est maintenant à Winnipeg, et il espère clore les affaires vers le 1er juillet. Il a deux ou trois aides aux écritures là-bas. Ce montant est destiné à les payer.

Graver, lithographier et imprimer les cartes de la Puissance et des Territoires du Nord-Ouest, $15,000.

M. SPROULE : Etes-vous à préparer un nouveau lot de cartes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous sommes à préparer ce qui sera, je l'espère avec confiance, une carte de première ordre du Canada, la seule carte de premier ordre qui ait jamais été publiée. La division géographique a consacré beaucoup de temps et s'est donné beaucoup de peine pour la faire correctement. La carte aura 8½ pieds de long sur 5 pieds de large. Elle sera gravée sur cuivre et je crois qu'elle sera une parfaite production de première classe, et du meilleur travail qu'il est possible d'obtenir au Canada. Il y a une maison à Toronto qui fait de la gravure sur cuivre et qui est capable de faire de l'ouvrage de première classe.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a une bonne partie du pays encore inexplorée. Je crois qu'il y a un travail par feu le Dr Dawson, directeur de la Commission géologique, qui donne une description complète du pays inexplorée. Quant aux arpentages futurs, bien que je ne sois pas disposé à demander avec instance des dépenses indues pour aucune de ces affaires —

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Sans préjugés.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'honorable ministre (M. Mulock) désire que je discute cela encore une fois, je le ferai avec plaisir. Si vous me permettez de le dire, je crois que cette partie du pays pouvait être arpentée, et l'on entasserait une dette beaucoup moins considérable sur le pays, si le gouvernement dont fait partie l'honorable monsieur avait plus égard pour les intérêts du public dans les dépenses des deniers publics. Vous ne pouvez avoir une carte fidèle du Dominion du Canada sans faire ces arpentages, et bien que j'espère que l'honorable ministre

nous présentera la meilleure carte que nous puissions avoir à present, elle ne sera pas une carte très exacte quant à ce qui concerne ces parties spéciales du pays.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crains qu'il ne s'écoule un grand nombre d'années avant que nous puissions présenter une carte fidèle pour toutes les parties du Canada, mais il y a un grand nombre de portions du Dominion au sujet desquelles il est possible de donner des renseignements maintenant et sur lesquelles ce n'était pas possible il y a quelques années. La méthode d'arpentage par la photographie a rendu possible l'obtention d'une somme considérable de renseignements topographiques à comparativement peu de frais, et qu'il eût été absolument impossible d'obtenir il y a quelques années. L'arpentage de la frontière de l'Alaska s'est faite par la métnode photographique qui est un développement de l'arpentage moderne, et pour lequel je crois, notre propre arpenteur général, le capitaine Deville, mérite le plus grand honneur. Nous avons pu dans ces récentes années obtenir une somme considérable de renseignements topographiques, que sous l'ancienne méthode, il eût été impossible d'obtenir, et pour les avoir il nous aurait fallu dépenser une somme d'argent énorme et un temps et un travail effroyable. Nous nous proposons de faire une carte exacte, aussi exacte que nos présents renseignements nous permettront de la faire. Il y a eu jusqu'à présent de la négligence en ne publiant pas une carte de première classe du Dominion, mais je suis convaincu que lorsque les membres de cette Chambre verront cette carte ils en seront satisfaits.

M. SPROULE : Quand la carte sera-t-elle publiée ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le géographe m'a dit qu'elle serait publiée d'ici un mois. J'ai intention d'en envoyer un exemplaire à chaque membre de la Chambre des Communes et du Sénat.

M. SPROULE : J'espère qu'elle ne contiendra pas des erreurs comme celle des livres des écoles de l'Ontario, dans laquelle la " High School Geography " dit que la population de Winnipeg se chiffre à 28,000 habitants, tandis que la géographie des écoles communes donne correctement le chiffre.

M. BORDEN (Halifax) : Avant de laisser le ministère de l'Intérieur, je dois dire que j'ai trouvé le document dont j'ai parlé il y a un instant. Il porte la date du 15 avril et n'aurait été reçu que tout récemment.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne l'ai pas encore reçu.

M. BORDEN (Halifax) : C'est un document signé par un grand nombre de personnes et expose les objections des mineurs à cette concession. Naturellement, ils en parlent dans sa forme primitive, et ce que je voulais savoir du ministre c'était si la concession dans sa forme modifiée répondait aux objections énoncées dans cette pétition.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si mon honorable ami veut m'en passer une copie, je donnerai une réponse à la question.

M. BORDEN (Halifax) : Je suggérerais au ministre de déposer cette pétition afin que nous puissions la faire imprimer. Il est peut-être impossible que nous la discutions à fond pendant cette session, mais nous pourrions la discuter dans un autre temps, et il serait désirable de faire imprimer ce document.

Matériel supplémentaire pour l'Imprimerie Nationale, $7,500.

M. SPROULE : On nous a promis des renseignements sur le montant des impressions faites pour chaque ministère en dehors de l'Imprimerie.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai attiré l'attention des employés sur les débats contenant les remarques de l'honorable monsieur, et l'on m'a fourni le mémoire suivant sur le sujet :

Quel montant d'impressions a été fait en dehors ?

Les montants pour le dernier exercice financier sont donnés dans le dernier rapport de l'auditeur général, partie B, pp. 1-6, dans la seconde colonne. Les montants pour la gravure et la lithographie sont cependant inclus. Les montants des impressions séparément pour les ministères sont comme suit :

Intérieur..	$47,327 69
Chemin de fer Intercolonial..	61,193 37
Agriculture..	34,241 68
Rapports—législation..	11, 999 53
	$154,762 27

Les détails de ces montants sont donnés dans le dernier rapport de l'auditeur général aux endroits suivants :

Partie L, pp. 18, 46.
Partie W. pp. 150, 207.
Partie D, pp. 88, 19.
Partie T, pp. 58, 59, 64, 67, 62.

Le nombre d'employés dans l'imprimerie nationale est de 446.

On m'informe que tous les rapports pour la présente session ont été imprimés à l'Imprimerie et que pendant l'année courante l'ouvrage extérieur se compose surtout de reliure et d'ouvrage de presse et que la plus grande partie a été faite à Ottawa.

M. SPROULE : Ce n'est pas tout à fait le renseignement que j'ai demandé. Si nous avions assez de temps nous pourrions nous-mêmes parcourir le rapport de l'auditeur général.

Ministère de la Marine et des Pêcheries, $8,000.

M. SPROULE : Je veux parler d'une déclaration faite dans cette Chambre par le

ministre de la Justice pendant mon absence de cette Chambre. A propos de ce règlement de la réclamation des frères Noble, le ministre de la Justice a dit :

Je n'ai pas examiné la question bien à fond. D'après le rapport, toute l'affaire a été le résultat d'une trame ourdie par le nommé Elliott. Le savant juge a constaté que le garde-pêche a délibérément intrigué, pour amener la ruine des Noble, en conformité de menaces qu'il avait faites devant des tiers.

Je veux dire à ce propos, que je connais les Noble et M. Elliot et toutes les parties concernées, et dans mon jugement, il n'y a pas un mot de vérité dans toute cette déclaration.

Une VOIX : A l'ordre.

M. SPROULE : Je l'affirme, et je suis plus en état de le savoir que l'honorable ministre ou que l'honorable député qui m'interrompt. J'étais dans le cabinet du ministre à ce moment même et j'ai entendu M. Noble déclarer au ministre qu'il ne violait la loi d'aucune manière; et avant que cinq minutes ne fussent écoulées depuis cette déclaration un télégramme fut déposé sur le bureau disant que l'inspecteur des pêcheries avait saisi ces bateaux, parce qu'ils faisaient illégalement la pêche. Je dois dire ceci à propos de l'inspecteur des pêcheries. Je le connais depuis l'enfance. Je le crois un homme intelligent, respectable, véridique et honorable, qui dédaignerait de prendre part à une intrigue pour faire tort à qui que ce soit faisant la pêche là-bas ; et je crois connaître la source d'où provient cette déclaration ; et les gens qui ont fait cette déclaration au ministre ont très mauvaise grâce d'agir ainsi. S'il eût connu les gens et les faits aussi bien qu'il aurait dû, il n'aurait jamais fait dans cette Chambre la déclaration qu'il a énoncée contre le garde-pêche qui agissait d'après les instructions du ministère, et qui n'a fait que son devoir. Il a fait rapport du résultat au ministère, et ce dernier s'est chargé de l'affaire d'après ce rapport. Par conséquent, l'affaire était hors de ses mains. Si on a commis une injustice envers les Noble, elle l'a été par le ministre chargé de la direction du ministère et non pas par le garde-pêche ; et une déclaration de cette nature dans la Chambre, diffamant le caractère d'un homme honorable, est très mal placée dans la bouche du ministre de la Justice, à moins qu'il ne soit certain que la déclaration soit absolument correcte. Lorsque le garde-pêche s'est efforcé de mettre fin à cette pêche illégale, il avait affaire à un équipage qui était virtuellement hors la loi depuis des années dans la baie Georgienne ; et il a fait ce que le ministère lui avait donné instruction de faire, et il a fait rapport des résultats, après quoi il n'avait plus rien à y voir. Dire que c'était un complot, c'est faire une grosse injustice au garde-pêche et cela n'est pas justifié par les faits.

Ministère de la Marine et des Pêcheries—Pour les appointements de M. R. E. Tyrwhitt, préposé à des travaux techniques dans le service hydrographique, $900.

M. BORDEN (Halifax) : Ce montant n'a pas été voté auparavant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. C'est un jeune homme qu'on a nommé provisoirement il y a quelques années. Il s'est montré un très bon employé et ce crédit servira pour le nommer permanent.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : C'est le fils d'un ancien membre du parlement, et un employé de mérite.

Montant requis pour payer le solde de l'entreprise pour le vapeur devant remplacer le Newfield, $93,570.

M. SPROULE : Combien a coûté ce steamer?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le coût total est de $193,570.

M. BORDEN (Halifax) : Où a-t-il été acheté ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A Paisley, en Ecosse. Nous avons demandé des soumissions et le contrat a été accordé au plus bas soumissionnaire.

M. SPROULE : Ce steamer est-il actuellement en service ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. Il ne sera pas ici avant deux mois, peut-être. Nous serons obligés d'envoyer un équipage pour le ramener ici. Il fera le service sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse.

Pour pourvoir aux fournitures, à l'équipement, déboursés et frais de l'envoi d'équipages en Ecosse pour les vapeurs maintenant en construction à Paisley, $25,000.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que ce montant a été déterminé d'après l'estimation des employés de l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui. Cette somme servira à payer les frais pour amener ici les deux nouveaux steamers. L'un d'eux sera lancé dans une couple de mois. Nous attendons une dépêche à chaque instant nous demandant d'envoyer un équipage. J'ai pris de soigneux renseignements auprès des officiers du ministère, et ils disent que d'après l'expérience du passé, c'est la manière la plus économique et la plus satisfaisante d'amener les navires ici.

Montant supplémentaire requis pour construction et entretien de piscifactures et d'établissement pour l'incubation des homards, $27,000.

M. SPROULE : La piscifacture de la baie Georgienne est-elle incluse dans ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons convoqué une conférence des gouvernements provinciaux avec le gouvernement fédéral pour le 20 du courant, à laquelle toute la question de juridiction des pêcheries sera discutée. Si la question se règle d'une manière satisfaisante, l'ouvrage se continuera, mais nous obtiendrons d'abord tous les renseignements possibles sur les résultats des différentes piscifactures dans notre propre pays ainsi que de quelques-unes des Etats-Unis et autres endroits. J'ai intention, sur ce crédit, d'établir une piscifacture dans l'Ontario, mais savoir où elle sera établie dépendra un peu du rapport des officiers de la division des pêcheries quant à la meilleure localité. Dans Québec, ils veulent une piscifacture de truite saumonnée. Dans le Nouveau-Brunswick, l'expérience de la homarderie de Picton a été très satisfaisante, et nous pourrons y établir deux petites piscifactures. L'opinion de l'inspecteur, qui est un homme particulièrement expert, est que l'industrie du homard serait grandement intéressée dans l'établissement de homarderies.

M. SPROULE : L'honorable ministre n'a pas été parfaitement franc lorsqu'il a parlé de cette question déjà. Il m'a laissé entendre que je trouverais dans le budget supplémentaire un crédit destiné à établir une piscisfacture dans la baie Georginenne. Maintenant il dit qu'il attendra le résultat de la conférence et décidera ensuite quels seront les meilleurs endroits pour établir des piscifactures.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'avais pas l'intention d'induire l'honorable député en erreur. Je croyais qu'il voulait savoir le nom de l'endroit particulier sur la baie.

M. SPROULE : L'honorable ministre n'admet pas non plus qu'elle sera sur la baie ni à aucun endroit particulier sur la baie. J'ai parlé des avantages de la localité. J'ai compris qu'il disait que le gouvernement avait étudié la question et qu'il avait intention d'y en établir une, et que lorsque le budget supplémentaire serait présenté, il espérait que les honorables députés qui s'intéressaient à l'affaire seraient satisfaits.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député m'a mal compris. Ce crédit comprend une somme suffisante, d'après l'estimation que m'ont donné les officiers, pour l'établissement d'une piscifacture sur la baie Georgienne, ainsi qu'aux autres endroits dont j'ai parlé. Quant à la conférence, je voulais laisser entendre à la Chambre que la dépense de ce crédit dépendait probablement du résultat qu'elle aurait. S'il en résulte que le revenu des pêcheries et le contrôle entier doivent être remis aux provinces, eh bien! je suppose que les provinces s'occuperont des piscifactures. Mais si, comme je l'espère, on les laisse sous la juridiction du Dominion, soit par arrangement à l'amiable soit par décision des tribunaux, alors j'ai intention de dépenser l'argent comme je l'ai indiqué.

M. FARQUHARSON : L'honorable ministre a-t-il intention de laisser l'Ile du Prince-Edouard de côté? Nous espérons avoir une piscifacture.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous n'avons pas intention d'oublier l'Ile du Prince-Edouard. J'ai fait prendre des renseignements, mais je n'ai pas encore reçu de rapport qui me permette de dire à présent que nous y établirons une piscifacture cette année. Mais si la décision de la conférence est satisfaisante ainsi que le rapport, l'ouvrage se fera.

M. SPROULE : Je comprends que cela veut dire que si les pêcheries sont laissées sous la juridiction du gouvernement fédéral, il établiera ces piscifactures. Mais l'honorable ministre ne nous dit pas où seront installées ces piscifactures, ni combien il y en aura. De fait il ne nous donne aucun renseignement quelconque sur la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne sais pas quels autres renseignements je pourrais donner à part ceux que j'ai déjà annoncés. J'ai dit que ce montant était destiné à l'établissement des piscifactures, une dans l'Ontario, une dans la Nouvelle-Ecosse, deux dans le Nouveau-Brunswick et une dans l'Ile du Prince-Edouard. Mais je ne dépenserai l'argent que lorsque je serai convaincu que les localités conviennent à cette fin. Et j'ai informé mon honorable ami—et c'est tout ce que je pouvais dire avant—que je demande ce crédit parce que j'espère que les officiers du ministère, après renseignements pris, me soumettront un rapport sur les endroits les plus convenables dans les différentes provinces.

M. LEFURGEY : N'avez-vous pas eu le temps de vous en assurer depuis l'année dernière?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Aucun crédit n'a été demandé l'année dernière.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi les dépenses des hommes de loi sont-elles retardées aussi longtemps?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'affaire a été portée à mon attention il y a un mois ou deux par des avocats intéressés dans l'affaire. Je me mis en correspondance avec l'honorable Edward Blake, qui représentait le gouvernement fédéral. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, l'arbitre choisi est mort, et cela a occasionné un retard. Et maintenant nous avons eu un rapport de M. Blake contenant son opinion sur l'affaire, et ce rapport a été soumis à l'avocat intéressé dans cette cause. Ainsi les progrès de la cause dépendent d'eux.

M. BORDEN (Halifax) : Dans quel état se trouve l'arbitrage lui-même?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est dans le statu quo. J'ai envoyé une copie de l'opinion de M. Blake aux parties intéressées, et il leur appartient de prendre action. Je crois que la Grande-Bretagne a nommé un autre arbitre.

M. BORDEN (Halifax) : En réalité rien n'a été fait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Excepté ce que j'ai dit.

Accise—Frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc. Montant supplémentaire requis, $5,000.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi a-t-on besoin de cette somme supplémentaire?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (Honorable M. E. Bernier) : A cause de l'octroi de licences à de nouveaux établissements, les frais de voyage, etc., augmentent. Les dépenses pour les premiers huit mois du présent exercice ont été au taux d'un peu plus de $57,000 par année. Le crédit dans le budget principal est maintenant de $50,000. Les revenus pour les derniers dix mois ont dépassé ceux de la période correspondante du dernier exercice de plus de $680,000.

Accise—Poids et mesures—Montant supplémentaire requis pour acheter des séries du système métrique de poids et mesures, et pour payer les appointements, frais de voyages et autres dépenses des inspecteurs, $10,000.

M. BORDEN (Halifax) : A quoi servira ce montant supplémentaire ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'an dernier, le ministre a acheté cinq séries de mesures métriques pour les placer entre les mains des inspecteurs de poids et mesures dans les centres les plus importants, savoir, Montréal, Québec, Hamilton, Saint-Jean et Winnipeg. Ces cinq séries ont coûté $336.20. Le ministère se propose maintenant d'acheter et de distribuer aux mêmes inspecteurs des étalons de mesures de longueur et de capacités à un prix évalué à $2,000. Il est devenu nécessaire pour le ministère de nommer ou d'avancer, du service, un inspeeteur en chef des poids et mesures à des appointements de $2,500

Les frais de voyages et autres de cet inspecteur pour donner des instructions aux subordonnés sur le système métrique et pour établir un système uniforme d'inspection dans toute la Confédération coûteront, d'après l'estimation, $2.000. Pour pourvoir à une allocation de subsistance pour l'inspecteur qui sera nommé pour le Yukon, $1,800. Dans le budget supplémentaire on a demandé $1,500 pour les appointements d'un inspecteur dans le Yukon, mais on n'a demandé aucun crédit spécial pour les frais supplémentaires de subsistance. Les appointements évalués à $1,500 pourront être dépassés, parce qu'il est difficile d'obtenir à ces appointements les services d'un homme compétent, surtout parce qu'on exigera de lui de remplir les fonctions d'inspecteur de la lumière électrique sans aucune compensation additionnelle pour ce service.

Jusqu'à présent, le ministère a dépensé $1,642.57 pour des séries de modèles métriques qui ont été distribués à des universités, collèges, hautes écoles, séminaires et à différentes chambres de commerce. Il y a dans le budget principal une somme de $500 pour fournir de nouveaux instruments métriques, mais je suis d'opinion, d'après les demandes auxquelles on n'a pas encore fait droit, qu'il est possible que nous soyions obligés de dépenser pour cela, une somme additionnelle de $500. On croit que la distribution de ces instruments de mesurage commence à bien faire comprendre le système métrique aux élèves des institutions d'éducation et que l'argent dépensé pour cela est bien placé. Chaque série coûte $7.79. L'estimation de la dépense de ce crédit est virtuellement comme suit :

Cinq séries de longueur et de capacité.....	$2,000
Appointements de l'inspecteur en chef..	2,500
Frais de voyage et autres..	2,000
Allocation de subsistance à l'inspecteur dans le Yukon..	1,800
Assortiments de modèles métriques additionnels, soit..	500
Dépenses imprévues..	1,200
	$10,000

M SPROULE : A-t-on intention d'introduire le système métrique en général ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je suppose que nous serons obligés de suivre l'exemple de l'Angleterre et des Etats-Unis, et nous nous y préparons en distribuant ces mesures métriques dans toutes les écoles de notre pays. A présent le système est facultatif, mais peut-être que dans un an ou deux nous serons obligés d'en faire l'étalon légal pour tout le pays. De sorte que nous donnons les moyens d'enseigner à nos inspecteurs dans toute la Confédération la manière d'inspecter ces mesures de poids et de longueur. Certaines personnes dans le commerce nous ont déjà demandé d'inspecter des mesures de système métrique. Nous devons donc avoir un étalon de même genre, et il faut qu'au moins un ou deux ou trois de nos officiers soient compétents et prêts à inspecter ces mesures. Le système étant facultatif maintenant, chaque marchand ou commerçant peut se servir du système métrique s'il le veut. Nous reconnaissons le fait qu'avant longtemps nous serons obligés d'adopter le système métrique. Si je ne me trompe, il y a déjà deux ou trois bills devant le congrès américain à l'effet d'adopter ce système et de le mettre en vigueur graduellement.

M. SPROULE : Je crois qu'il est mal d'avoir deux systèmes de poids et de mesures

dans le pays. Il n'y a pas de nombreuses années que nous avons été obligés de dépenser plus de $20,000 pour acheter des poids et mesures étalons pour l'usage général. Je comprends que le ministre dit que ce système est facultatif. Je crois qu'il serait sage de la part du gouvernement de décider s'il a ou non l'intention d'introduire ce système à l'avenir.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il n'y a pas deux systèmes en usage maintenant, car tandis que l'un est facultatif, l'autre est obligatoire et légal. Je ne suis pas en état de dire maintenant ce que je ferai quand à l'adoption du système métrique.

M. SPROULE : Quelle est l'opinion du gouvernement ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas que le gouvernement ait d'opinion formelle sur ce sujet, si ce n'est que nous serons forcés de suivre l'exemple des autres nations. Si nous voulons commercer avec l'Angleterre, la France, la Belgique ou les Etats-Unis ou l'Allemagne, nous serons obligés de nous servir du même système de poids et de mesures que ces autres pays. Je comprends la difficulté que nous aurions si nous nous servions en même temps du système métrique et de notre présent système. Nous ne pouvons pas espérer que notre population, qui est depuis si longtemps accoutumée à l'ancien système, adopte volontiers le nouveau. Par conséquent, nous commençons à l'instruire dans l'usage du nouveau système en distribuant des séries de poids et de mesures dans les différentes institutions d'éducation du pays. L'an dernier, nous avons acheté cinquante séries. Je reçois de nombreuses demandes de ces mesures, même de membres du parlement, qui désirent les distribuer dans les écoles de leurs comtés.

Pour pourvoir à l'inspection du fil d'engerbage, $2,500.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce le crédit ordinaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a présenté un bill pendant cette session à l'effet de mettre le fil d'engerbage sur la liste des articles qui seront soumis à l'inspection, et comme c'est un nouvel article, il faut un crédit correspondant pour y pourvoir.

M. SPROULE : L'inspecteur visitera-t-il les différentes institutions où l'on fabrique du fil d'engerbage, ainsi que les établissements des importateurs en gros ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que c'est l'intention, mais je ne voudrais pas l'affirmer formellement en l'absence du ministre du Commerce. C'est l'objet, cependant.

Supplémentaire pour agences commerciales y compris dépenses relatives à la négociation de traités ou à l'extension des relations commerciales, $20,000.

M. SPROULE : Où ces agents commerciaux seront-ils nommés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la mise en pratique de la politique annoncée à l'ouverture de la session, d'agrandir le champ de nos agences. Je crois que l'honorable ministre du Commerce n'a pas encore déterminé tous les endroits où seront établis ces agences. Il y aura probablement des agents additionnels en Angleterre et quelques-uns dans les colonies. On n'a pas encore fixé les endroits. L'item peut rester en suspens si l'honorable monsieur le désire.

M. SPROULE : Je ne veux pas le laisser en suspens. Je crois que ce serait un bon plan de nommer un plus grand nombre d'agents qu'il y en a. J'ai compris que quelques hommes d'affaires de Toronto sont venus ici pour demander la chose et je demanderais si le gouvernement peut donner des renseignements sur le sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement apprécie pleinement l'importance de tout ce qu'on a dit sur le sujet, et, en votant ce montant, nous désirons inaugurer un commencement. Ceci ne sera sans doute que le commencement d'un projet plus vaste et que dans quelques années nous aurons à voter des sommes additionnelles. Je crois cependant que cette somme suffira pour nous permettre de commencer d'une manière satisfaisante.

M. SPROULE : Quels seront les devoirs de ces agents ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils rempliront les fonctions générales d'agents commerciaux : visiter différentes parties du pays, intéresser les gens dans nos manufactures et porter à leur attention toutes les bonnes choses que nous avons à offrir. Ils peuvent faire beaucoup de cette manière.

M. KEMP : Que signifie la négociation des traités ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est simplement la formule de l'ancien crédit. Cela ne signifie réellement rien de particulier.

M. KEMP : Nos agents n'ont aucun droit de négocier des traités.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, ceci ne comporte aucune négociation de traités mais c'est la formule ordinaire du crédit.

Navigation à vapeur entre Victoria, Vancouver, ports intermédiaires et Skagway, $12,500.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce un nouveau crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un crédit additionnel. Le trafic dans cette

région s'est assez éloigné de nous à cause du manque de communications efficaces par bateaux à vapeur entre Vancouver et Skagway. L'objet est d'obtenir un meilleur service de bateaux à vapeur.

Ministère de l'Agriculture—Pour pourvoir à la promotion de F. C. Chittick au rang de commis de première classe à $1,500, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $150.

M. BORDEN (Halifax) : Quelquefois on nous dit qu'on doit déclarer les appointements entiers, lorsqu'il y a une promotion comme dans le présent cas.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce montant est la différence entre le chiffre déjà voté dans le budget principal pour ce même commis et le montant auquel la promotion lui donnera droit.

M. BELL : N'est-ce pas une très forte somme pour faire commencer un commis de première classe ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quatorze cents dollars est le chiffre ordinaire et il reçoit déjà $1,350.

M. BORDEN (Halifax) : J'ose croire que c'est très bien, mais je voudrais le comprendre. On m'avait dit que les appointements d'un homme promu d'une classe inférieure devaient être votés de cette manière. L'honorable ministre de l'Agriculture n'agit pas de cette façon. Il a fait voter les appointements de M. Chittick et il demande maintenant sa promotion à la première classe. Cela veut dire promu de la seconde à la première classe, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi ne l'avons-nous pas fait dans les autres cas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sais pas pourquoi nous ne l'avons pas fait dans les autres cas.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne critique pas ceci. Ce me paraît être très bien.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Des appointements de $1,350, comme commis de seconde classe, ont déjà été votés dans le budget principal pour M. Chittick. Je veux lui donner la promotion à la première classe et lui donner $150 additionnels, et par conséquent j'ai demandé au comité de voter ce montant. Je crois que lorsque l'item apparaîtra dans le bill il apparaîtra avec le crédit original placé dans le budget supplémentaire, et les deux ensemble formeront la somme qu'il devra recevoir. Je ne saurais dire pourquoi on n'a pas fait la même chose dans les autres cas.

M. BORDEN (Halifax) : Cela me paraît très juste. C'est ce que je fais moi-même. Ce doit être juste, comme de raison. Ce n'est pas la manière dont la chose a été faite dans les autres ministères.

Pour augmenter les appointements de James O'Regan, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $100.

M. SPROULE : Vous paraissez donner à James O'Regan une double augmentation.

M. BORDEN (Halifax) : Je sais que M. O'Regan a demandé une augmentation d'appointements depuis un certain nombre d'années. C'est un serviteur public très fidèle et diligent, et je serais porté à croire qu'il n'y a aucune objection à faire.

M. SPROULE : Qu'elle passe.

Juge puîné—Leeds et Grenville, $2,000.

M. SPROULE : La nomination a-t-elle été faite, et dans la négative, qui sera probablement nommé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de la Justice m'a laissé une note disant que la nomination est à faire, de sorte que personne n'a encore été nommé.

Bibliothèque du parlement, $500.

M. BORDEN (Halifax) : Je veux dire à M. l'Orateur, au sujet de la bibliothèque, que je crois qu'il serait désirable d'avoir un plus grand nombre d'exemplaires des statuts du Canada. J'avais intention de mentionner la chose à M. Griffin, mais je saisis l'occasion de le faire observer à l'Orateur, maintenant. Il n'y a pas de raison de ne pas avoir un plus grand nombre d'exemplaires des statuts, afin que les membres puissent en avoir quand ils en ont besoin.

M. l'ORATEUR : Je serai heureux de porter la chose à l'attention de M. Griffin.

M. SPROULE : Combien y a-t-il de messagers à la bibliothèque ?

M. l'ORATEUR : Je crois qu'il y en a quatre.

Stations agronomiques, $10,000.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi cette somme ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est pour acquitter des arriérés.

M. BORDEN (Halifax) : On n'étend pas les opérations, mais il y a des arriérés à payer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a eu un déficit dans le passé, et il a fallu augmenter de 25 cents par jour les gages de tous les journaliers sur les fermes.

Expositions de Saint-Louis et d'Osaka, $175,000.

M. SPROULE : Quels préparatifs faites-vous pour ces expositions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les préparatifs ne font que commencer.

J'ai échangé des lettres au sujet de l'espace et des chances d'exposer des articles à ces deux expositions. L'exposition d'Osaka au Japon s'ouvre le 1er mars prochain et celle de Saint-Louis, le 1er mai prochain. On commence maintenant l'ouvrage préliminaire relatif à la collection et à l'arrangement des articles à exposer.

M. POPE : Avez-vous intention d'envoyer du bétail au Japon ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

Stations agronomiques, $22,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est un crédit supplémentaire pour l'exercice courant, pour payer une accumulation d'ouvrages qui datent de plusieurs années passées.

M. POPE : Combien d'années passées ce montant est-il suppose couvrir?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'accumulation couvre environ trois années.

M. POPE : Dois-je comprendre que ces hommes n'ont pas été payés depuis trois ans?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, mais une année est entrée dans l'autre et nous avons trouvé cette année que nous avions de très forts arriérés à payer dans les premiers deux mois de l'exercice, ce qui nous laissait un déficit à la fin de l'exercice.

M. POPE : Cela ne me paraît pas une manière légitime de procéder. Le ministre paraît avoir payé de l'argent qu'il n'avait aucun droit légitime de payer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela est malheureusement arrivé plus d'une fois dans le passé. Avant mon entrée en charge on a demandé des crédits supplémentaires de cette nature.

Exposition panaméricaine, $17,000.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais demander au ministre de l'Agriculture s'il y a encore des arriérés de cette nature dans son ministère?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en connais pas à part l'autre crédit semblable à celui-ci.

Exposition de Paris, $2,000.

M. POPE : A quoi emploierez-vous cet argent?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet argent servira à payer une ou deux réclamations pour des objets exposés qui ont été légèrement endommagés en revenant. Nous avons examiné la justice des réclamations et ce n'est que tout récemment que nous les avons trouvées justes.

Quarantaine—Salubrité publique, $60,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ceci est dû à l'épidémie de petite vérole qui s'est montrée sur la frontière américaine.

M. BORDEN (Halifax) : Je remarque que récemment il est arrivé un navire à Halifax avec un cas de petite vérole à bord, et il parut y avoir de grandes difficultés pour savoir qui prendrait soin du malheureux qui souffrait de cette maladie. Autant que j'ai pu l'apprendre, le ministère de l'Agriculture refusa d'assumer aucune responsabilité et il y eût un conflit entre ce ministère et les autorités locales. L'honorable ministre voudra-t-il me dire comment s'est réglée cette contestation, et ce qu'est devenu le malheureux qui souffrait de la petite vérole?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le navire de pêche dont l'honorable monsieur veut parler, je suppose, est un bateau de pêche qui était parti pour les bancs de pêche, où l'un des hommes prit la petite vérole et alors le navire fit voile pour Halifax. Le ministère de l'Agriculture n'a rien à voir aux navires allant d'un port canadien à un autre, mais s'occupe seulement des navires venant des ports étrangers. Je crois que le malade n'était pas un passager mais un homme d'équipage, et j'ai compris qu'il avait payé ses honoraires de marine et que le ministère de la Marine et des Pêcheries s'était chargé de lui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'espère que la Chambre ne trouvera pas à redire si je demande un crédit pour prendre soin de ce malheureux, parce qu'on m'a avisé que le ministère n'avait légalement pas le devoir de prendre soin de lui ; mais dans les circonstances, comme il y avait conflit entre les autorités locales et fédérales, j'ai cru qu'il n'était que juste de la part du ministère de prendre soin de cet homme, puisqu'il avait payé ses contributions de matelots, et j'ai donné instruction de prendre soin de lui.

Quarantaine—Indemnité pour cochons et moutons abattus et autres frais se rattachant à la destruction de ces animaux, $15,000.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce le crédit ordinaire?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est en sus du crédit ordinaire. Le crédit demandé pour cette année est de $15,000, et ceci est destiné à payer les arriérés de la même manière que nous l'avons fait pour les stations agronomiques.

M. SPROULE : Quelle proportion de la valeur des animaux abattus payez-vous ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Lorsque l'animal est malade—je parle de mémoire—nous payons un tiers ; lorsqu'il est seulement en contact et susceptible de prendre la maladie, nous payons un sixième.

Le comité fait son rapport sur quelques résolutions.

AJOURNEMENT—JOUR DE LA PROROGATION.

Le MINISTRE DES FINANCES propose que la Chambre lève la séance.

M. BORDEN (Halifax) : Quand l'honorable ministre espère-t-il proroger la Chambre ; demain ou après demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que l'honorable monsieur veut dire aujourd'hui ou demain—car nous sommes à mercredi. Je crois qu'il n'est guère possible de proroger aujourd'hui, mais cela dépendra un peu des progrès que nous ferons.

LE CAS DE J. M. HURLEY.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable James Sutherland) : Avec la permission de la Chambre, je désire mentionner brièvement cette affaire Lorsque l'on a discuté le budget du ministère de la Marine et des Pêcheries, l'honorable député de Hastings-ouest (M. Porter) a dit qu'il avait quelques renseignements au sujet d'un des inspecteurs de pêche qui se serait mêlé d'élection. L'honorable chef de l'opposition a également fait quelques remarques, et j'ai promis que j'écrirais à l'inspecteur dont ils parlaient. J'ai écrit en envoyant une copie des remarques de l'honorable député d'Hastings-ouest, et j'ai reçu sa réponse ainsi que la déclaration sous serment de la personne sur laquelle ils prétendaient que cet officier avait exercé de l'influence pour lui faire signer un protêt contre l'honorable député. L'honorable député de Hastings-ouest en a parlé une ou deux fois, et si j'eusse été présent lorsqu'on a discuté les crédits budgétaires, j'aurais été heureux de déposer ces renseignements devant le comité. Je crois que cela doit se faire, et que chacun reconnaîtra qu'il n'est que juste envers cet officier dont on a critiqué la conduite de lire sa lettre. La voici :

Belleville, Ont., 6 mars 1902.

A l'honorable James Sutherland,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Honorable monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, datée d'Ottawa le 3 mars, au sujet des déclarations faites par M. Porter, député de Hastings-ouest, que j'avais pris une part active dans la récente élection partielle dans ce comté, et que j'avais sollicité le pétitionnaire à signer la pétition contre lui.

En réponse à la première affirmation, je dois dire que je n'ai pris aucune part, directement ou indirectement, dans la récente élection dans Hastings-ouest, et que je n'ai demandé à aucun électeur de voter ou de ne pas voter. Je dois dire de plus que je n'ai assisté à aucune assemblé, publique ou privée.

Quant à la seconde allégation de M. Porter, je dois dire que je n'ai pas sollicité le pétitionnaire de signer la pétition contre lui ; je n'ai non plus demandé à aucune autre personne de signer, et que personne ne m'a consulté au sujet de la signature de cette pétition.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

J. M. HURLEY,
Inspecteur de pêche.

Voici la déclaration sous serment de la personne en question :

Dans l'affaire de l'élection partielle de Hastings-ouest.

Je, Cornelius Mullins, de la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, marin, fais serment et dis :

1. Que je suis la personne dont le nom est signé sur la pétition produite contre l'élection de M. E. Guss. Porter, comme député du comté de Hastings-ouest.

2. Que j'ai été averti et que je crois que certaines accusations ont été portées contre M. J. M. Hurley, inspecteur des pêcheries, à l'effet que c'était à son instigation et sur ses représentations que j'avais été induit à signer la dite pétition.

3. Que le dit J. M. Hurley n'a en aucune manière essayé, obtenu ou tenté d'obtenir ma signature sur la dite pétition, et qu'il n'a rien eu à faire à ce sujet, et qu'il ne m'a jamais parlé de la protestation contre l'élection du dit candidat.

Et ce ne fut pas à son instigation ni à ses sollicitations, ni à aucune demande de sa part que j'ai ainsi signé la dite pétition.

C. MULLINS.

Attesté sous serment devant moi dans la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, le 6e jour de mars A.D. 1902.

E. J. BUTLER,
Commissaire, etc., H.C.J.

Je suis convaincu que les honorables députés seront heureux de connaître l'état des choses, et aucune personne, je suis convaincu, ne se rendra plus volontiers à l'évidence des faits que l'honorable député de Hastings-ouest.

M. BORDEN (Halifax) : Je suis certain que tout le monde sera heureux de savoir que cet officier n'a pris aucune part dans les élections. Mais il y a une observation que je voudrais faire, c'est qu'un grand nombre de fonctionnaires publics étaient prêts à fournir des preuves tout aussi convaincantes de la parfaite correction de leur conduite à l'occasion d'une élection, mais qui, néanmoins, ont été congédiés sans avoir la chance de se défendre devant un tribunal impartial ou de fait devant aucun tribunal.

La motion est adoptée et la Chambre lève la séance à 3 heures 20 mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 14 mai 1902.

L'ORATEUR ouvre la séance à 11 heures.

BILLS RETIRES—SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que les ordres du jour nº 30, bill (nº 28) concernant les compagnies de télégraphe et de téléphone—M. Fitzpatrick ; nº 31, bill (nº 120) modifiant l'acte des terres fédérales—M. Sifton ; nº 36, bill (nº 104) pour mo-

difier et refondre la loi concernant les chemins de fer—M. Blair ; et nº 37, bill (nº 146) concernant le règlement des conflits entre les compagnies et les employés de chemins de fer—M. Mulock, soient rayés.

Je profiterai de la circonstance pour annoncer que ces deux derniers projets seront repris à la prochaine session. En déposant ces deux bills, le gouvernement n'avait pas l'intention d'insister sur leur adoption durant la présente session, il voulait plutôt en saisir l'opinion publique, pour que les questions soient étudiées à fond et prêtes à être réglées à la prochaine session.

Je profite de la même circonstance pour répondre aux nombreuses demandes de subventions aux chemins de fer que nous avons reçues. Le gouvernement a décidé de ne rien demander au parlement cette année pour cette fin. Nous n'oublions pas que le développement des voies ferrées est un des pressants besoins du pays. Cela est surtout vrai des régions fertiles des Territoires du Nord-Ouest, dans la vallée de la Saskatchewan-nord, vers laquelle les immigrants et les colons se dirigent actuellement en aussi grand nombre. Notre devoir envers cette population est de lui faire savoir que leurs besoins sous ce rapport occupe l'attention du gouvernement, et nous espérons que l'an prochain l'Etat viendra en aide à la construction aussi rapide que possible d'un chemin de fer partant d'un point sur la frontière ouest du Manitoba et allant vers Edmonton, en traversant la vallée de la Saskatchewan.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est ce bill concernant les terres fédérales ? Je croyais qu'il avait été adopté.

Le PREMIER MINISTRE : Il a été adopté par la Chambre, mais les amendements introduits par le Sénat le rendaient virtuellement sans effet et, par conséquent, nous n'entendons pas le faire adopter de nouveau cette année.

M. BORDEN (Halifax) : Je comprends que le bill concernant les compagnies de télégraphe et de téléphone, le bill pour consolider et modifier la loi des chemins de fer, et le bill pour régler les conflits entre les compagnies de chemins de fer et les employés, seront repris à la prochaine session ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'on nous avait promis la deuxième lecture du bill instituant une commission des chemins de fer, mais je suppose que le temps a manqué.

Le PREMIER MINISTRE : En effet.

La motion est adoptée.

YUKON—REPRESENTATION.

La Chambre prend en considération les amendements apportés par le Sénat au bill (n° 134) concernant la représentation du territoire du Yukon dans la Chambre des communes.—Le ministre de l'Intérieur.

M. BORDEN (Halifax) : Quels sont ces amendements ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils ne sont pas d'une nature très importante. A l'article 22, il y en a un qui est purement dans la phraséologie ; les mots " deux candidats, lorsqu'il y aura deux députés à élire" sont retranchés. Le sens de l'article n'est pas changé et la rédaction en est meilleure.

L'article 23, tel qu'adopté par la Chambre, dit :

Si, à la date fixée pour recevoir les bulletins de présentation, il reste plus de deux candidats sur les rangs, lorsqu'il y aura deux candidats à élire, ou plus d'un candidat lorsqu'il n'y aura qu'un seul député à élire à l'élection alors pendante, l'officier-rapporteur ajournera l'élection pour l'ouverture de la votation et recevoir les votes des électeurs.

Tel qu'amendé, l'article se lit comme suit:

Si, à la date fixée pour recevoir les bulletins de présentation, il reste plus d'un candidat sur les rangs, l'officier-rapporteur, etc.

Le rédacteur du bill avait prévu le cas où il y aurait plus d'un candidat, mais cela n'est pas nécessaire, car, pour le moment, le bill ne pourvoit qu'à la nomination d'un seul député, de sorte que cet article se trouve conforme au reste du bill.

L'article 28 a été amendé par le Sénat, à la demande du ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick). Il pourrait arriver que le juge en chef, ou le doyen des juges puînés fussent absents du territoire, au moment de tenir une élection, et le ministre de la Justice suggère qu'il voudrait mieux dire que le plus ancien des juges puînés présent aura le droit d'agir. Je ne vois aucune objection à ces amendements et je propose qu'ils soient ratifiés par la Chambre.

Les amendements sont lus une deuxième fois et adoptés.

VOIES ET MOYENS—AIDE AUX CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

M. HAGGART : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, j'aurais une question à poser à l'honorable premier ministre. Il vient de dire que le gouvernement ne se propose pas d'accorder de subventions aux chemins de fer à cette session, mais il reconnaît qu'il serait très urgent de venir en aide à la construction de voies ferrées dans certaines parties du pays ; il a aussi laissé entendre que le gouvernement avait l'intention de subventionner certaines compagnies de chemins de fer à la prochaine session.

Le PREMIER MINISTRE : Pour la construction d'un chemin de fer.

M. HAGGART : Y a-t-il un arrêté ministériel à cet effet, ou y en aura-t-il un, d'ici à la prochaine session ? Il engage le gouvernement à présenter un bill pour subventionner ce chemin de fer en particulier.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'existe pas d'arrêté ministériel et il n'en sera pas pris.

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

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans mon exposé budgétaire, j'ai annoncé que j'avais l'intention de prolonger le délai pour l'admission en franchise des machines servant à la fabrication du sucre de betterave, et j'ai donné avis de la résolution suivante :

Résolu,—Qu'il est expédient de décréter que les dispositions du chapitre 22 des actes de 1901 concernant l'admission en franchise des machines et du fer et de l'acier de construction pour servir à la construction et à l'outillage d'usines pour la fabrication du sucre de betterave demeurent en vigueur jusqu'au 1er jour d'avril 1903.

Je propose maintenant que cette résolution soit adoptée.

M. SPROULE : L'honorable ministre pourrait fort bien prolonger le délai au delà d'un an. Il lui faudra certainement accorder un nouveau délai, l'an prochain, s'il veut faire profiter de cette disposition, ceux qui sont à construire ou se proposent de construire des usines à sucre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Personne ne m'a laissé entendre qu'un nouveau délai serait nécessaire. Si la demande en est faite, elle sera étudiée, mais je ne crois pas qu'il soit à propos d'accorder un plus long délai, à présent, vu qu'il a été donné avis de cette résolution.

M. SPROULE : Je doute fort que les compagnies aient le temps de faire venir leurs machines avant l'expiration de ce délai.

M. HAGGART : Le ministre des Finances a-t-il le pouvoir de faire remise de ces droits, sans qu'une résolution soit votée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une question à débattre ; mais dans les cas de ce genre, il vaut toujours mieux procéder au moyen d'une résolution de la Chambre, qu'au moyen d'un décret ministériel. Quand ces décisions sont dans le tarif, le public en général en est averti et non un seul particulier.

La deuxième résolution consiste en ceci : le ministre de la Milice a donné une commande pour la fabrication du fusil Ross, au Canada, et une des conditions du contrat, c'est que la compagnie aura le droit d'importer en franchise l'outillage et certaines pièces du fusil. Au lieu de mettre simplement cette condition dans le contrat, nous avons préféré, pour les raisons que je viens de donner, la mettre dans le tarif, afin que s'il arrivait, plus tard, que le gouvernement fît des arrangements avec une autre compagnie, cet item du tarif serait ouvert à tout le monde. Virtuellement, cette disposition ne s'applique actuellement qu'à la Compagnie Ross, puisque c'est la seule avec laquelle le gouvernement ait fait des arrangements, mais en la mettant dans le tarif elle pourra s'appliquer aux compagnies avec lesquelles le gouvernement pourra faire des arrangements à l'avenir.

M. HAGGART : L'honorable ministre veut-il dire les pièces du fusil, ou le fusil tout fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le but du gouvernement était de faire fabriquer ces fusils au Canada, mais on fit remarquer qu'il faudrait importer l'outillage. Si nous exigions un droit d'entrée, nous aurions à payer plus cher pour les fusils. Quant à la dernière partie de la résolution, on prétend que certaines pièces du fusil ne peuvent pas facilement être fabriquées ici, et elles pourront être importées. Voilà la substance de la résolution.

M. HAGGART : Mais cette compagnie ne fabrique pas des fusils uniquement pour le gouvernement ; elle en fabrique aussi pour le commerce. Elle a reçu une commande du gouvernement pour une certaine quantité, mais je voudrais savoir si les pièces de fusil importées et non employées pour le gouvernement, sont aussi admises en franchises.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas en vertu de cette résolution ; elle ne s'applique qu'à l'ouvrage fait pour le gouvernement. Quant à l'outillage, il est naturellement le même pour fabriquer un fusil pour le gouvernement, ou pour un particulier. En ce sens, l'outillage pourrait s'appliquer à tout le monde, mais je crois que le paragraphe de la lettre (a) dit clairement que la franchise n'est accordée que pour la fabrication de fusils destinés au gouvernement du Canada.

M. MONK : Comment le ministre espère-t-il empêcher la fabrication de fusils pour le public, en général ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne voulons pas cela.

M. MONK : Pourra-t-on exiger que cet outillage ne serve qu'à la fabrication de fusils destinés au gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'entendons pas obliger la compagnie à ne fabriquer des fusils exclusivement pour le gouvernement. Elle pourra en faire pour n'importe qui, mais la franchise douanière ne sera accordée que lorsqu'il s'agira de commandes du gouvernement.

M. MONK : Comment pourra-t-on s'en assurer? Si la compagnie désire importer les matériaux non finis, et fabriquer des fusils pour le commerce, comment empêchera-t-on cela?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela sera laissé aux inspecteurs de la douane. L'honorable député pourrait poser la même question à propos de plusieurs autres articles qui paient un certain droit quand ils sont importés pour des fins de fabrication et un droit plus élevé quand ils sont destinés à la consommation générale. Ce mode de législation est adopté depuis longtemps dans notre tarif et il fonctionne très bien.

M. SPROULE : Je suis pour l'admission en franchise de la matière première, mais quand le gouvernement accorde un privilège qui ne sera pas étendu aux autres fabriques, parce qu'il s'agit de fabriquer pour l'Etat, il devrait prendre certaines dispositions pour que la compagnie contractante ne puisse pas profiter de ce privilège lorsqu'elle fabriquera pour le commerce. Comment le gouvernement empêchera-t-il ces pièces de fusil de servir pour la fabrication générale?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'admets qu'il faudra une inspection sévère de la part du département des Douanes. Le même cas se présente dans d'autres industries et je crois qu'on réussit à s'en tirer très bien. Je trouve regrettable d'être obligé d'avoir de pareilles distinctions dans le tarif, mais l'expérience nous enseigne que les fonctionnaires de la douane réussissent à prévenir les abus.

L'honorable M. HAGGART : Je préférerais que tout le fusil fut fabriqué au Canada. D'après la résolution la compagnie peut faire venir les pièces et se contenter de les assembler ici. La résolution devrait contenir une disposition à l'effet que tout le fusil fût fabriqué ici, à l'exception peut-être de certaines pièces forgées qu'on pourrait importer à l'état ébauché.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois que l'honorable député est dans l'erreur. D'abord l'arrangement conclu entre le ministre des Douanes et le fabricant désigne expressément quelles seront les pièces qui pourront être importées. En réalité, tout le fusil est fabriqué au Canada. Il n'y a que quelques petites pièces facilement reconnaissables, dont il sera facile de tenir le compte, et on saura au juste quelle quantité doit être importée en franchise. En supposant que la compagnie aurait 10,000 fusils à faire pour le gouvernement ; à la douane on saura que la franchise ne doit être accordée qu'à 10,000 de ces pièces, ou séries de pièces. Je ne prévois aucune difficulté, de ce chef. Je faisais partie du comité qui a étudié l'affaire et nous avons constaté qu'il n'y avait que quelques petites pièces, dont la fabrication n'est pas encore assez perfectionnée dans ce pays, qu'il faudra faire venir de l'étranger.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député de Lanark a parfaitement raison quand il dit que la résolution permet à la compagnie de faire venir de l'étranger toutes les pièces du fusil et de ne faire que les assembler ici.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela serait possible s'il n'y avait pas de contrat ; mais le contrat spécifie ce qui devra être fait.

M. BORDEN (Halifax) : Le contrat n'a rien à faire avec cette résolution. L'honorable député de Lanark ne parlait pas d'un contrat, mais de la résolution qui est soumise à la Chambre, et sa manière de l'interpréter est exacte.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui ; en théorie.

M. BORDEN (Halifax) : Il est impossible d'être plus précis :

Tous matériaux ou parties de matériaux à l'état d'ébauche, non finis, et tous écrous, vis, bandes et ressorts finis, devant être employés pour les fusils qui seront fabriqués à cette manufacture pour le gouvernement du Canada.

Il est impossible de dire les choses plus clairement, dans aucune langue du monde. Il est vrai, que les importations seront faites sous la surveillance du ministre des Douanes et que cela offre une certaine garantie, mais, à part cela, la résolution prête certainement le flanc aux graves objections signalées par l'honorable député de Lanark.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne paraît pas avoir remarqué la distinction que fait le paragraphe de la lettre (b) entre les matériaux bruts et les articles finis. S'il veut bien le relire, il verra que bien que la compagnie puisse importer les matériaux ébauchés ou bruts, les articles finis qu'elle peut importer sont simplement les écrous, vis, bandes et ressorts. Il y a ensuite cette autre disposition générale que les règlements seront faits par le ministre des Douanes.

M. BORDEN (Halifax) : L'interprétation du ministre dépend entièrement de la ponctuation, et ordinairement, les tribunaux n'en tiennent pas compte. On pourrait trouver de forts arguments pour appuyer l'interprétation donnée à la résolution par l'honorable député de Lanark. La ponctuation, que certaines personnes regardent comme une chose très importante, n'a, virtuellement, aucun effet devant les tribunaux, pour déterminer le sens d'un écrit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que le sens dépende de la ponctuation. La phrase elle-même est très claire. Avant que la résolution soit adoptée, je tiens à signaler au comité un autre item qui n'est pas mentionné, mais au sujet duquel je ne crois pas qu'il y ait de discussion. Il y a dans le tarif un article concernant l'admission en franchise de machines pour l'exploitation des mines, des hauts fournaux, et autres établissements de ce genre. En vertu de cet article nous avons permis l'entrée en franchise de machines pour faire le coke. Il y a certaines machines qui servent à fa-

briquer en même temps du coke et du charbon de bois et le département a cru qu'il pouvait étendre les dispositions de cet article aux machines pour faire du charbon de bois. La seule différence, c'est que le coke se fait avec de la houille et le charbon de bois, avec du bois. Le ministre des Douanes m'a signalé ce fait, et il croit qu'il devrait y avoir dans le tarif une définition claire et conforme à l'interprétation donnée par le département. Je propose donc d'ajouter le paragraphe (c) " Machines à faire du charbon de bois."

L'honorable M. HAGGART : Cette résolution aura-t-elle un effet rétroactif ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les fonctionnaires du département ayant toujours interprété l'article dans ce sens cela lui donne peut-être un effet rétroactif. Mais le ministre des Douanes voudrait en faire une question de tarif au lieu d'une question de règlement.

M. BORDEN (Halifax) : Il ne peut pas y avoir d'objection du moment qu'on n'accorde de préférence à personne.

L'amendement est adopté et la résolution, telle qu'amendée, est adoptée.

La résolution est rapportée, votée en première et deuxième lectures et adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande à proposer le bill (nº 169) pour amender le tarif douanier de 1897. Il s'agit simplement d'ajouter au tarif les résolutions que nous venons d'adopter.

La motion est adoptée, le bill est voté en première et deuxième délibération, considéré en comité et rapporté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose la troisième lecture du bill.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que le bill soit définitivement adopté, je demande au gouvernement de prendre les mesures nécessaires, au moyen de règlements de douane, pour prévenir les abus possibles signalés par l'honorable député de Lanark.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parfaitement. Le département des Douanes aura instructions de surveiller ces importations de très près.

M. MONK : Pourquoi ce changement date-t-il du 17 mars ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tous les changements au tarif datent du jour où le budget a été présenté.

La motion est adoptée, le bill subit sa troisième lecture et est voté.

SUBSIDES—CONCESSION TREADGOLD.

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

M. BORDEN (Halifax) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire entretenir la Chambre d'une question dont j'ai parlé d'une manière superficielle à l'honorable ministre de l'Intérieur, hier soir. On s'occupe beaucoup, surtout dans l'ouest, d'une concession connue sous le nom de concession Treadgold, et beaucoup de membres de cette Chambre ont reçu des communications du Yukon relativement à certains points de cet arrangement entre le gouvernement et M. Treadgold et ses associés. Quelques députés de la gauche se proposaient de saisir le parlement de cette question, mais vers l'époque où les renseignements leur sont parvenus, les journaux annoncèrent que le gouvernement avait annulé l'arrêté du conseil qui avait provoqué tant d'agitation, et avait fait disparaître de la concession les clauses qui prêtaient le plus à la critique.

La session est trop avancée pour discuter l'aspect constitutionnel de la question, bien que je doute fort que le gouvernemnt n'ait pas excédé ses pouvoirs en accordant de tels privilèges. Si le temps le permettait je ferais remarquer que quand il s'agit d'une concession de cette nature, ayant une portée si considérable, affectant des intérêts si divers, le gouvernement aurait dû soumettre l'affaire au parlement d'abord, au lieu d'en disposer au moyen d'un décret des ministres, même si l'exécutif avait le droit d'agir. J'aurais aussi prétendu que même si l'exécutif n'avait pas excédé sa juridiction en cette circonstance, le parlement aurait dû être informé de la transaction dès le commencement de la session, afin de fournir à la députation l'occasion d'étudier la nature et la portée de cette concession qui intéresse à un si haut point la population du Yukon.

Mais tout cela mis de côté, je dois dire que tout en reconnaissant le peu d'étendue de mes connaissances en la matière, je n'ai pas pu me rendre bien compte de la différence entre l'effet de la concession aux conditions imposées en premier lieu, et l'effet de la concession aux conditions prescrites par le deuxième arrêté ministériel. J'ignore aussi jusqu'à quel point l'émoi causé parmi la population du Yukon a été calmé par le fait que le premier arrêté du conseil a été annulé et remplacé par un autre qui modifie quelque peu les conditions auxquelles la concession est accordée.

Voici, maintenant, ce que je me propose de faire : J'ai dit au ministre de l'Intérieur, hier soir, que j'étais sous l'impression qu'un mémoire relatif à cette affaire lui avait été adressé, et je désirais beaucoup savoir jusqu'à quel point on avait fait disparaître les objections signalées dans ce mémoire, par le nouvel arrêté du conseil et la nouvelle concession. Or, il paraîtrait que soit par suite d'une défectuosité dans le service postal, soit par suite des nombreuses occupations du ministre durant les derniers jours de la session, il n'avait pas encore pris connaissance de ce mémoire et l'a vu pour la première fois

quand je lui ai communiqué ce qui est supposé en être une copie prise dans un journal de Dawson qui m'a été adressé. Je ne suppose pas que le ministre ait pu consacrer beaucoup de temps à l'étude de la question depuis, car il était trois heures, ce matin, quand je lui en ai parlé. Cependant, après réflexion, je crois qu'il est peut-être bon de donner lecture de ce mémoire, afin que les députés en prennent connaissance et se familiarisent avec la question, au cas où l'occasion se présenterait, plus tard, de la discuter. La Chambre me pardonnera les quelques minutes que je vais consacrer à la lecture de ce document et j'espère que l'honorable ministre de l'Intérieur ne me reprochera pas de saisir la Chambre de cette question, sans lui en avoir donné avis, car je n'ai réellement pas pu le faire plus tôt que ce matin, quand je lui ai fait savoir que je me proposais de soulever cette question et que je désirais qu'il fut présent.

Ce mémoire est signé par un grand nombre de gens qui se disent propriétaires de claims considérables dans le Yukon ; il a été publié dans tous les journaux de Dawson, le 16 courant, je crois. Les journaux que j'ai reçus sont datés du 16 et donnent le texte du mémoire qui se lit comme suit :

Le préambule de l'arrêté ministériel du 12 juin 1901, donne comme raison des privilèges accordés : "L'exploitation minière qui se fait actuellement dans le district du Klondike, par suite du manque d'eau, se borne nécessairement à laver les sables aurifères les plus riches, sur une étendue comparativement restreinte, ce qui laisse inexploitées de grandes étendues de terrains aurifères."

Il est vrai qu'il y a de grandes étendues de terrains non exploitées par suite du manque d'eau ; mais d'un autre côté, ceux qui sont actuellement dans le district absorbent graduellement ces terrains et engagent des capitaux et des machines dans leur exploitation. Parmi eux se trouvent des mineurs qui sont identifiés avec le pays depuis sa découverte et qui ont grandi avec lui.

La prétention que les terrains les plus riches, seulement, sont exploités, est inexacte ; elle n'est vraie qu'en partie, et en partie seulement. La méthode hydraulique est déjà appliquée par de simples particuliers. Par exemple, M. Alexander MacDonald l'emploie sur la crique Bonanza, M. Johansen, à Hunker, et d'autres ont suivi leur exemple et ont installé des machines hydrauliques qui fonctionneront la saison prochaine. Les mineurs précités n'exploitent pas uniquement les terrains les plus riches, mais tout le sable de leurs claims, sans rien excepter. Dans le cours ordinaire des choses, si on permet aux mineurs de continuer à travailler comme par le passé, sans intervention d'aucune sorte, d'autres capitalistes les imiteront, et de cette manière, sans qu'il en coûte un sou au pays, sans donner de concessions, sans faire de favoritisme et sans nuire à qui que ce soit, tout le terrain aurifère sera exploité jusqu'à une certaine hauteur, et cette hauteur sera déterminée par les dépenses qu'il faudra faire pour y amener l'eau de la crique et par la valeur des terrains aurifères sur le flanc des collines.

M. BORDEN (Halifax).

D'après les arrêtés du conseil, les concessionnaires ne sont tenus à élever l'eau que jusqu'à 300 pieds, et à meilleur marché que les taux que M. Treadgold et ses associés sont autorisés à demander.

Il est possible, quoique peu probable, que des terres aurifères puissent se trouver à une hauteur où un particulier, dans des circonstances ordinaires et avec des capitaux restreints, ne pourrait pas les exploiter avec profit. Dans de tels cas, on serait justifiable d'accorder certains avantages à une puissante compagnie qui, en opérant sur une plus grande échelle et en se servant de machines coûteuses, élèverait l'eau aux plus hauts niveaux à un prix qui laisserait une marge raisonnable de bénéfices.

Dans tous les cas, ces considérations ne ragardent que l'avenir, et un pareil plan ne pourrait être mis à exécution avec profit pour le district que les criques qui sont maintenant exploités seront épuisées. Dans les conditions actuelles les criques sont exploitées continuellement, mais si une puissante compagnie, ayant un immense volume d'eau, opérait sur les hauteurs, de telles quantités de terre et de débris viendraient s'abattre dans le lit des criques qu'il faudrait cesser de les exploiter. Pour miner dans des conditions économiques, il faut absolument que les claims de criques soient exploités avant de commencer les opérations par la méthode hydraulique sur une grande échelle, sur le versant des collines. Les mineurs des criques réalisent actuellement des profits raisonnables, parce qu'ils n'ont à s'occuper que de la terre et des déchets appartenant naturellement à la crique, mais une accumulation de débris venant des versants des collines augmenterait tellement leurs dépenses, que cela absorberait tous les profits et les forcerait à partir. Dans notre opinion, ce n'est pas avant 10 ou 20 ans que le district aura été suffisamment exploité pour qu'on soit justifiable de donner des concessions aussi étendue que cette concession Treadgold.

Conséquences nuisibles de la concession.

Les faits indéniables ci-dessus, et ces quelques considérations démontrent clairement, croyons-nous, les propositions suivantes :

Que l'absence d'un semblable projet n'a éloigné nuls capitaux du pays ; qu'il est pourvu aux besoins du pays, en rapport avec l'exploitation des mines par la méthode hydraulique, à mesure qu'ils se présentent, par les entreprises particulières et qu'il continuera à en être ainsi pendant plusieurs années ; que la concession ne procure rien de ce que les mineurs ne possèdent pas déjà ; que cette concession ne fait faire aucune économie dans le coût de l'eau, à ceux qui en ont besoin, et que si les concessionnaires se servent de leurs privilèges pour mettre à exécution le projet indiqué dans le préambule des arrêtés du conseil, cela aura un effet désastreux pour ceux qui exploitent actuellement le lit des criques.

Nous allons maintenant examiner un autre aspect important de cet arrangement. Les arrêtés du conseil comportent que tous les claims abandonnés sur les criques Bear, Bonanza et Hunker et leurs tributaires—cela comprend l'Eldorado—seront censés appartenir à M. Treadgold et à ses associés, à partir du 1er janvier 1902.

Ceux qui ne connaissent pas les opérations minières peuvent supposer qu'un claim qui a été abandonné est, par le fait même, inférieur et

improductif, ou du moins pas assez productif pour valoir la peine d'être exploité par un particulier. Mais cela est loin de la vérité. Dans les pays miniers, tout le monde sait que des claims peuvent être prospectés, trois ou quatre fois puis abandonnés, avant qu'on découvre qu'ils sont très riches. La valeur du cadeau fait à M. Treadgold et ses associés est incalculable, mais nous ne croyons pas exagérer en disant qu'elle est de plusieurs millions de dollars.

L'effet de ces concessions illimitées, comme celle-ci, est de fermer le district et d'empêcher toute nouvelle concession. Quand on songe que le district inclus dans la cossion comprend la plus grande partie des terrains aurifères qui ont été exploités aux alentours de Dawson, ainsi que presque tous les chemins et autres travaux faits par le gouvernement dans le territoire minier, on se fait une idée des conséquences que cette concession aura.

La propriété du district, la diffusion du bien-être parmi toutes les classes, l'arrivée continuelle des immigrants et l'attraction offerte à de nouveaux capitaux—tout cela sera compromis si les claims abandonnés ne peuvent pas être prospectés de nouveau par les mineurs et délimités de nouveaux.

Cette interdiction sera préjudiciable aux salariés. Présentement, le territoire minier est habité par une population compacte de mineurs salariés. Ils ne travaillent pas constamment mais chôment, ordinairement, pendant une partie de l'année. Pendant la morte-saison, ils prospectent d'ordinaire et cherchent à découvrir quelque chose pour leur propre compte.

Il n'y a pas que ceux qui sont sans ouvrage qui s'occupent de prospecter ; il y a une autre classe de salariés encore plus utile. Je parle de ceux qui ont l'ambition d'améliorer leur condition. Ils travaillent d'abord à mettre quelque chose de côté, puis passent des semaines, parfois des mois, à la recherche du précieux métal. Plus souvent qu'autrement ils ne réussissent pas et doivent recommencer. Ainsi sont exploitées les ressources du district. Cette pratique est constamment suivie dans toutes les régions minières de l'univers.

Les capitalistes qui s'occupent du développement de cette contrée recrutent la main-d'œuvre dont ils ont besoin parmi ces deux classes d'ouvriers. S'il est défendu de prospecter dans ce district, capitalistes et salariés s'en iront les uns après les autres.

Le mineur salarié n'aura plus rien qui le retiendra, s'il lui est interdit de chercher des claims pour son propre compte car, comme il est dit plus haut, il ne peut pas avoir de l'emploi toute l'année durant.

Le capitaliste s'en ira parce qu'il serait obligé de faire venir des ouvriers pendant une courte saison de l'année et de les payer plus cher, ce qui augmenterait le coût de la production. Des bancs de sable qui sont exploités aux salaires actuels ne pourraient plus l'être à profit si les gages étaient plus élevés. De plus, le terrain que possède un mineur sera épuisé bien souvent en 3 ou 5 ans, et le mineur devra chercher une nouvelle concession, qu'il n'obtiendra pas du gouvernement en vertu de règlements publics s'appliquant à tous indistinctement, mais d'une compagnie particulière, n'ayant que des intérêts financiers et qui cherchera à retirer de sa propriété tout ce qu'elle pourra en recevoir.

L'outillage appartenant aux mineurs et aux compagnies minières de cette contrée vaut des millions de dollars ; cet outillage deviendrait inutile et sans valeur puisque les propriétaires seraient à la merci d'un seul propriétaire foncier dont ils devraient accepter les conditions, ou sinon quitter le pays.

On demandera peut-être ce qui les empêcherait de transporter leur outillage hors des limites de la concession Treadgold et de commencer une nouvelle exploitation. C'est que cette concession renferme presque toutes les routes et les améliorations faites dans le district par l'Etat ; par conséquent, en s'établissant hors de la concession, il faudrait construire de nouveaux chemins pour se rendre à destination, et nul particulier ne pourrait supporter cette dépense. De fait il en coûterait moins de faire venir du dehors un outillage dans un nouveau district, en remontant les cours d'eau de la contrée que de chercher à déménager l'outillage de l'endroit où il se trouve dans un autre, en franchissant des montagnes et des vallées.

Menus détails.

Le mineur ordinaire doit prospecter, jalonner et faire inscrire sa concession minière. Les concessionnaires en vertu de l'arrêté du conseil sont exempts de tout ce trouble puisqu'il est stipulé que toutes les concessions minières, qui sont présentement abandonnées ou qui le seront plus tard, sur les divers creeks faisant partie de la concession, seront censés leur appartenir, sans qu'il soit besoin d'inscription.

Le mineur ordinaire doit payer $15 de redevance annuelle par concession minière et faire sur chacune des travaux jusqu'à concurrence d'une valeur de $200 (voir l'arrêté du conseil, du 12 juin 1901, article 13 ; paragraphe 5). M. Treadgold et ses associés ne sont pas tenus à ces dépenses—article 13, paragraphe 4 et 5.

Les concessionnaires devront dépenser pendant l'année courante au moins $250,000 ; ceci est censé être la considération de la concession immense qui leur est faite.

On dit que du 1er janvier au 1er mars de l'année courante ils sont entrés en possession de 1,310 concessions minières abandonnées. Entre les mains de mineurs individuels, ces concessions auraient occasionné une dépense de $215 chacune, comme il est dit plus haut, ou de $281,650, par année, en tout ; une partie de ce montant aurait été touchée par le gouvernement qui ne recevra rien des $250,000 que les concessionnaires devront dépenser.

En tous cas, nous considérons que la dépense que les concessionnaires devront faire est peu de chose comparativement à la valeur du don qui leur a été fait.

Nous croyons sincèrement, d'après l'expérience acquise ici et dans d'autres centres miniers, que toutes les concessions qui ont été abandonnées dans ce district seront reprises d'ici à deux ans, si les prospecteurs individuels sont libres de le faire, et que la plupart d'entre elles seront reprises d'ici à un an.

Les concessionnaires seront tenus de fournir dans les limites du district, pendant l'été de 1905, un cours d'eau de 3,000 pieds cubes de 18,600 gallons à la minute tombant d'un hauteur suffisante pour produire une pression d'au moins 300 pieds, moyennant 25 cents par heure, par pouce de mineur. Un mineur du district élève 1,500 gallons d'eau par minute à une hauteur de 300 pieds à un coût moindre que 25 cents. D'autres obtiennent le même résultat

à aussi peu de frais, et des tierces personnes ont placé un nouvel outillage aux mêmes fins.

Observations générales.

C'est notre ferme conviction que si on ne met pas fin à l'arrangement et si on ne rescinde pas les arrêtés du conseil, ceux-ci étoufferont l'entreprise individuelle au Yukon, paralyseront toutes les industries, chasseront hors de la région tous ceux qui y sont présentement dès qu'ils auront exploité les concessions qu'ils détiennent actuellement, laisseront cette contrée au pouvoir d'un monopole gigantesque qui sera intéressé à employer des ouvriers chinois ou japonais, et ruineront complètement le territoire du Yukon, non pas dans un avenir éloigné mais d'ici à quatre ou cinq ans.

Signé à Dawson, ce 15me jour d'avril 1902.

Signatures :

G. Geo. Johannson, pour Johannson & Black (30 concessions minières) ; James Henderson, gérant de la Compagnie McDonald Bonanza, à responsabilité limitée (16 concessions) ; Geo. T. Coffey, gérant de la Compagnie minière Anglo-Klondyke, à responsabilité limitée (40 concessions) ; Albert Trabold (46 concessions); L. Paillard, gérand du Syndicat Lyonnais (15 concessions) ; Charles Alf. Dunn, gérant de Stanley & Worden (13 concessions) ; Gervais et Simard (10 concessions) ; Thomson et Granger, Patterson et McAskill, Faull et Cordt, Southier Frères, McKnight, Chilo et Bagley, White, Sheets et Cie ; Fyfe et Danson ; Alexander et Rhisdan ; Higgins et Whyte ; Johnson et Lee ; Brazeau Frères ; Nordstrom Frères ; Yeager et Cie ; Badger et Cie ; Henderson et Tauge ; Fax et Cie ; Miller et Curtis ; Clark, Stafford et Williams ; Disher et Christianson ; Weeks et Cie ; Bourke Frères ; August Ryberg ; Frank Agnew ; H. McGuinness ; Isaac Watier ; James Burnfield ; F. Hicks ; Ef A. Wendt ; Martin Murray ; Patrick King ; Simon Fraser ; J. S. Cameron ; H. E. Boucher ; Joseph View; T. Potter ; C. Andrews; James Butler; John A. Moe; J. P. Simonds; John Erickson; C. J. Putrow; James Hall; H. C. Belcher; Charles J. Anderson; P. H. McCormick; F. C. Johnson; C. W. Sankey; J. B. Shattuck; Carl Blomquist; C. M. Van Cleave; James Munroe; R. G. Wilson; James Cosgrove; Lee Sholson; Ben Jones; John Macaulay; A. W. McLeod ; A. F. Stander; Charles Reid; Noe Dufault; A. Binette; Joseph Duleau; George Harvey; H. Y. Crockett; R. J. Oliver; John Mellon; K. L. Smith; H. C. Ash; S. D. Hartman; R. Gilmore ; Kenneth Sinclair; John Kerns; Louis Renaud; A. H. Anderson; E. McWilliams; Frank McCandless; John Knoll; Albert Dalton; B. A. Burton; J. F. Brown; J. McIntyre; Louis E. Miller; John L. Eby; Chas. Olsen; Henry Aviser; Robert Casilty; J. McGrath.

J'ai cru bon de signaler cette plainte à la Chambre afin que la députation se rende compte de ce que les mineurs pensent de cette concession, espérant aussi que le ministre de l'Intérieur pourrait nous dire si les modifications apportées par le récent arrêté du conseil couvrent les griefs dont se plaignent ces gens-là. L'honorable gentleman voit qu'ils se prononcent avec force contre les résultats découlant de l'ancienne concession et que ces protestations semblent approuvées par un grand nombre de personnes ayant de grands intérêts dans cette partie du pays. Ce réquisitoire semble amuser fort mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries. Est-il de nature à provoquer cet accès de gaiété ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui ; il est très amusant, en effet.

M. BORDEN (Halifax) : Comment donc ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Puisque l'honorable député veut une explication, je lui dirai que cette communication semble provenir d'un jeune avocat, partisan très remuant, qui ne saurait être bien au courant de la situation. J'ai de graves doutes quant à l'exactitude de ses déclarations. Pendant que j'étais ministre intérimaire, j'ai reçu des communications des intéressés qui me représentaient la nécessité de faire des améliorations pour obtenir un approvisionnement d'eau. Je ne saurais comprendre ce que veulent les signataires du mémoire ; ils ne semblent ne pas connaître le pays ni le métier de mineur. Cet écrit me paraît être un simple document politique. C'est l'impression qu'il produit sur moi. Quant à moi, mon seul désir a été de faire tout ce qui était en mon pouvoir pour assurer le progrès de cette contrée. A vrai dire, il se peut que des erreurs soient commises. Je suis convaincu qu'un approvisionnement d'eau est l'un des grands besoins des mineurs. Si, mon honorable ami, et moi, nous sommes encore ici l'an prochain, je crois que les intéressés—je ne parle pas de ceux qui n'ont aucun intérêt dans le pays —demanderont au gouvernement de faire ce qu'il a déjà fait. J'ai moi-même reçu des communications de personnes demeurant sur les lieux, qui me représentaient combien il était nécessaire que le gouvernement prit des mesures pour fournir l'eau nécessaire à l'exploitation des mines.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ce que l'honorable ministre vient de dire, je ne vois rien qui puisse porter à rire. Si je ne me trompe, il affirme que les soi-disant signataires du mémoire n'ont pas de bien qui vaille dans cette partie du pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'auteur de cette communication, si je ne me trompe, est un jeune homme——

M. BORDEN (Halifax) : C'est M. Shannon. L'honorable gentleman s'amuse de ce que M. Shannon semble avoir été prié par ces personnes-là de rédiger une lettre au ministre de l'Intérieur, conformément à leurs instructions. Mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, dans une affaire semblable, ne peut-il faire taire ses opinions politiques de manière à se rendre compte qu'un avocat, qu'il soit libéral ou conservateur, suit dans ces circonstances-là les instructions de ses clients et exprime leur opinion ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai prêté une oreille attentive aux paroles de mon honorable ami. Si je pouvais croire que les choses se sont passées de cette manière, j'attacherais beaucoup d'importance à cet incident, mais j'en doute fort.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre juge à propos de jeter du louche sur l'intégrité professionnelle de M. Shannon.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Alors, je ne comprends pas ce qu'il veut dire. Je ne crois pas que l'honorable ministre le sache bien lui-même.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Alors, nous nous ressemblons sous ce rapport. J'ai écouté attentivement l'honorable gentleman et je ne l'ai pas trouvé très explicite.

M. BORDEN (Halifax) : Je m'efforce de faire connaître à la Chambre pourquoi des personnes ayant des intérêts au Yukon s'opposent à cette concession, ce qui pour une raison ou pour une autre semble toucher de près à l'honorable ministre. Il y a peut-être des raisons que je ne connais pas qui le portent à s'intéresser si vivement à cette communication.

Le ministre de l'Intérieur ayant dit que ce mémoire ne lui était pas parvenu, j'ai cru qu'il m'incombait d'appeler son attention sur cette affaire. Quant à la teneur du mémoire, je ne vois pas qu'elle puisse exciter l'hilarité. Si les faits sont vrais, le gouvernement me semble avoir eu tort d'accorder cette concession, et je crois que l'honorable gentleman en conviendra avec moi. Il va sans dire que je ne me porte pas garant de leur exactitude. Je n'ai pas été au Yukon, je n'ai pas interrogé ces personnes, je ne suis pas au courant des questions du métier mentionnées dans ce mémoire. L'honorable gentleman lui-même n'est peut-être pas aussi familier avec ces détails que ceux qui demeurent sur les lieux et qui en ont une connaissance personnelle. Peut-être aussi est-il en mesure, par ce qu'il connaît personnellement, de contredire tout ce que renferme le mémoire et de déclarer que celui-ci est entièrement faux, inexact et sans fondement. Cependant, s'il faut en croire ces personnes, la concession faite tout d'abord a produit un état de choses grave. J'étais disposé à exposer la question au ministre de l'Intérieur avec impartialité. En le faisant, je désirais seulement savoir si, malgré le peu de temps qui s'est écoulé depuis que je lui ai signalé l'existence de ce mémoire, le ministre pouvait me dire que le nouvel arrêté du conseil avait remédié à ces griefs ou, dans la négative, qu'il n'y attachait pas une grande importance, grâce à la connaissance particulière qu'il a de ce district. Je ne vois rien dans la ligne de conduite que j'ai suivie, à titre de membre de la Chambre, qui soit de nature à exciter l'hilarité d'un député, et principalement d'un membre du gouvernement qui a accordé cette concession, si sévèrement blamée dans ce mémoire et cause de tant d'excitation et d'indignation au Yukon parmi une grande partie de la population. Maintenant, je comprends que l'existence de ce mémoire était inconnue du ministre de l'Intérieur et je ne trouverai pas à redire s'il déclare qu'il n'a pas eu le temps de l'examiner depuis que je l'ai signalé à son attention ce matin. J'aimerais savoir s'il l'a examiné pendant quelques minutes et, dans l'affirmative, ce qu'il pense des déclarations qu'il renferme et jusqu'à quel point les termes de la nouvelle concession ont remédié aux griefs des mineurs.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Quand mon honorable ami a appelé mon attention sur ce document, ce matin, j'étais sous l'impression que c'était la même communication, ou une copie, que j'avais reçue il y a quelques semaines. Cependant, quand il mentionna la date, le 15 avril je crois, je compris que je n'avais pas vu ce document et qu'on ne me l'avait pas signalé. Ce matin, j'ai fait faire des recherches au ministère et je constate que ce document n'a pas été reçu, ni par mon secrétaire particulier, ni par moi-même dans mon courrier personnel ou dans celui du ministère. Si bien qu'en réalité ce mémoire qui était censé m'être adressé pour appeler mon attention sur certains griefs, n'a pas été transmis de manière à faire croire que son auteur avait vraiment l'intention de me le faire parvenir. Si telle avait été l'intention de son auteur, il me l'aurait certainement adressé à moi-même où au ministère, au lieu de le publier dans la presse et de laisser au hasard le soin de le porter à ma connaissance. J'ignore même s'il est bien signé par l'avocat qui est censé y avoir apposé sa signature ; je ne sais pas si les signatures censées avoir été apposées au mémoire sont authentiques. Rien ne démontre qu'une pétition semblable ait été rédigée ou signée. La publication du mémoire dans les journaux ne prouve pas, malheureusement, l'authenticité des signatures.

M. BORDEN (Halifax) : Pas même sa publication là-bas ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il faut donc attendre les preuves pour nous prononcer sur ce point.

M. BORDEN (Halifax) : Quand j'ai appelé l'attention de l'honorable ministre sur cette affaire, je croyais qu'il avait reçu une copie du mémoire par la voie ordinaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne blâme pas mon honorable ami, car il était justifiable de le porter à ma connaissance, même en supposant que je n'avais pas reçu une copie de ce mémoire. Cependant, tout ce que je puis dire c'est qu'aucune copie n'est encore parvenue au ministère. Il est donc évident que ceux qui ont mis la main à la préparation de ce docu-

ment, n'ont pas choisi le moyen le plus direct de me faire connaître les circonstances qu'ils prétendent avoir voulu de bonne foi m'apprendre dans le dessein de faire redresser leurs griefs. Je ne puis qu'espérer que le document me sera transmis par la personne qui s'en est chargée et qu'on me fournira la preuve de la vérité des allégations qu'il renferme. Quoi qu'il en soit, cela n'a pas trait au mérite de la question. J'ai eu l'occasion, ce matin, de parcourir à la hâte une copie du document que l'honorable gentleman m'a communiquée et, bien qu'après un examen aussi sommaire je ne sois pas disposé à faire une déclaration catégorique, je suis cependant sous l'impression que les modifications apportées par l'arrêté du conseil, lorsque l'arrangement a été modifié du consentement des parties, ont fait disparaître tous les griefs qu'il était possible de redresser. Il était impossible de donner raison à ceux qui prétendent qu'il n'est pas nécessaire d'obtenir un approvisionnement d'eau et qu'il est préférable d'exploiter auparavant les concessions de creeks, et j'ai déclaré, hier soir, à mon honorable ami, que je n'approuvais pas cette partie du mémoire et je suis encore du même avis. Je me suis entretenu de ce sujet avec diverses personnes du Yukon dont le jugement m'inspire confiance, surtout avec M. Ross, le commissaire du district, et avec d'autres, et je ne crois pas à la gravité de ce grief et je n'ai pas jugé nécessaire d'y attacher beaucoup d'importance. Quant aux griefs véritables, je crois pouvoir déclarer sans crainte que la présente charte les a fait disparaître. Les modifications ont été faites du consentement des intéressés après avoir été examinées à fond par le commissaire du district et deux délégués envoyés par la population du Yukon pour la représenter au cours des pourparlers. L'un des délégués était M. Wilson, un des membres électifs du conseil du Yukon et, à ce titre, ayant qualité pour remplir son mandat. De plus, je crois que M. Wilson est mineur lui-même et, par conséquent, en mesure de bien connaître la question. Il y avait un autre délégué nommé Sugrue. Les changements ont été faits après avoir été discutés à fond avec ces personnes et avec M. Ross, le commissaire du district. MM. Wilson et Ross, délégués par la population du Yukon, se sont déclarés satisfaits de l'attitude du gouvernement, de sorte que je crois pouvoir dire que tous les griefs véritables ont été redressés. Quand les représentants choisis à une assemblée publique convoquée pour discuter la question dans la ville de Dawson, représentants au courant de tous les détails de l'affaire, se déclarent satisfaits des modifications qui ont eu lieu, je crois pouvoir dire sans crainte que rien n'a été épargné pour rendre la charte acceptable aux yeux de la population intéressée.

La Chambre aurait peut-être mieux aimé être saisie de cette question de meilleure heure pendant la session alors que nous n'étions pas occupés de la besogne urgente qu'il faut expédier à la veille de la prorogation, ce qui aurait permis de traiter l'affaire plus à fond. Je puis dire que je serai heureux de la voir ramener sur le tapis, plus tard, soit par l'honorable gentleman, soit par tout autre membre de la Chambre, parce que ce sujet est l'un de ceux que j'aimerais entendre discuter dans ses moindres détails. L'administration des affaires du district du Yukon présente un grand nombre de difficultés qui ne sont pas apparentes de prime abord. L'une de ces difficultés c'est qu'au Yukon, comme dans la plupart des centres miniers, il y a un certain groupe qui n'a que des intérêts temporaires qui ne s'accordent pas toujours avec les intérêts permanents de la région minière ou du pays en général. Nous nous sommes efforcés de favoriser les intérêts permanents, non seulement du district mais de toute la Confédération canadienne, en prenant des mesures pour permettre d'exploiter à profit de grandes quantités de sable aurifère d'une faible teneure et qui est négligé présentement ; à profit pour le pays en général parce que les opérations minières favorisent le commerce, mais aussi à profit pour le trésor public qui encaisse des droits régaliens sur toute la production de l'or. Nous avons cherché les moyens d'arriver à ce résultat. Au cours de nos recherches, nous nous sommes heurtés à des objections populaires qui n'auraient pas rendu notre projet impraticable, à mon avis ; mais, considérant que dans un pays comme celui-ci aucun arrangement ne peut avoir de résultat lorsque la population n'en est pas satisfaite, nous avons cru à propos de réunir, autant que possible, tous les intéressés et de conclure un marché généralement acceptable et d'aplanir de notre mieux toutes les difficultés que certains groupes de personnes pourraient soulever. Je crois que nous avons réussi. Comme je l'ai dit à mon honorable ami, je ne pourrais affirmer, après un examen si sommaire, que tous les griefs énoncés dans le mémoire ont été redressés, mais je crois que toutes les difficultés réelles qui pouvaient être aplanies, l'ont été.

Je n'ai rien à dire quant à la bonne foi de l'auteur de ce document ; l'honorable chef de l'opposition reconnaîtra, pourtant, avec moi que si cette personne voulait qu'on étudiât sérieusement cette cause, il aurait dû, agissant en homme d'affaires, communiquer ce document à mon ministère, au lieu de le publier d'abord dans un journal et de signaler de cette manière indirecte ce fait à mon attention. Mais qu'importe ! Je vais considérer très attentivement ce sujet, c'est tout ce que je puis faire pour le moment.

M. G. O. ALCORN (Prince-Edouard) : Il me fait grand plaisir d'entendre le ministre de l'Intérieur déclarer qu'à la prochaine session, nous aurons une ample occasion de discuter ce sujet et d'en établir toute l'importance devant le pays. L'honorable gentleman a déclaré d'une façon très générale, et sans particulariser le moindrement ce en

quoi l'arrêté du conseil du 23 avril dernier a amélioré l'état de choses créé par les deux arrêtés du conseil précédents, il a dit que, en réalité, on n'avait plus raison de soulever des objections. Je n'ai pas étudié attentivement cette question, mais, d'après certains renseignements qu'on m'a fournis, je crois que l'honorable ministre se trompe grandement sur ce point, et que, lorsqu'on discutera tous les détails de cette affaire, on constatera que l'arrêté du 23 avril n'améliore pas sensiblement la situation créée par les deux arrêtés précédents. Je pourrais parler de la question de l'abandon de la propriété ; tous ceux qui sont intéressés dans cette matière savent parfaitement quelle a été la cause de toutes ces plaintes. A ce propos, je ne puis m'empêcher de dire que le dernier arrêté est loin d'améliorer la position d'un mineur libre de ce district. On prétend qu'environ 4,000 de ces titres peuvent être absorbés par les concessionnaires. J'appelle l'attention du ministre sur le fait que le premier arrêté du conseil met en possession des concessionnaires tous les claims abandonnés à la date du 1er janvier de cette année, et que le dernier arrêté ne contient aucune disposition les privant de ces titres. D'où il résulte qu'un grand nombre de ces concessions d'une très grande valeur sont devenues la propriété des trois gentlemen nommés dans la charte première, et que ces derniers peuvent légalement réclamer ces propriétés comme leur appartenant. En outre, ces deux arrêtés du conseil libèrent ces concessionnaires de tout ce qui se rapporte à la question de représentation, c'est-à-dire, ainsi que l'a expliqué le chef de l'opposition, du paiement d'une taxe annuelle de $15, et de l'obligation d'exécuter des travaux au montant de $200 par année sur ces propriétés. Le dernier arrêté du conseil ne modifie, en aucune façon, ce monopole exorbitant créé par l'arrêté précédent. De fait, ce monopole représente une taxe sur les mineurs libres de ce district, et nous savons tous que la loi concernant le Yukon défend expressément l'imposition d'une taxe par arrêté du conseil sur la population de ce territoire. Les mineurs libres, s'ils se servent de machines hydrauliques pour l'exploitation de leurs propriétés, sont obligés par les termes mêmes de cette concession d'acheter l'eau de ces concessionnaires, ce qui représente en vérité, un impôt sur cette exploitation.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. ALCORN : On a dit avec raison, je crois, que les conditions imposées par ces arrêtés du conseil—même par l'arrêté modifié—de 25 cents le pouce, mesure des mineurs, représente pour un chemin ordinaire, durant une saison ordinaire, environ $18,000 d'impôts que les concessionnaires pourraient exiger des mineurs libres de ce district. Cela, tout le monde le comprendra, équivaudrait à une taxe prohibitive qui obligerait les mineurs à abandonner leurs propriétés ; dans ce cas, d'après la disposition concernant les claims abandonnés, les concessionnaires deviendraient propriétaires de tout ce district. Je ne veux pas entrer dans les détails, vu que le ministre n'a pas jugé à propos de nous faire connaître ces derniers.

Nous nous plaignons tout particulièrement du fait que, dans ce cas comme dans bien d'autres circonstances, le gouvernement a procédé par arrêtés du conseil, au lieu de s'adresser au parlement pour en obtenir une loi aux mêmes fins. A mon sens, on admettra que cette attitude ne peut être défendue ; c'est du reste ce qu'a reconnu lui-même le premier ministre ; hier soir, à propos de la réclamation de la Compagnie du chemin de fer du Yukon, réclamation qu'on discutait alors. L'honorable leader du gouvernement a admis franchement que Mackenzie et Mann n'avaient aucune réclamation contre le gouvernement, au point de vue de la loi, pour la raison bien simple que le gouvernement avait procédé par arrêté du conseil, au lieu de s'adresser au parlement pour adopter une législation se rapportant à cette question. Ce n'est pas le seul cas où les ministres ont agi de cette façon ; je pourrais citer l'entreprise pour la fourniture de rails en acier accordée à M. Clergue, le chemin de fer du Yukon, les concessions dont il est maintenant question, etc. L'opposition a toujours prétendu que le ministre intéressé aurait dû faire une déclaration à la Chambre avant de faire adopter un arrêté par le conseil, avant qu'aucun contrat fût signé et qu'un projet de loi fût présenté. Nous nous plaignons de ce que les membres du gouvernement, connaissant parfaitement la loi sur ce point, leurs droits, la pratique et la procédure suivis en Angleterre et qui doivent être observées ici, méconnaissent ces précédents et suivent une ligne de conduite que nous considérons complètement incorrecte et irrégulière. C'est du reste ce que le premier ministre a reconnu hier soir. Si le gouvernement connaît bien la loi sous ce rapport, d'autres peuvent ignorer les dispositions de cette dernière. A mon avis, le pays devrait être mis en état de juger les actes des ministres à cet égard. C'est pour cela que la Chambre m'accordera son attention durant quelques moments, je l'espère, et me permettra de lui citer ce qu'établit M. Alpheus Todd, dans son ouvrage intitulé " Parliamentary Government in England " ; c'est un travail qui fait autorité dans toutes ces questions. A la page 460, Todd dit :

L'ancienne prérogative de la Couronne de légiférer par arrêtés du conseil a été soumise au contrôle du parlement, et on l'exerce maintenant comme pouvoir délégué, et non pas comme simple prérogative. La couronne possède encore le droit de régler les différents détails de l'administration, en vertu de son autorité privilégiée, mais il est admis en principe que le souverain n'a le droit, par un simple arrêté du conseil, ni de sanctionner un acte qui constitue une infraction aux dispositions d'une loi existante, ni d'intervenir dans ce qui regarde les droits ou privilèges établis d'aucune classe

du royaume. Il appartient à la couronne de déclarer et de mettre en vigueur, par proclamation, l'exécution d'aucune loi existante, mais elle n'a pas le pouvoir d'ajouter d'autres dispositions à une loi du royaume, de la modifier ou de dispenser de son exécution certaines personnes.

A la page 461 du même ouvrage, je lis ce qui suit :

Une grande partie de ce qu'on peut appeler les détails de législation tombent sous l'autorité des arrêtés du conseil, dont quelques-uns sont émis par Sa Majesté, en vertu de sa prérogative royale, tandis que d'autres dépendent, dans leur application des dispositions des différentes lois adoptées par le parlement. Une cour de justice peut s'enquérir de la validité—ou de l'exactitude des faits allégués—d'un arrêté du conseil légalement adopté et publié par la gazette officielle. Comme exemples de la variété et de l'importance des sujets auxquels s'applique cette quasi-législation, on peut dire que les arrêtés du conseil ou les proclamations royales qui sont ordinairement émise conformément à cette législation, consistent à réunir, proroger et dissoudre le parlement——

Et pour différents autres objets qui sont indiqués, mais il n'est pas question de ce qui nous occupe maintenant, et où il s'agit d'une tentative pour disposer de la propriété publique.

Règle générale, tous les arrêtés du conseil limitant le commerce, à moins d'être émis en vertu d'une loi du parlement, ou rendue nécessaire ou excusable dans les cas qui tombent sous la prérogative royale en temps de guerre—tous les arrêtés du conseil suspendant la mise en vigueur d'un statut—doivent dépendre d'une loi d'indemnité.

Nous disons que la question qui nous occupe, se rapporte au commerce qu'elle restreint en ce qui se rapporte aux claims abandonnés ; nous prétendons que cet arrêté du conseil établit une taxe sur les mineurs du district du Yukon. A la page 464, le même auteur ajoute :

Dans l'application du gouvernement constitutionnel, l'expérience a démontré que certains pouvoirs de législation subordonnée devraient être confiés à presque tous les principaux ministères de l'Etat. Aussi longtemps que ces derniers exercent ces pouvoirs à la connaissance et sous le contrôle direct du parlement——

Je désire faire ressortir le fait que la session de l'an dernier s'est terminée le 23 mai, et que le premier arrêté de conseil porte la date du 12 juin ; il est donc évident que dans tout ce qui se rapporte à cette transaction, le gouvernement a dû être en pourparlers avec les requérants dans le temps où le parlement siégeait. Cependant, les ministres n'ont pas soufflé mot à ce dernier de ce qui se rapporte à cette transaction. Celle-ci s'est opérée dans le secret le plus complet et dans l'ombre ; le parlement n'en a pas entendu parler jusqu'au moment où un rapport fût déposé sur les bureaux de la Chambre, conformément à une motion présentée par l'honorable chef de l'opposition. Je dis donc que ce marché n'est pas compris dans la définition que j'ai citée et qui se continue comme suit :

Aussi longtemps que ces derniers exercent ces pouvoirs à la connaissance et sous le contrôle direct du parlement, les ministres responsables peuvent s'en servir d'un façon plus avantageuse que s'il était nécessaire qu'ils émanassent du parlement lui-même. Tous ces règlements sont préparés par un ministre responsable avant d'obtenir la sanction de la couronne, et ni l'une ni l'autre des divisions du parlement ne doit chercher à intervenir prématurément.

Les minutes du conseil, les règlements des ministères et les autres directions autoritaires émanant des chefs des principaux ministères de l'Etat peuvent devenir nécessaires lorsqu'il s'agit de questions d'administration particulière, que l'autorité compétente doit déterminer ; mais il est essentiel que tous les actes de quasi-législation qui peuvent être accomplis par les différents ministères de l'Etat, soient dans les limites définies et prescrites par le parlement ; il faut aussi nécessairement que dans tout ce qui se rapporte aux dépenses de deniers publics, ou à d'autres grands intérêts publics, on fournisse au parlement l'occasion d'exprimer son opinion sur ces matières, avant que le gouvernement puisse appliquer les règlements ainsi établis.

Le gouvernement a jugé à propos de renverser tout cet ordre de procédure. Au lieu de communiquer cette question au parlement par l'entremise du ministre chargé de faire cette transaction, et de nous informer de son intention de conclure cet arrangement, et d'obtenir ainsi du parlement le pouvoir de terminer ces conventions par un arrêté du conseil ou par une loi, les ministres ne nous parlent de ce marché qu'après qu'il a été conclu. A la page 470, Todd dit :

Le contrôle constitutionnel du parlement sur l'exercice des pouvoirs législatifs par les ministres de l'Etat, par les ministères exécutifs et par les autres corps publics étant admis, il est évident que cette pratique offre des avantages indéniables.

C'est ainsi que par la loi de 1898, concernant les maladies contagieuses des animaux, le conseil privé reçut le pouvoir d'adopter des arrêtés et des règlements pour appliquer la disposition de cette loi, mais ces règlements et arrêtés devaient être soumis au parlement dans un temps indiqué.

On a l'habitude de stipuler que les arrêtés du conseil, les règlements des ministères, les représentations, les règles de cour, les tableaux d'honoraires préparés et émanés en vertu de lois particulières, doivent être soumis aux deux chambres dans les vingt, trente ou quarante jours, selon le cas, qui suivent leur préparation, ou après la réunion du parlement, s'ils ont été émis durant la vacance—c'est là ce qu'on a l'habitude d'ajouter—avant qu'ils deviennent exécutoires——

Si, durant ce temps, l'une ou l'autre des deux divisions du parlement demande à Sa Majesté de refuser son consentement à toute mesure ou à toute partie de mesure pour laquelle tels arrêtés, règlements, etc., sont émis, la couronne ne peut que consentir à cela.

Cela démontre que les représentants du peuple réunis en parlement, devraient avoir, comme ils l'ont en Angleterre, la haute-main absolue sur toutes les matières de ce genre ; au Canada, on enlève entièrement ce privilège au parlement par la pratique suivie par l'administration actuelle. Assurément, si l'on adoptait ce principe, on retournerait aux jours du gouvernement irresponsable. En agissant comme il le fait, le gouvernement actuel enfreint les droits et privilèges du parlement plus qu'il ne le ferait par aucune attitude qu'il pourrait prendre. Si cette pratique est juste, il n'y a rien pour empêcher le gouvernement de disposer d'aucune partie de la propriété de l'Etat de la même façon, c'est-à-dire, secrètement, sans un mot de communication à la Chambre et encore moins au pays. Dans une note, le savant auteur que je cite, raconte un fait qui s'est produit en 1871 :

Le 30 juin 1871, on proposa à la Chambre des Lords, qu'une adresse fut présentée à Sa Majesté lui demandant pour certaines raisons indiquées dans ce document, de refuser son assentiment au projet accordant aux commissaires d'écoles créés par douaires l'administration de l'hôpital de charité Emmanuel, administration dont avait été chargée jusque là la cité de Londres. Le ministres combattirent cette proposition qui fut adoptée sur division. On proposa immédiatement après ce vote, une adresse priant Sa Majesté de refuser son assentiment aux projets relatifs au St. Margaret's Hospital et à l'hôpital Greycoat, de Westminster. La motion ne contenait aucune raison à l'appui de cette demande ; l'auteur de cette résolution déclarait simplement que ces projets soulevaient les mêmes objections que celles invoquées contre le premier projet. En dépit de l'opposition des ministres, cette motion fut adoptée. Le 1er juillet, la réponse de Sa Majesté fut connue. La voici : "Sa Majesté refuse son consentement aux différents projets auxquels ou s'oppose dans ces adresses."

A la page 482, parlant du droit des ministres de légiférer d'une certaine façon dans certaines limites, et à propos de certaines matières indiquées, Todd dit :

Tout en en admettant les avantages évidents, il faut reconnaître que ce système peut conduire à des abus sérieux. On a fait remarquer avec raison qu'il n'y a point d'innovation moderne qu'il faille surveiller avec un soin plus jaloux que cette pratique de déléguer l'autorité du parlement (même dans des questions peu importantes et d'intérêt local) sans autre garantie que la possibilité de voir un législateur d'une vigilance très rare proposer une motion pour faire rejeter le projet de loi, avant que celui-ci ait eu le temps de se changer en un arrêté irrévocable. L'essence même et l'esprit de tout notre système législatif tendent à assurer par le parlement toute la garantie possible qu'aucune loi ne sera adoptée avant d'avoir été discutée librement et dans tous ses détails ; il serait contraire à l'essence du gouvernement libre de substituer à cet état de choses un système qui renverserait la nature des rapports de la couronne et du parlement, et qui permettrait au gouvernement d'adopter des lois, en ne laissant aux Communes comme à la Chambre des Lords que le droit de veto.

D'après les auteurs que j'ai cités, M. l'Orateur, il est bien évident que l'attitude de l'administration dans cette question et dans d'autres semblables, est entièrement contraire aux règles constitutionnelles, et nos adversaires ne peuvent invoquer de précédent pour la défendre. Cela est démontré surabondamment par la manière loyale avec laquelle le très honorable premier ministre a, hier soir, quand il s'est agi de la compagnie du chemin de fer du Yukon, admis qu'on ne pouvait défendre cette attitude au point de vue légal ou constitutionnel. Ainsi que je le disais, je suis heureux d'apprendre que nous aurons l'occasion de discuter cette question sous tous ses aspcets ; je me contente pour l'instant, de faire ces quelques remarques au point de vue constitutionnel.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande à la Chambre de m'accorder son attention, pendant que je vais discuter un sujet qui est devenu très important, non pas parce que le montant en est bien considérable, mais par la manière dont l'honorable chef de l'opposition a soulevé cette question ici. On me permettra de citer les déclarations que faisait l'honorable gentleman, il n'y a pas bien longtemps ; je n'ai l'intention ni de les commenter, ni de prolonger la discusion, je veux simplement produire certains rapports officiels relatifs à ce sujet. Le 11 mars, l'honorable gentleman faisait connaître à la Chambre certaines remarques qu'on lui avait faites au sujet de certains travaux publics exécutés dans le comté de Shelburne, et voici ce qu'il disait et qu'on pourra trouver à la page 1014 des Débats :

Ainsi, prenons comme exemple les travaux de creusement d'un canal entre un lac à Black-Point, dans le comté de Shelburne ou celui de Queen—je ne saurais dire lequel—et la mer. D'après les renseignements que je tiens d'un monsieur qui est au fait de la chose, il s'agissait de creuser un canal entre la mer et le lac dans le but d'assurer un abri aux pêcheurs. Il y a nombre d'années, l'ingénieur préposé à ces travaux, M. Dodwell, avait fait un rapport dont les conclusions étaient défavorables à ce projet. Voilà le renseignement que je tiens, non pas de M. Dodwell même, mais du monsieur en question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nul endroit du nom de Black-Point n'est indiqué dans nos livres. Cette localité porte-t-elle un autre nom ?

M. BORDEN (Halifax) : Il s'agit du pont de Black-Point, près de Lockport. Plus tard, paraît-il, un M. Locke, ingénieur civil, à qui l'on avait confié les travaux d'une partie de la rive sud, fit un rapport favorable à la construction de ce canal. M. Dodwell avait déclaré que ce serait en pure perte qu'on entreprendrait ces travaux, parce que le fond du lac est plus élevé que le niveau de la mer, et que les pêcheurs ne bénéficieraient nullement de la construction de ces travaux ; or, d'après le rapport de M. Locke, après avoir creusé le canal à grands frais, on a constaté que le fond du lac est plus élevé que le niveau de la marée, de sorte que l'eau s'est tout simplement écoulée du lac et tous ces frais ont été en pure perte.

C'est plus grave qu'un simple gaspillage de deniers publics et le ministre des Travaux publics devrait nous dire si, oui ou non, ces renseignements sont exacts.

Il est difficile de répondre à une affirmation comme celle-là, pour la raison qu'à l'endroit indiqué par l'honorable monsieur, il n'y a pas d'ouvrage comme ceux dont il parle. Il n'y a pas d'ouvrages comme cela à Black-Point, et il était difficile de les trouver. Mais nous avons découvert des ouvrages qui correspondent peut-être à la description qu'il a faite, et qu'il avait peut-être dans l'esprit. Je lirai simplement un rapport du sous-ingénieur, M. Thomas J. Locke, adressé à M. Lafleur, l'ingénieur en chef intérimaire des travaux publics à Ottawa :

A Redhead, comté de Shelburne, nous avons dépensé environ deux mille cent dollars pour convertir un étang à l'intérieur de la place en un havre pour les bateaux en 1900, et nous avons construit des murs de protection en coffrage, jusqu'à l'eau basse, sur une étendue d'environ 300 pieds. Le 10 novembre 1897, M. Dodwell fit un rapport de l'examen de l'endroit. L'ouvrage est solide, et on se sert aujourd'hui et on s'est servi avec succès de ce havre aux bateaux comme refuge. La classe de bateaux qui s'en servent se compose de bateaux de 18 pieds de quille environ. Le chenal, de l'eau basse à l'étang est de 20 pieds de large, et à marée basse les bateaux vont se mettre à l'abri à son embouchure et lorsque la marée monte, les bateaux entrent dans l'étang à environ mi-marée. Pour détails additionnels, voyez mon rapport annuel pour l'exercice 1899-1900.

THOS. J. LOCKE,
Sous-ingénieur.

C'est un rapport récent. Je désire maintenant présenter un rapport fait par M. Locke sur ces travaux, non pas récemment, non pas depuis l'ouverture de cette session, non pas depuis que cette affaire fait le sujet d'une discussion, mais à l'époque où les travaux ont été faits, il y a deux ans. C'est un extrait du rapport de M. Locke, le sous-ingénieur, pour l'exercice 1899-1900 :

Redhead est situé à environ deux milles à l'est de Roseway, et à 12 milles au sud-ouest de la ville de Shelburne. C'est une station de pêche d'importance assez considérable. Il y a maintenant de 40 à 50 bateaux qui font la pêche à cet endroit, et autrefois, lorsque les pêcheurs y trouvaient un refuge assuré un bien plus grand nombre de bateaux fréquentaient l'endroit. A l'endroit de nos travaux il y a une plage de galets d'environ un demi mille de longueur et séparant un petit lac de la côte de la mer. A travers cette plage il y avait jadis un chenal ou débouché par lequel, dans les temps orageux, les propriétaires de bateaux pouvaient trouver un abri et une protection pour leurs navires en entrant dans le lac. En 1840, ou vers cette époque, le gouvernement provincial, sur des représentations que ce chenal se remplissait graduellement, jugea à propos de prendre les intérêts des pêcheurs en protégeant le côté ouest de ce chenal au moyen d'un éperon en coffrage rempli de pierre depuis le lac jusqu'à 40 pieds de la marée basse du printemps. Ces travaux cependant, ne convenaient pas pour cela, et dans moins de 15 ans le chenal s'est entièrement fermé, de sorte que les pêcheurs n'avaient plus aucun lieu de refuge. Des examens et des relevés de la place ont démontré que pour avoir un havre permanent, il serait nécessaire de réouvrir le chenal et de construire des murs de protection en coffrage sur toute la longueur des deux côtés. En conséquence, une somme de $2,000 fut votée pour ces ouvrages, et durant le dernier exercice financier ils furent entrepris et terminés au coût total de $2,097.87. L'ouvrage fait consistait dans l'excavation d'un chenal de 20 pieds de large et de 4 à 8 pieds de profondeur sur une longueur totale de 306 pieds jusqu'à la marée basse du printemps. Des murs de protection furent construits sur les côtés de ce chenal, se composant de coffrage rempli de pierres, de 10 pieds de largeur sur le sommet, et d'une hauteur moyenne de huit pieds à huit pieds et demi. La longueur du mur de l'ouest est de 316 pieds tandis que celui de l'est n'avait que 266 pieds. Outre cela, nous avons construit un mur de soutènement en coffrage au bord de la plage, de 220 pieds de long, six pieds de large et trois pieds de haut, afin de mieux protéger la plage et pour empêcher les violentes tempêtes des deux ou trois années suivantes d'emporter une partie de la plage dans le lac, prévenant ainsi la destruction du débouché des ouvrages principaux. Je peux mentionner que l'estimation de ces ouvrages était de $2,360, et bien que nous ayions construit plus d'ouvrages qu'il n'avait été jugé nécessaire au début, le coût total n'a que légèrement dépassé $2,100. Le crédit de cette économie apparente n'est dû à aucune habileté dans les travaux d'art, mais à la manière zélée et honnête dont chaque ouvrier employé à ces ouvrages a rempli ses devoirs. Trop souvent, les ouvriers employés à des ouvraes du gouvernement, sont portés à se négliger, croyant, dans leur ignorance, que l'argent au crédit des ouvrages est inépuisable, mais dans le présent cas chaque homme savait que la construction de ces ouvrages leur rapportait beaucoup personnellement, et en conséquence nous avons reçu plus qu'une juste récompense des gages payés aux journaliers. L'ouvrage est fort et solide, et je suis heureux de vous informer qu'il est satisfaisant sous tous les rapports.

Je certifie que ce qui précède est une vraie copie de mon rapport annuel pour 1899-1900.

THOS. J. LOCKE,
Sous-ingénieur.

C'est là l'ouvrage que mon honorable ami décrit comme absolument inutile. Je n'ai pas la date de ce rapport, mais l'ingénieur certifie que c'est une copie du rapport qu'il a transmis au ministère pour l'exercice financier finissant le 30 juin 1900.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le nom?

Le MINISTRE DES FINANCES : Redhead. Il n'y a aucun doute que c'est l'endroit dont veut parler mon honorable ami, parce qu'il n'y a aucun autre endroit semblable sur cette côte. Mais une autre chose —l'honorable monsieur dit que l'ouvrage a été fait avec prodigalité. J'ai démontré par le rapport de l'ingénieur qu'il avait été exceptionnellement bien conduit, et que c'était des ouvrages qui faisaient un très grand bien aux gens de cette partie du pays. Mon

honorable ami a dit que M. Dodwell, l'ingénieur dirigeant, avait antérieurement fait un rapport contre ces ouvrages. J'ai maintenant le rapport fait par M. Dodwell en 1898, et adressé à l'ingénieur en chef des travaux publics. Voici ce rapport.

10 novembre 1897.

M. L. Coste,
Ingénieur en chef, ministère des Travaux publics, Ottawa.

Monsieur,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre n° 2866, du 6 août 1897, j'ai fait un relevé et un examen de bonne heure en septembre, à Redhead, comté de Shelburne, et j'ai maintenant l'honneur de vous soumettre le plan ci-joint et le rapport suivant :

Redhead est un petit promontoire ou pointe de terre sur le côté ouest de l'embouchure du havre de Shelburne, à 12 milles au sud de la ville de ce nom. Les habitations près de cette pointe renferment environ deux ou trois cents personnes qui vivent presqu'exclusivement de pêche.

Un étang d'eau douce, de dix à douze acres d'étendue, séparé de l'océan par une plage de galets à travers laquelle il y avait un étroit chenal qui servait, il y a des années, de refuge sûr et commode à la flotte de pêche, mais il s'est rempli graduellement par le gravier charrié par l'eau, jusqu'à ce qu'il fût difficile d'y passer avec un bateau, même à l'eau haute. Quelques années avant la Confédération, on essaya de rouvrir le chenal, et le gouvernement provincial accorda $100 pour ces travaux. Avec cette somme jointe à la main-d'œuvre et aux matériaux fournis par les habitants, on construisit une pièce de coffrage et de pilotis d'environ 200 pieds de long sur le côté sud du chenal. Le côté nord n'étant pas protégé se remplit bientôt et les ouvrages furent bientôt enterrés

A présent et depuis quelques années, les pêcheurs du voisinage, à l'approche d'une tempête et aussi pendant l'hivernement, sont obligés, pour sauver leurs bateaux de la destruction, de les tirer sur la plage, et souvent avant que cela puisse se faire, les bateaux sont jetés sur la côte et endommagés ou brisés en pièces.

Pour permettre aux pêcheurs de poursuivre leurs opérations dans des conditions un peu plus favorables, il est désirable de réouvrir le chenal des bateaux d'une manière permanente.

On peut probablement le faire en construisant deux murs en ailes, en coffrage, et en creusant le chenal entre les deux, ainsi qu'indiqué sur le plan ci-joint, ce qui donnerait un chenal protégé de 6 pieds d'eau à l'eau haute du printemps (les marées du printemps s'élèvent à sept pieds et les basses marées, à 5½ pieds). Ce chenal resterait probablement ouvert pendant quelques années et serait un grand avantage pour les habitants.

J'évalue ces ouvrages projetés à $2,360.

Votre obéissant,
(Signé) C. E. W. DODWELL,
Ingénieur dirigeant.

Ainsi, il est démontré que chaque affirmation que mon honorable ami a jugé à propos de faire dans cette Chambre au sujet de ces ouvrages était injuste, inexcusable et sans fondement. Ces ouvrages étaient nécessaires ; ils étaient utiles ; et M. Dodwell n'a pas fait un rapport défavorable mais, au contraire, il a fait un rapport favorable.

M. Dodwell a dit dans son rapport que le coût raisonnable de ces ouvrages serait de $2,360, et sous la direction de M. Locke, qui les a faits, ils ont coûté $2,097.

M. BORDEN (Halifax) : En ce qui concerne le présent rapport de M. Locke, il paraît avoir été fait par le télégraphe, et je présume qu'on lui a envoyé une dépêche. Je suppose qu'on la produira.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami le ministre des Travaux publics la produira sans doute.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'honorable ministre veut bien lire attentivement le rapport il constatera qu'il prouve virtuellement les renseignements qu'on m'a donnés.

Le chenal, de l'eau basse à l'étang, est de 20 pieds de large, et à marée basse les bateaux vont se mettre à l'abri à son embouchure, et lorsque la marée monte les bateaux entrent dans l'étang à environ mi-marée.

Indiquant que les bateaux ne peuvent s'en servir aucunement à l'eau basse et tant que la marée n'est pas à la moitié de sa hauteur. Et plus loin :

Ces ouvrages n'ont jamais été inutiles, bien qu'au commencement l'étang contînt un dépôt de vase de cinq à huit pieds d'épaisseur, que l'eau a presque toute emportée.

Or, si les bateaux ne peuvent entrer qu'à mi-marée, et cela avec de cinq à huit pieds de vase enlevée du fond du lac, dans quel état était-il lorsqu'on l'a ouvert pour la première fois ? J'enverrai ce document aux messieurs qui m'ont donné ces renseignements—car ces renseignements me sont parvenus de plus d'une source, en y comprenant quelques amis politiques des honorables messieurs de la droite—et je leur demanderai ce qu'ils ont à dire au sujet de ce rapport. Mais une des premières choses que j'attendrai d'eux, ce sera une admission virtuelle de la vérité de la déclaration qu'ils m'ont faite. Quand au rapport de M. Dodwell, j'ai informé l'honorable ministre lorsque j'ai soulevé cette question, que les renseignements que j'avais sur ce rapport ne venaient pas de M. Dodwell, lui-même.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai lu ce que l'honorable monsieur avait dit.

M. BORDEN (Halifax) : Mais j'ai aussi dit des choses que l'honorable ministre n'a pas lues :

Naturellement, je n'en ai aucune connaissance personnelle, mais les renseignements qu'on m'a donnés viennent d'une source tout à fait impartiale—d'amis politiques du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances, dans le comté duquel (je parle du ministre des Finances) une grande partie de ces dépenses ont été faites.

Ainsi, ne connaissant pas les faits moi-même, j'ai demandé des renseignements. S'ils ne sont pas exacts, j'en serai bien aise.

Je puis seulement ajouter, et je crois que l'honorable ministre des Finances l'a aussi appris d'autres sources, que, pour ce qui est des dépenses sur la rive sud, il a couru et je crois qu'il court encore beaucoup de rumeurs, et il existe beaucoup de mécontentement. Par conséquent, ces rumeurs et ce mécontentement devraient suffire pour qu'on nous fournisse l'occasion de discuter tout cela devant cette Chambre, et afin que le ministre des Finances et le ministre des Travaux publics puissent nous dire exactement où ils en sont avec tout cela. Pour ce qui est de cet item en particulier, je ne crois pas que le rapport de M. Locke démontre que ces avis soient sans fondement. Ce n'est pas ainsi que je considère la chose, dans le moment. Mais, comme je l'ai dit, je vais soumettre ce rapport à ceux qui m'ont fourni les renseignements, en leur demandant ce qu'ils en pensent, et je reparlerai de la chose, si c'est nécessaire, à une prochaine session.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'accepte pas l'opinion qu'il court certaines rumeurs sur l'inutilité de ces dépenses, et je ne crois pas non plus qu'il existe du mécontentement au sujet des travaux dont l'honorable député vient de parler. Il a appuyé sur ce travail en particulier, et c'est celui qui est en ce moment en discussion. Je désire déclarer que je n'ai aucun doute que chaque dollar dépensé le long de cette rive sud, sous la direction de Thomas J. Locke, l'a été honnêtement, intelligemment et économiquement, et de telle manière que personne ne puisse rien y trouver à redire. L'honorable député affirme que si le travail en question est en l'état où l'on le voit aujourd'hui, cela a dû être encore bien pis avant que le lit du lac eût été creusé. Mais celui qui l'a renseigné ne parlait pas du travail tel qu'il était en premier lieu, mais tel qu'il est aujourd'hui. L'honorable député trouve à redire parce que les bateaux ne peuvent entrer qu'à mi-marée. Mais est-ce là une raison suffisante pour que l'on refuse absolument aux pêcheurs d'entrer leurs bateaux ? La substance des accusations de l'honorable député est que "tout cela est pire qu'une dépense inutile de l'argent public." Je dois, au contraire, déclarer, qu'il ne s'est encore jamais présenté un cas où un ingénieur, attaché à un grand travail d'utilité publique, se soit autant montré à la hauteur de ce qu'on attendait de lui. L'honorable député dit encore que M. Dodwell avait présenté un rapport qui était loin d'être favorable, mais qu'un autre ingénieur s'était présenté et avait fait là un travail inutile. C'est là l'argument le plus fort dont s'est servi l'honorable député, et l'on démontra que son rapport était sans aucuns fondements, parce que M. Dodwell a recommandé lui-même de faire le travail en question.

M. BORDEN (Halifax): Je suppose que M. Dodwell n'a présenté aucun autre rapport. C'est là, si je comprends bien, ce que l'honorable ministre veut dire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas entendu parler d'aucun autre rapport. L'honorable député va-t-il dire qu'il en a fait un autre?

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas dit cela, mais j'ai dit que j'avais certains renseignements à ce sujet. C'est tout ce que j'ai dit là-dessus, et c'est là tout ce que j'ai soumis à l'attention de la Chambre,tant pour ce qui a trait au rapport de M. Dodwell que pour d'autres matières. Pour ce qui est de la véracité des renseignements qu'on m'a fournis, et de la bonne foi des personnes de qui je tiens ces renseignements, j'y ai la plus entière confiance, et je ne crois pas que le rapport diffère sensiblement des renseignements que j'ai obtenus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Laissez-moi déclarer que M. Dodwell n'a pas fait d'autre rapport que celui qui est ici présenté. Je me suis enquis de tout cela depuis hier, et il n'y a pas d'autre rapport provenant de l'ingénieur-résidant. Laissez-moi ajouter que ce travail tout particulier exécuté à Redhead, non pas Black Point, mais Redhead, n'est pas le seul travail de ce genre qui ait été exécuté dans différents endroits du comté de Gaspé. Ce n'est pas un travail dispendieux. Il n'y a qu'à construire un chenal avec une couple de jetées, et l'on a, sans grande dépense d'argent, un havre très utile aux pêcheurs. C'est là le travail qui a été exécuté en cet endroit. Mais c'est loin d'être le seul.

LE PORT DE PASPEBIAC.

M. MARCIL (Bonaventure) : Comme l'état estimatif du ministère du Commerce a été adopté en bloc, je n'ai pas eu l'occasion de présenter les remarques que je voulais faire au sujet des besoins de mon comté, et je désirerais d'autant plus présenter ces remarques que c'est probablement la dernière fois, durant cette session, que j'en aurai l'occasion.

La séance est levée à une heure.

A trois heures, la Chambre reprend ses délibérations.

M. MARCIL (Bonaventure) : M. l'Orateur, avant l'ajournement de la Chambre, à une heure, j'ai sollicité le privilège d'adresser la parole au sujet de cette motion, avant que vous eussiez quitté le fauteuil, et cela pour la raison qu'aucune occasion ne m'a encore été offerte, durant cette session, de parler du subside qui est payé par ce gouvernement pour une ligne de steamers entre Dalhousie et le Bassin de Gaspé. Au cours de l'une des

dernières séances de la Chambre, il fut convenu de voter en bloc les crédits pour ces subsides de steamers, et l'on me promit qu'on me fournirait l'occasion d'adresser la parole à ce sujet avant la prorogation des Chambres. Je suis heureux que le ministre du Commerce soit ici présent, car je désire attirer tout particulièrement son attention sur l'article 202 : " Communications par bateaux à vapeur, durant la saison de 1902, depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, entre le bassin de Gaspé et Dalhousie, $12,500. " Le comté de Bonaventure, dont je suis le représentant, est situé sur cette route, à mi-chemin, pour ainsi dire, entre Dalhousie, le Nouveau-Brunswick, et le bassin de Gaspé. Une ligne de steamers reçoit présentement un subside du gouvernement, pour service depuis le 1er mai jusqu'au 15 ou 20 novembre. Les conditions prévalant dans cette partie de la province de Québec sont telles, que le gouvernement devrait tout mettre en œuvre, selon moi, pour étendre le plus possible ce système de communications,étant donné surtout que le comté de Gaspé n'a aucun chemin de fer et qu'une bonne partie du comté de Bonaventure n'est pas mieux partagée. La compagnie North American Transportation a eu le contrat pour cette ligne durant plusieurs années. Ce contrat a expiré à la clôture de la navigation, l'an dernier, et si mes informations sont exactes, on a autorisé la compagnie à continuer son service une autre année, avec l'entente que, quand de nouvelles soumissions seront demandées pour un contrat de cinq ans à partir de la prochaine session, on donnera au public un service plus moderne, et que le gouvernement mettra tout en œuvre pour donner satisfaction aux demandes légitimes des populations qui habitent le long de cette côte. Le steamer " Admiral ", qui est employé actuellement, a certainement de bons états de service à son actif, et personne n'a rien à lui reprocher. Mais, M. l'Orateur, si l'on prend en considération que ce steamer a déjà appartenu au général Grant et qu'on l'a vu naviguer dans les eaux américaines dès 1861, on admettra sans peine que le temps est maintenant arrivé, en cette année 1902, de nous donner pour cette route un navire plus moderne. L' " Admiral" est un steamer à aubes, et ce qu'il nous faut c'est un steamer en fer à hélice qui puisse commencer un service plus tôt au printemps et le terminer plus tard à l'automne ou durant l'hiver. Actuellement, les comtés de Bonaventure et de Gaspé n'ont pour ainsi dire que huit mois de navigation, bien que la navigation soit possible durant dix, onze, et même douze mois de l'année.

Le ministre du Commerce a déjà reçu nombre de pétitions à ce sujet. Quelques-unes de ces pétitions demandaient que le service à Dalhousie fût discontinué, en alléguant que cette ligne était parallèle au chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, à partir de New-Carlisle, sur une distance de près de 100 milles. Les vues exprimées par ces pétitions m'ont engagé, par contre, à croire que le service actuel pourrait être maintenu, mais qu'on pourrait aussi beaucoup l'améliorer. Si l'on désire avoir des communications avec la province du Nouveau-Brunswick viâ Dalhousie, il nous faut voir à étendre les facilités se trouvant à l'extrémité est de la ligne. Je désirerais instamment faire observer que, si l'on doit garder la ligne allant actuellement à Dalhousie, il est nécessaire que celle qui fait le service de New-Carlisle, où se trouve le terminus du chemin de fer, soit en activité aussi tard que possible en automne et en hiver et commence ses voyages dès les premiers jours du printemps. Actuellement, il y a des gens dans le comté de Bonaventure qui ont à parcourir 30 milles en voiture avant d'atteindre une gare de chemin de fer. C'est encore pis dans le comté de Gaspé où il faut parcourir en voiture 80, 90 et quelquefois 100 milles avant d'atteindre la station la plus rapprochée sur l'Atlantique et Lac Supérieur, puis faire encore plus de 100 milles avant de rejoindre l'Intercolonial à Métapédiac. Les arguments que l'on invoque ont été exposés dans la résolution suivante que je vous demanderai la permission de lire. Cette résolution contient la substance de ce qui est demandé. La voici :

Qu'une amélioration dans le service des steamers entre la Baie des Chaleurs et Gaspé est absolument nécessaire.

Qu'en 1889, le ministère du Commerce a demandé des soumissions pour ce service, avec entente qu'il serait maintenu chaque année jusqu'au 31me jour de décembre.

Que, nonobstant cette condition imposée par le ministère, le steamer " Admiral " a invariablement discontinué son service en novembre.

Qu'un steamer à aubes ne convient pas pour la navigation de l'automne et du commencement de l'hiver, et que les intérêts des populations le long de la côte souffrent du service du steamer à une époque de l'année où la navigation est encore absolument sûre et pratique.

Que de petits navires à voiles, jaugeant tout au plus 100 tonnes, prennent durant le mois de décembre des chargements à Gaspé, et font voile de là pour l'Europe et l'Amérique du Sud. Que le port de Gaspé n'a été fermé cette année à la navigation que le 18 janvier. Que c'est un sujet d'importance vitale, pour la prospérité et le bien-être des habitants de cette côte, que le steamer subventionné par le gouvernement, pour faire le service entre le bassin de Gaspé et un terminus de chemin de fer, soit un steamer à hélice.

Je suis porté à croire que quand nous aurons attiré l'attention du ministre du Commerce sur ce sujet important, tout en prenant en considération que ces populations sont privées de communications par chemin de fer, il donnera, cette année, les instructions nécessaires pour qu'aucun contrat ne soit signé avec la Compagnie North American Transportation, ou toute autre compagnie, sans qu'il y soit stipulé que la navigation devra être maintenue dans la Baie des Chaleurs ausssi longtemps que la chose sera possible ; que l'on mettra en service un

steamer à hélice assez puissant pour pénétrer dans les baies alors que la glace a deux, trois ou quatre pouces d'épaisseur, et que ce service sera maintenu à partir du terminus du chemin de fer à New-Carlisle ou Paspébiac. La Compagnie North American Transportation a fourni jusqu'ici un service assez satisfaisant, du moins autant que j'ai pu moi-même m'en convaincre, et, à chances égales, je crois qu'on devra lui donner la préférence, pourvu qu'elle mette sur pied un steamer moderne et qu'elle s'engage à maintenir le service à partir du terminus du chemin de fer, jusqu'à la clôture de la navigation.

Je regrette de ne pouvoir laisser passer cette occasion sans insister sur un autre sujet, relatif à la navigation de la Baie des Chaleurs, qui est d'un intérêt bien plus national que celui dont je viens de vous entretenir. La Chambre voudra bien se rappeler que nous avons adopté, il y a deux jours, un bill pour donner toute l'extension qu'on jugeait devoir être nécessaire à l'avenir, au service des chemins de fer dans les comtés de Bonaventure et Gaspé. Ce bill a obtenu l'approbation de mon honorable collègue de Gaspé (M. Lemieux), et je l'ai aussi moi-même appuyé ; il a été discuté dans une réunion du comité des chemins de fer, et j'avais tout lieu de croire que nous en étions arrivés à un arrangement raisonnable, et que toutes les conditions avaient été prises en considération. Mais j'apprends maintenant qu'il n'en a pas été de même au comité des chemins de fer du Sénat, et que les actionnaires de l'Atlantique et lac Supérieur ont réussi à faire rejeter le bill, de sorte que les régions à l'est des comtés de Bonaventure et Gaspé se voient de nouveau condamnées, pour je ne sais combien de temps, à se passer de chemins de fer. Cela étant, je fais appel au gouvernement pour qu'il considère ces faits, d'ici à la prochaine session, comme ils doivent être considérés, et pour qu'il s'assure si ces populations n'ont pas le droit de s'attendre à être traitées de façon plus généreuse. Ces comtés représentent quelques-unes des régions les plus anciennement colonisées de la province de Québec. De longues années durant, ces comtés ont contribué leur quote-part à la construction du superbe réseau des chemins de fer du Canada ; ils ont aidé à la construction des lignes transcontinentales et des canaux, et à l'amélioration de nos ports. En un mot, ils ont fait leur devoir, pour aider à faire du Canada ce qu'il est aujourd'hui. Et pourtant, par suite de circonstances malheureuses, ils se sont vus privés des bienfaits et des bénéfices qui sont allés à tous les coins de cet immense Canada, exception faite de ce qu'ils ont pu retirer des quelques maigres crédits accordés pour leurs ports et rivières, et pour un service océanique. Vu ce qui s'est passé au Sénat, je viens solliciter respectueusement l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sur les quelques faits que je vais avoir l'honneur de lui soumettre. Il a déclaré, au cours du débat sur le chemin de fer Intercolonial, que ce chemin ne forme pas encore un réseau complet, et que le temps ne doit pas être éloigné où l'on décidera de le prolonger vers l'ouest, jusqu'aux lacs. Nous avons entendu, durant cette session et durant la session précédente, nombre de discours sur la question des transports. L'on a épuisé tous les côtés de cette question pouvant se rapporter à l'ouest du pays, et je n'ai plus rien à dire là-dessus ; mais on voudra bien, par contre, me permettre d'attirer respectueusement l'attention du gouvernement sur ce que je pourrais à la rigueur appeler le côté "est" de cette question des transports. Quand le dernier steamer océanique quitte le port de Montréal, vers le 25 novembre, quelle est la situation exacte dans laquelle se trouve alors le pays, une fois le Saint-Laurent fermé à la navigation? Cette fermeture doit durer au moins cinq mois. Le port américain le plus rapproché est Portland, et les autres sont Boston et New-York, tous deux assez éloignés. Il y a bien Saint-Jean, mais l'on ne peut y arriver qu'en passant par les Etats-Unis. Si l'on veut atteindre un port de mer qui nous appartienne en propre, et cela par une ligne essentiellement canadienne, il faut parcourir 740 milles sur l'Intercolonial pour arriver à Saint-Jean, 839 milles pour atteindre Halifax, ou bien encore 989 milles pour arriver à Sydney ou Louisbourg. L'on ne doit pas donc être surpris que l'Intercolonial, entravé durant cinq mois de l'année par la clôture de la navigation, et sans débouché sur l'océan à moins d'énormes distances à parcourir, ne nous donne pas de meilleurs résultats ; mais je crois que le temps est maintenant arrivé, pour le gouvernement, de s'attaquer de face à cette question et de la résoudre.

Je compte que l'on voudra bien considérer si le temps n'est pas maintenant arrivé où la Baie-des-Chaleurs, l'une des plus belles nappes d'eau que nous ayons sur ce continent, et située à mi-chemin entre le Saint-Laurent, les provinces maritimes et la côte de l'Atlantique, ne doit pas être utilisée dans le but d'établir une ligne de steamers pour l'Europe. J'ai en ce moment sous les yeux des renseignements qui m'ont été fournis par des fonctionnaires compétents du ministère de la Marine et des Pêcheries, ainsi que par des marins d'une grande expérience dans la navigation du golfe Saint-Laurent et de la Baie-des-Chaleurs, et ces renseignements me démontrent que la Baie-des-Chaleurs est navigable durant au moins dix mois, sinon onze mois de l'année, pour des steamers ordinaires, et durant douze mois de l'année pour des steamers spécialement aménagés pour les glaces. Vu que le Sénat a rejeté le bill qui devait autoriser le prolongement du chemin de fer le long de la côte de Bonaventure, je désirerais demander au gouvernement et au ministre des Chemins de fer

M. MARCIL (Bonaventure).

et Canaux s'ils ne croient pas qu'il serait sage, au lieu de diriger vers le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse les trains arrivant à Métapédia, de voir à utiliser le chemin de fer Atlantique et lac Supérieur jusqu'à Paspébiac, puis aménager en cet endroit un port de mer qui pourrait recevoir les plus grands navires. Et ce port, qu'on le remarque bien, est ouvert pour ainsi dire durant onze mois de l'année. Je ne demande pas au gouvernement d'augmenter le fardeau qui grève déjà l'Intercolonial, mais je demande aux directeurs de l'Intercolonial et à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de considérer si le port de Paspébiac, qui est maintenant relié à notre réseau de chemins de fer, ne pourrait pas être utilisé, au lieu de diriger tout notre commerce, en particulier celui de l'ouest, vers la mer, à travers les provinces maritimes. Loin de moi la pensée de vouloir décrier Saint-Jean ou Halifax, ou le port de Sydney ou celui de Louisbourg. J'aimerais tout simplement attirer l'attention de ce parlement sur le fait que ce que j'ai déjà appelé le côté " est " de la question des transports n'est rien de bien nouveau. Dès 1875, un comité de cette Chambre avait été nommé :

Pour s'enquérir de la route la plus directe et la meilleure pour le transport des malles et des passagers, du Canada en Europe; de la possibilité de naviguer dans le golfe Saint-Laurent durant les mois d'hiver ; et de trouver, le long des côtes du Dominion, un port accessible aux navires tout le long de l'année, dont on ferait le terminus de la ligne.

Les avantages de Louisbourg, les avantages de Sydney, les avantages de Saint-Jean, les avantages d'Halifax sont bien connus, mais il n'en est pas de même de ceux que peut offrir Paspébiac, et je vais lire une partie du rapport relatif à cet endroit, qui est maintenant relié à notre réseau de chemins de fer, et qui est plus rapproché de Montréal que tout autre port océanique d'hiver que nous ayons en ce pays.

Le port de Paspébiac, situé sur la rive nord de la Baie des Chaleurs, offre tous les avantages d'un port de première classe, et l'expérience a démontré qu'il était ouvert et accessible aux navires venant du golfe Saint-Laurent, en toutes saisons de l'année.

En cherchant à s'enquérir des avantages et des inconvénients que peut présenter le port de Paspébiac, le comité a jugé qu'il agirait sagement en prenant tous les renseignements possibles au sujet de la navigation dans le golfe Saint-Laurent.

Il ressort du témoignage fourni par le colonel Farijana, témoignage basé sur des levés hydrographiques dressés avec le plus grand soin, que les parties sud et ouest du golfe sont parfaitement navigables en toutes saisons de l'année.

On a exposé, à la satisfaction du comité, que les glaces des régions arctiques pénétrant dans le golfe à travers le détroit de Belle-Isle, parviennent à la pointe nord-est d'Anticosti, poussées par un courant d'un vitesse d'un demi-mille à l'heure ; que les glaces du fleuve Saint-Laurent se jettent sur la partie sud d'Anticosti, poussées par un courant de deux milles à l'heure ; et que le courant plus impétueux venant du fleuve pousse les glaces arctiques vers la rive ouest de Terre-Neuve, ce qui laisse, ainsi que nous l'avons déjà dit, les parties sud et ouest du golfe absolument libres pour la navigation.

On a aussi démontré au comité que le courant de marée pénétrant dans le golfe entre le Cap-Breton et le Cap Ray, est divisé par le groupe des îles de la Madeleine, et que le flot qui passe au sud de ces îles fait l'office d'une digue contre les glaces qui pourraient descendre du nord des îles, ce qui a pour effet de garder libre l'étendue du golfe allant du nord du Cap-Breton jusqu'au sud du groupe de la Madeleine, et même aussi loin au nord, que le cap de Gaspé.

Ce rapport, ainsi que je l'ai déjà dit, remonte à 1875, et en 1876, un autre comité fut nommé pour chercher à déterminer si le fleuve et le golfe Saint-Laurent pouvaient être rendus navigables en hiver. Il y a des gens, dans la ville de Québec, qui soutiennent que le fleuve Saint-Laurent peut être rendu navigable les douze mois de l'année. Je n'en suis pas en ce moment là-dessus. Je ne demande pas au gouvernement, quand il sollicitera des soumissions pour la ligne rapide, de stipuler que les navires devront être construits de façon à triompher des difficultés présentées par les glaces, difficultés dont se jouent du reste les bateaux-passagers ordinaires entre Québec et Lévis. Le point que je veux considérer est celui-ci : s'il nous est impossible d'utiliser le fleuve Saint-Laurent du 25 novembre au 1er mai ; si, durant cinq mois de l'année, le Canada doit être pour ainsi dire un désert enneigé, privé de toute communication avec le monde extérieur, excepté par les ports américains. Alors je dis que le temps est arrivé d'étudier la question au point de vue spécial que je viens de présenter. Le comité de 1876 en est aussi arrivé à la conclusion que le golfe Saint-Laurent était parfaitement navigable durant tout l'hiver, et que le port de Pasbébiac était ouvert et libre d'accès. L'on me dira qu'un essai de navigation d'hiver a été tenté il y a quatre ans, avec le steamer Gaspesia, et que cet essai n'a pas réussi. Laissez-moi vous exposer en quoi a consisté cette expérience du Gaspesia. J'ai ici la déclaration du capitaine Wakeham, commandant du steamer fédéral " La Canadienne," un marin qui a habité la côte de Gaspé durant quarante ans, et qui est peut-être plus que qui que ce soit, en état de parler de ces choses. Voici ce qu'il dit, à propos de l'essai du Gaspesia, et des conditions de la navigation dans cette partie du Canada :

Très peu de glaces pénètrent du golfe dans la Baie des Chaleurs. En hiver, les vents soufflent surtout du nord et de l'ouest, et les glaces du golfe ne font que passer au large sans pénétrer pour la peine dans la baie. Il n'en est sans doute pas tout à fait de même avec des vents persistants soufflant de l'est, mais la pointe au Macquereau agit alors à la façon d'une digue et les glaces ne se tassent jamais dans la Baie des Chaleurs.

Le " Gaspesia " était un vieux navire qui ne valait rien pour la navigation du golfe. Il arriva à New-Carlisle dans une très mauvaise saison. Il n'y avait là aucun quai pour le recevoir. Il fut forcé de jeter l'ancre à une distance assez considérable du rivage, et au milieu des glaces courantes. La saison était très rigoureuse ; le thermomètre fut à 20 degrés au-dessous de zéro, et même encore plus bas, tout le temps que le navire fut dans la baie.

En prenant la mer, le capitaine du " Gaspesia " s'avisa d'une mauvaise direction, contrairement aux conseils que lui donnèrent tous ceux à qui les mouvements des glaces dans le golfe étaient quelque peu familiers. Aussi la conséquence fut qu'il se trouva pris dans les banquises qui se tiennent en permanence à l'ouest des îles de la Madeleine, de la fin de janvier à la fin de mars. Ce ne fut pas tout; le " Gaspesia " perdit ensuite son gouvernail, que rien ne protégeait du reste contre les assauts des glaces, et le navire s'en alla alors tout simplement à la dérive jusqu'à ce qu'on pût lui porter secours. N'eût été la perte de son gouvernail, le " Gaspesia ", si pauvrement équipé qu'il fût pour résister aux glaces, aurait réussi à sortir de la banquise et à gagner le nord, puis de là, à prendre la mer sans difficulté.

A son second voyage, le " Gaspesia " arriva à Paspébiac durant la dernière semaine de janvier. Il reprit la mer le 3 février. Il revint à Paspébiac sans difficulté, et il ne fut pas incommodé par les glaces ni en sortant de la Baie des Chaleurs ni en descendant le long de la côte de Gaspé. Dans la suite, il se trouva repris dans les glaces à l'ouest des îles de la Madeleine. C'est cependant l'opinion de tous ceux qui s'y connaissent, que si le navire, en quittant Pasbébiac, s'était dirigé tout droit sur la pointe est d'Anticosti, et de là au large vers le Cap Ray, il n'aurait eu aucune difficulté à atteindre la haute mer.

Mais si je n'avais pas d'autres témoignages en ma possession, je ne demanderais pas au gouvernement de mettre à l'épreuve la possibilité d'utiliser la Baie des Chaleurs pour la navigation d'hiver. J'ai ici un témoignage me démontrant surabondamment que la navigation dans la Baie des Chaleurs est parfaitement praticable dès que la voie du Saint-Laurent est fermée par les glaces, et l'on n'a pas à y redouter les risques provenant des bas-fonds et autres obstacles qui rendent si périlleuse la navigation sur le fleuve Saint-Laurent. Le capitaine Wakeham parle des conditions existant au moment actuel, et de celles qui ont existé à sa connaissance depuis trente ans. Je sais moi-même, par des lettres que j'ai reçues, que la Baie des Chaleurs a été entièrement libre de glaces cet hiver, et que l'on n'a pas vu de glaces du tout dans le port de Paspébiac. Le capitaine Wakeham, dans son rapport, parle de la navigation dans la Baie des Chaleurs, durant les mois de décembre et janvier :

Il ne saurait y avoir le moindre doute que ces eaux sont navigables durant tout le mois de décembre. L'on n'y verra de glaces nulle part. Même, le mois de décembre y est généralement moins rigoureux, c'est-à-dire moins tempétueux, qu'octobre et le commencement de novembre. Depuis longtemps déjà (plus de cent ans) de petits vaisseaux à voiles prennent en décembre des cargaisons de poisson, dans les ports de Paspébiac et Gaspé, à destination de la Méditerrannée, de l'Amérique du Sud et de Jersey. Ces vaisseaux réussissent, la plupart du temps, à sortir du golfe sans encombre. Il en est parti souvent aussi tard que dans la semaine de Noël. Les vents soufflent la plupart du temps d'ouest à nord-ouest. Lors de son premier voyage, le " Gaspesia " est arrivé à Paspébiac le 19 décembre, et en est reparti une semaine après. Il n'a pas rencontré de glaces, ni en entrant ni en sortant.

La première période de froid se fait généralement sentir vers le 1er janvier, et il se formera alors de la glace dans les anses et dans les parties abritées des ports. Mais cette glace ne saurait incommoder un steamer en fer à hélice. L'on ne rencontrera pas de glaces flottantes, durant le mois de janvier, dans le golfe ou la Baie des Chaleurs, ou le long des côtes des comtés de Bonaventure et Gaspé.

Je me suis souvent enquis, auprès des gens des îles de la Madeleine, des premières dates où l'on commence à apercevoir des glaces flottantes dans ces parages. Dans les hivers très rigoureux, c'est-à-dire quand l'hiver a commencé de bonne heure, les premières glaces sont aperçues au large de l'île Bryon vers la fin de janvier. Ces glaces ne sont pas cependant alors bien épaisses, et l'on n'y voit jamais de banquises, de sorte qu'un steamer océanique ordinaire ne saurait en être incommodé. On sait, en effet, que c'est seulement lorsqu'il y a des champs de glaces de grande épaisseur, ou des banquises, que les difficultés commencent et qu'un steamer peut courir des risques.

Lorsque l'hiver n'est pas rigoureux, ou quand cette saison a commencé tard, l'on ne rencontre de glaces nulle part avant le mois de février.

Pour toutes ces choses, je vous conseillerais tout particulièrement de vous rapporter au témoignage de M. Bourque, gardien du phare du Roc-aux-Oiseaux, tel que donné dans la Presse du 25 novembre 1901. Cet homme habite les îles de la Madeleine, et il a navigué dans le golfe durant plus de trente ans. Il est depuis quelque temps gardien du phare du Roc-aux-Oiseaux, et il a aussi agi durant plusieurs printemps comme capitaine dans des expéditions de chasse aux phoques. Il a donc eu des occasions exceptionnelles de savoir à quoi s'en tenir au sujet de la navigation d'hiver, et voici ce qu'il dit :

Les plus grandes difficultés sont en mars et avril, et l'on ne rencontre pas de glaces dans le golfe avant le 15 février.

Vous avez donc un superbe port dans cette baie, et qui reste ouvert à la navigation deux mois et demi après que la voie du Saint-Laurent est fermée. Vous avez les trains de l'Intercolonial, circulant de Montréal à Métapedia, soit une distance de 439 milles. Vous avez un embranchement de l'Atlantique et Lac Supérieur poussant de là jusqu'à Pasbébiac, sur une distance de 100 milles. Vous avez donc un port accessible, pour ainsi dire, par vos propres lignes de chemin de fer, et qui reste ouvert à la navigation durant la moitié de l'hiver. Par conséquent, je crois que le gouvernement, quand il s'occupera de cette question des transports, devrait prendre en considération sérieuse d'utiliser Paspébiac en hiver

M. MARCIL (Bonaventure).

aussi longtemps que la chose sera possible, plutôt que de traverser le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse pour y trouver un port de mer convenable.

Laissez-moi maintenant vous soumettre un tableau comparatif des distances entre Québec et Liverpool, relativement à d'autres ports. Je commence par la route du sud, celle de Cap-Race, parce que la route du nord par Belle Isle n'est souvent pas praticable en cette saison de l'année :

De Liverpool à	Paspébiac	2,480
" "	Halifax	2,459
" "	Sydney-nord	2,282
" "	Saint-Jean, N.-B.	2,700
" "	Louisbourg	2,274
" "	Portland	2,776
" "	Boston	2,537
" "	New-York	3,034

Si l'on considère que Paspébiac nous offre la route la plus courte pour l'Europe en utilisant notre propre réseau de chemins de fer, et en passant par notre propre territoire, nous pourrions utiliser ce port sans frais supplémentaires. L'on quitte Montréal en route pour Paspébiac, et l'on arrive à ce port par la voie de chemin de fer la plus courte. Voilà un fait que personne ne peut nier. Voici du reste les chiffres tirés du rapport officiel des distances préparé par le capitaine Smith, et vous me permettrez de vous en donner lecture afin de vous démontrer les avantages de la route dont je me suis fait le défenseur :

De Montréal à Liverpool via Paspébiac en passant par le cap Race	3,034
De Montréal à Liverpool via Belle-Isle.	2,876
De Montréal à Liverpool via Louisbourg.	3,255
De Montréal à Liverpool via Sydney-nord	3,271
De Montréal à Liverpool via Halifax par l'Intercolonial	3,287
De Montréal à Liverpool via Saint-Jean par l'Intercolonial	3,440
De Montréal à Liverpool via Saint-Jean, par le chemin de fer Canadien du Pacifique	3,181
De Montréal à Liverpool via Portland, par le Grand-Tronc	3,059
De Montréal à Liverpool via Boston, par le Vermont Central	3,141
De Montréal à Liverpool via New-York, par le Vermont Central	3,484

Voici les avantages en faveur de Paspébiac sur les autres routes maritimes et terrestres :

Sur Halifax via Cap Race	253
Sur Halifax via Belle-Isle	411
Sur Saint-Jean par l'Intercolonial via Cap Race	406
Sur Saint-Jean par l'Intercolonial via Belle-Isle	561
Sur Saint-Jean par le chemin de fer Canadien du Pacifique, ligne courte	147
Sur Saint-Jean par le chemin de fer Canadien du Pacifique via Belle-Isle	305
Sur Portland par le Grand Tronc via Cap Race	25
Sur Portland via Belle-Isle	183
Sur Boston via Cap Race	107
Sur Boston via Belle-Isle	265
Sur New-York via Cap Race	450
Sur New-York via Belle-Isle	608

Vu l'exactitude de tous ces renseignements je prends donc la liberté de demander au gouvernement qu'il n'entreprenne pas de résoudre cette question de la ligne rapide, ou d'apporter aucuns changements dans la question des transports de l'est, avant d'avoir pesé mûrement tous les faits que je viens de soumettre et qui sont confirmés dans tous leurs détails par les rapports des deux comités de cette Chambre nommés pour s'enquérir de tout cela. Je le répète, je n'entends pas décrier les ports de Saint-Jean et d'Halifax, mais chacun sait que ces ports, en tant qu'on puisse y arriver par nos propres chemins de fer et en passant sur notre propre territoire, ne peuvent pas lutter avec les lignes courtes allant à Portland et à Saint-Jean, en passant par l'Etat du Maine.

Il y a une autre partie de ces témoignages que j'aimerais à soumettre avant de reprendre mon siège, et je dois ces renseignements à la courtoisie du député du Cap-Breton.

Chacun sait que durant ces cinq dernières années le steamer " Bruce " a maintenu une ligne de communication durant tout l'hiver entre le Cap-Breton et Terre-Neuve. J'ai demandé au capitaine Delaney, commandant du " Bruce," de me renseigner sur les conditions de la navigation dans le golfe Saint-Laurent et la Baie des Chaleurs, afin de voir s'il serait possible pour un steamer d'atteindre Paspébiac en décembre et janvier sans rencontrer de glaces. Voici ce qu'il m'a répondu :

Durant les cinq derniers hivers j'ai fait le voyage trois fois la semaine entre Port-aux-Basques, Terre-Neuve, et Sydney-nord, et je n'y ai jamais vu de glaces avant la fin de février ou le commencement de mars, ce qui me porte à croire que des navires pourraient se rendre à Pasbébiac jusqu'à la fin de janvier.

L'on nous a dit que Sydney-nord est le port le plus rapproché de l'Europe et que Louisborg en est le principal concurrent, mais si l'on prend en considération les routes terrestres et maritimes dans leur ensemble, l'on s'aperçoit bien vite de la supériorité de Pasbébiac sur ces deux ports. Vous pouvez vous rendre de Montréal à Paspébiac après un parcours de 539 milles par chemin de fer, alors qu'il faut parcourir 989 milles par chemin de fer pour atteindre Sydney. Nous devrions utiliser nos voies d'eau le plus possible, chaque fois que cela se peut, de préférence à nos chemins de fer, afin de diminuer les frais de transport et tirer le plus grand parti de tous nos avantages naturels. Pour atteindre Sydney ou Louisbourg, il faut parcourir 400 milles de plus en chemin de fer que pour Paspébiac. Nos efforts, pour faire d'Halifax un port national, ont virtuellement échoué, parce que le gros de nos exportations se rend à Saint-Jean, et comme on le sait, ce trafic est transporté non seulement par l'Intercolonial, mais aussi par le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui traverse l'Etat du Maine. D'ici à la prochaine session, il est possible que le gouvernement soit en mesure de nous présenter quelque

projet bien mûri sur cette question vitale, et je viens le prier de prendre en considération ce fait que la Baie des Chaleurs n'offre pas d'obstacle à la navigation, qu'elle est plus rapprochée des grands centres de population de ce pays que toute autre étendue de nos eaux navigables après la clôture de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent. Qu'on me permette aussi de faire observer que si le Saint-Laurent pouvait encore être navigable le 25 novembre, je ne demanderais pas de transporter passagers et marchandises jusqu'à la Baie des Chaleurs.

Mais la voie du Saint-Laurent étant impraticable en hiver, pourquoi donc ne pas utiliser cette superbe nappe d'eau aussi longtemps que possible ? Puis, si les glaces finissent par créer trop de difficultés, rien ne s'oppose à ce que les trains de l'Intercolonial suivent la voie de l'Atlantique et lac Supérieur jusqu'à Paspébiac, se rendant de là à Halifax ou à Saint-Jean. J'ai présenté tous ces faits à la considération des députés de cette Chambre et à la considération du gouvernement. J'ai agi ainsi dans l'intérêt des populations que j'ai l'honneur de représenter et qui, je le crois, ont été les victimes d'une grande injustice, sans compter toutes celles dont elles ont souffert depuis quinze ou vingt ans. Mais, outre l'accomplissement de mon devoir vis-à-vis mon propre comté et le comté limithrophe de Gaspé, auquel je porte un grand intérêt, et qui est si dignement représenté dans cette Chambre par mon savant collègue (M. Lemieux), j'en suis aussi arrivé à la conclusion que la Baie-des-Chaleurs ne présente pas seulement des avantages pour prolonger plus avant dans l'hiver notre trafic local, mais que c'est aussi là le débouché naturel ouvert sur la grande route de l'Europe. Paspébiac, ainsi que les faits le démontrent, est sans conteste la ligne la plus courte pour l'Europe. Je suis persuadé que pour la solution de cette grande question des transports de l'est, il va falloir en revenir à la Baie-des-Chaleurs, que tous les gouvernements ont pris en quelque sorte plaisir à laisser dans l'oubli, et que c'est là que nous allons trouver la solution des difficultés inhérentes à la création d'un port d'hiver. Peut-être trouverons-nous là ce que Jacques Cartier a lui-même trouvé quand il mit le pied pour la première fois sur la terre d'Amérique, car on se rappelle que ce sont les côtes de la Baie-des-Chaleurs qui furent pour Cartier la première révélation de notre beau pays ; peut-être, dis-je, trouverons-nous là la solution du grand problème qui s'impose à notre attention, comme Cartier lui-même trouva la solution du grand projet qu'il avait entrepris de mener à bonne fin.

M. RODOLPHE LEMIEUX (Gaspé) : Je ne renchérirai pas sur l'exposé brillant que mon honorable ami, le représentant de Bonaveuture, a fait de cette question. Je désire uniquement faire quelques observations relativement à la navigation d'hiver dans les parages de Gaspé et à nos moyens de communication par voie ferrée. Je partage son opinion sur la possibilité de faire de Paspébiac le terminus d'une ligne rapide entre le Canada et l'Europe. Mais je n'admets pas que ce soit là le meilleur havre des comtés de Gaspé et Bonaventure. Selon moi, Paspébiac est un havre magnifique offrant de grands avantages et réservé à un bel avenir. Mais il est reconnu sans l'ombre d'un doute que le meilleur port du littoral se trouve dans le comté de Gaspé et est désigné sous le nom de Bassin de Gaspé. A vrai dire, mon honorable ami a fait un plaidoyer très habile et je dois l'en féliciter. Il a d'abord parlé du service de steamers établi depuis vingt ou vingt-cinq ans entre Dalhousie, dans le Nouveau-Brunswick, et le Bassin de Gaspé. Je sais que, l'an dernier, dans nos comtés respectifs, on s'est agité pour faire améliorer ce service. Je dirai tout d'abord que le vieux vaisseau "Admiral" a de beaux états de service. Mais je dois admettre qu'il est trop vieux. Mon honorable ami l'a dit, la ligne a besoin d'être améliorée. J'apprends que les directeurs de la Compagnie de transport de l'Amérique du Nord se proposent d'aller cet été chercher en Europe un steamer en fer, à hélice, et qu'on s'attend à ce qu'un service bi-hebdomadaire sera établi au commencement d'octobre prochain.

L'hiver dernier, j'ai reçu une avalanche de pétitions et de résolutions demandant l'établissement d'un service ininterrompu pendant l'hiver dans la baie de Gaspé et la Baie-des-Chaleurs. Bien que la navigation hibernale soit possible jusqu'à un certain point, je ne suis pas aussi optimiste que l'honorable député en ce qui a trait à un service ininterrompu toute l'année durant dans la Baie-des-Chaleurs ou le golfe Saint-Laurent. Je sais que des capitaines et des commandants de vaisseau ont déclaré que cela était possible, mais je me suis souvent entretenu avec des vieux loups de mer et des navigateurs de mon comté, avec des hommes qui ont navigué toute leur vie dans les eaux de la Baie-des-Chaleurs et du golfe Saint-Laurent. La plupart d'entre eux, marins francs et expérimentés, sont tombés d'accord pour déclarer que, si la navigation est possible en décembre et janvier, elle est pour ainsi dire impraticable en février et mars. Je le répète, j'ai causé avec de vieux navigateurs nés et élevés sur le littoral, et ayant navigué toute leur vie dans ces parages, avec d'anciens fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries qui ont fait une étude spéciale des marées et des courants, de la direction des vents et du mouvement des glaces dans la Baie-des-Chaleurs et le golfe Saint-Laurent, et ils m'ont dit que la navigation, tout l'hiver durant, est impraticable. Des statistiques et des rapports ne sauraient l'emporter sur ces témoignages. Aussi, je ne voudrais pas défendre devant la Chambre un projet comportant l'établissement dans ces eaux d'un service de steamers tout l'hiver durant. Comme je le disais, il y a un instant, j'ai

M. MARCIL (Bonaventure).

consulté là-dessus des personnes compétentes et voici en résumé leur opinion sur le mouvement des glaces dans le golfe Saint-Laurent : La température sur les rives de Gaspé est plus douce que dans le reste de la province de Québec. L'eau douce se congèle à 30 degrés au-dessus de zéro. L'eau salée ne se congèle pas à une température au-dessus de zéro. Pendant l'hiver le plus rigoureux, le thermomètre ne descend au-dessous de zéro que pendant huit ou dix jours. Par conséquent, il n'y a pas, pour ainsi dire, de glace dans l'eau salée. La glace qui se trouve dans ces parages est de la glace d'eau douce qu'y apportent le Saint-Laurent et d'autres rivières qui se déchargent dans le golfe. Arrivée à l'île d'Anticosti, cette glace est saisie par une des ramifications du courant arctique et poussée vers le sud. Cette déviation du courant, favorisée par les vents du nord et de l'ouest qui soufflent ordinairement dans ces parages, accumule la glace dans le détroit de Northumberland et le voisinage. Les vents de l'ouest, les plus fréquents, tiennent généralement libres de glace les eaux où se baigne le comté de Gaspé. Il y a peu de glace avant le 1er ou le 15 février ; mais, bien que la température soit douce en mars, la glace demeure tant qu'elle n'est pas charriée en avril. La mer est libre de glaces en janvier et février et il est possible de naviguer le long du littoral jusqu'au 1er février et depuis le 15 avril au plus tard. L'hiver dernier, la température a été exceptionnellement clémente et il n'y a pas eu de glaces dans le golfe, ce qui aurait permis à un steamer de faire le service entre Dalhousie et Gaspé. En résumé, la navigation est possible entre le 1er ou le 15 avril, au plus tard, jusqu'au 1er février de l'année suivante. Peut-être que des vaisseaux pourraient résister à la pression des glaces du 1er février au 15 avril; mais il faudrait les construire sur le modèle du Stanley qui, jusqu'à ces derniers temps, naviguait entre la Nouvelle-Ecosse et l'Ile du Prince-Edouard, mais cela coûterait fort cher.

L'hiver dernier, on s'est agité dans mon comté afin d'obtenir un service de steamers pendant l'hiver, mais la saison était d'une douceur exceptionnelle, il n'y avait pas de glace, et les mêmes circonstances pourraient bien ne pas se présenter une autre année. L'honorable représentant de Bonaventure l'a dit, il est possible d'établir un service de steamers entre le 1er ou le 15 avril jusqu'au 1er février, ou tout au moins jusqu'au 15 janvier. Je le disais il y a un instant, l'Admiral est un vieux steamer et quels que soient ses états de service, il faudrait le remplacer. L'honorable député et moi, nous avons fait des instances auprès du gouvernement pour que la Compagnie de transports de l'Amérique du Nord fasse desservir cette route par un steamer en fer, à hélice, et il me fait plaisir d'apprendre, que le 1er octobre prochain, ce nouveau steamer sera prêt à commencer son service, ce qui nous garantira dix mois de navigation, événement que la population riveraine saluera avec joie.

Je pourrais également faire allusion à un autre projet connexe dont il a été question dans mon collège électoral. Les uns voulaient obtenir un service par steamer entre le terminus du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, à New-Carlisle, et le bassin de Gaspé, plutôt qu'entre ce dernier endroit et Dalhousie. J'ai vivement combattu ce projet pour des raisons manifestes. Le comté de Gaspé et une partie du comté de Bonaventure reçoivent leurs marchandises de Toronto, Montréal et Québec. Prenons un baril de farine expédié de Toronto, de Montréal ou de Québec. Ce baril serait mis sur les wagons de l'Intercolonial à Lévis ; il faudrait payer le coût du transport à cette voie ferrée puis au chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur ainsi qu'au steamer naviguant entre New-Carlisle et le bassin de Gaspé. Il est facile de comprendre ce que coûterait son transport dans ces circonstances-là et j'ai eu raison de m'opposer à un pareil changement. Je constate avec plaisir que le ministère du Commerce n'a pas cédé aux sollicitations évidemment faites par la Compagnie de l'Atlantique au lac Supérieur. Et si, comme je l'espère, nous avons en octobre prochain, un bon steamer à hélice, la population cotière de Gaspé sera contente, pourvu que le terminus ne soit pas changé.

En ce qui a trait à nos moyens de communication par voie ferrée, je me range à l'avis de mon honorable ami pour déplorer l'acte commis ce matin par le comité des chemins de fer du Sénat. Je regrette que le bill ayant été appuyé par le premier ministre, le ministre des Chemins de fer et Canaux, et le ministre de la Justice, le leader du Sénat, l'honorable secrétaire d'Etat, ait jugé à propos de faire cause commune avec ceux qui, pendant un quart de siècle, ont étouffé les aspirations légitimes de la population des comtés de Bonaventure et de Gaspé. Je ne puis comprendre comment le leader des forces ministérielles au Sénat a trouvé moyen de se prononcer contre une proposition de loi à la rédaction de laquelle quelques-uns de ses collègues avaient contribué. Oui, M. l'Orateur, mon honorable ami de Bonaventure et moi, nous avions soumis les amendement dont les intéressés étaient convenus, au ministre de la Justice et au ministre des Chemins de fer et Canaux ; de fait ces amendements avaient été rédigés par ces derniers. Comment le leader du Sénat a-t-il pu se prononcer contre ce bill ? Je le répète, le secrétaire d'Etat aurait dû, au moins, rendre justice au bill tel que modifié, qui avait été approuvé par le ministre de la Justice, par le ministre des Chemins de fer et Canaux et par le premier ministre lui-même. Je l'ai déjà déclaré devant la Chambre, le représentant de Bonaventure et moi, nous nous étions opposés à l'adoption du bill tel que présenté en premier lieu, parce qu'il ne sauvegardait pas les intérêts de la population que nous représentons. Ces amendements ayant été approuvés par le premier ministre et ses col-

lègues dans cette Chambre, il incombait au secrétaire d'Etat d'appuyer le bill au lieu de rendre inutiles nos communs efforts, comme il l'a fait. Je déplore sa conduite et je dois déclarer, que l'an prochain, nous nous efforcerons de nouveau d'obtenir justice non seulement des ministériels, mais des membres de la gauche également.

Le MINISTRE DU COMMERCE (Honorable sir Richard Cartwright) : J'ai écouté avec beaucoup de plaisir le discours du député de Bonaventure et je ne doute pas que la Chambre en ait fait autant. A en juger par les observations de son collègue, le représentant de Gaspé, la question semble susceptible de plusieurs solutions et on me pardonnera si je refuse de me prononcer, puisque deux personnes bien plus que moi en état de juger de la situation n'ont pas pu tomber d'accord jusqu'ici. Quant aux questions qui relèvent plus particulièrement de mon ministère, je dirai seulement que j'ai attentivement examiné la requête des députés de Bonaventure et de Gaspé et que le gouvernement s'efforcera d'établir le meilleur service possible dans les circonstances, dans l'intérêt de la population de ces deux comtés. Je crois que jusqu'ici le steamer Admiral a rendu de grands services pendant un bon nombre d'années. Je sais cependant qu'un steamer ayant des roues à aubes offre des inconvénients et qu'il sera peut-être nécesaire de remplacer l'Admiral. Je suis présentement en communication avec la compagnie à ce sujet et j'espère pouvoir me rendre aux désirs de mon honorable ami.

PETITE VEROLE SUR LA GOELETTE JEANNIE MYRTLE—SENTENCE ARBITRALE DANS L'AFFAIRE DES PECHERIES—CABOTAGE.

M. C. E. KAULBACH (Lunenberg) : Je profite de l'occasion pour signaler à l'attention du gouvernement une question d'importance vitale pour tous les citoyens du Canada, surtout pour ceux qui habitent près du littoral et qui s'occupent du commerce maritime, mais principalement pour les marins malades, qui mènent une vie si dure loin de leurs foyers et de leurs amis quand ils sont frappés par la contagion. On se rappelle que les journaux d'Halifax du 5 courant ont annoncé que la goélette Jeannie Myrtle, capitaine Creaser, venant de la mer, était entrée dans le port la veille, ayant à son bord un marin malade et qu'elle avait rapporté ce fait à la douane, une heure après que le médecin du port eut visité le vaisseau et eut déclaré, en voyant le patient, qu'il souffrait de la petite vérole. Le médecin se demandait si l'affaire relevait des autorités fédérales mais, comme mesure de précaution, il fit hisser le pavillon jaune et consigna l'équipage sur le vaisseau.

En touchant terre il télégraphia les faits au ministre de l'Agriculture et demanda des instructions, et reçut comme réponse que ce cas regardait les autorités locales, et comme résultat, le médecin du port agissant sous des instructions venues d'ici, d'Ottawa, refusa de rien faire, à part de prendre les précautions que j'ai dites.

Les autorités civiques furent ensuite consultées et le président du conseil de salubrité d'Halifax fut interrogé à ce sujet, lorsqu'il se produisit l'épisode suivant :

" Que faites-vous au sujet de la goélette infectée de petite vérole ? "

" Nous n'avons rien à y voir."

" Qui doit s'en occuper ? "

" Je ne sais pas, mais pas Halifax. Le télégramme d'Ottawa dit : " les autorités locales " mais le Dr Gilpin, au nom de la province dit : ' c'est l'affaire du comté.' "

" Allez-vous permettre à la goélette de rester là comme une menace à la santé publique ? "

" On a dit aux gens de rester à bord, et dans la matinée nous ordonnerons à la goélette de prendre la mer."

" Où ira-t-elle ? "

" A LaHave, à d'où elle vient, je suppose. Lorsqu'on lui a ordonné de quitter Canso, elle aurait dû se rendre directement chez elle et non pas faire escale ici. Pourquoi Halifax devrait-il être chargé de la goélette qui est à l'ancre là-bas près de la côte de Dartmouth ? "

" Comment pouvez-vous ordonner à la goélette de sortir du port si vous n'avez aucune juridiction à cet égard ? demande le " Herald."

Mais ici se termina la conversation avec le Dr Chisholm, parce que l'aimable président du conseil de salubrité refusa de la prolonger.

On m'envoya aussi le même jour un télégramme qui se lit comme suit :

Halifax, N.-E., 5 mai 1902.

Goélette " Jeanie Myrtle ", Creaser, patron, de l'anse Ritcey, ici avec un cas de petite vérole à bord. Les autorités refusent à cet homme de débarquer ici. Il a payé les honoraires des marins malades. Le mauvais temps peut retenir le navire ici plusieurs jours, sans soins pour cet homme. Voyez le ministre de l'Agriculture, demandez-lui de donner instructions au médecin fédéral d'agir.

BLACK, BROAD ET CIE.

Ce télégramme m'a fait agir de la manière la plus énergique, d'abord en allant voir le ministre de l'Agriculture qui m'informa qu'il avait reçu un télégramme d'Halifax lui-même, mais qu'il n'avait pas le pouvoir d'agir parce que c'était clairement une affaire provinciale et qu'il avait répondu dans ce sens. Je m'adressai ensuite au ministre de la Marine et des Pêcheries et j'eus la satisfaction de lui entendre me dire, après une courte demande de renseignements et une conférence avec ses amis, qu'il télégraphierait à l'officier de douane du port d'Halifax de s'occuper de l'affaire, bien qu'en réalité elle ne fut pas du ressort de son ministère, mais que son action était purement dictée par un motif de sympathie, dans les circonstances particulières de ce cas. Je disais ici que le ministre de l'Agriculture et le ministre de la Marine ont agi promptement dans l'affaire, et je n'ai aucun reproche à leur faire ni à l'un ni à l'autre sous ce rapport.

Mais je dis et déclare ici qu'il y a quelque chose de radicalement mal dans cette affaire,

que les autorités de la salubrité fédérale, provinciale et civique—déclinent toutes trois d'agir dans ce cas ou de prendre soin de ce marin malade, comme elles on ont le devoir. Le fait même que le gouvernement fédéral reçoit un honoraire de marin malade, devrait en justice donner à un marin malade souffrant d'une maladie contagieuse droit à l'admission dans l'hôpital le plus proche affecté aux maladies contagieuses et d'y être soigné par le meilleur médecin possible, que ce malade vienne de n'importe quelle partie de la province ou d'en dehors. L'expression du président du conseil de salubrité d'Halifax par les froides paroles qu'on a mentionnées, "dans la matinée nous enverrons ce navire en mer" si elles sont correctes telles que rapportées, ce dont je ne doute pas, était inutile et en justice pour lui, je dirais qu'il a dû prononcer ces paroles dans un moment d'irréflexion.

A quoi bon exiger des droits de marin malade, je le demande, si ce n'est pour donner aux marins malades le confort et les soins médicaux voulus pour une prompte guérison, et quant à la terrible maladie de la petite vérole, je prétends qu'on devrait faire les plus grands efforts pour soigner ces malades, en les tenant isolés pour empêcher la propagation du fléau ce qui ne peut s'accomplir que dans l'hôpital régulièrement établi pour traiter les maladies contagieuses, avec un personnel convenable d'aides, afin que les malades puissent recevoir tous les soins voulus de la part des médecins.

Le gouvernement fédéral devrait promptement prendre l'affaire en mains, et prendre les moyens de régler cette difficulté pour toujours, et qu'il soit clairement entendu à l'avenir que tous les marins atteints d'une maladie contagieuse seront reçus dans l'hôpital le plus proche affecté aux maladies contagieuses et soignés aux frais du gouvernement fédéral. La chose est d'urgence et j'espère sincèrement que le très honorable premier ministre verra à ce qu'on prenne les mesures voulues pour mieux traiter cette classe de marins.

Pendant que j'ai la parole, je demanderais l'indulgence de la Chambre pendant que je porterai à son attention le sujet des primes de pêche. J'ai vivement regretté mon absence de la Chambre (absence causée par un rhume) lorsque l'honorable député d'Hamilton a appelé l'attention sur la déclaration du premier ministre Peters dans la législature de l'Ile du Prince-Edouard. Il a déclaré qu'il n'est pas besoin de prélever de taxes additionnelles pour faire face aux dépenses de l'avenir, parce qu'il est certain que le gouvernement fédéral paierait au gouvernement de l'Ile $1,000,000 comme la part de l'Ile dans la sentence arbitrale des pêcheries d'Halifax.

On dit aussi que le Nouveau-Brunswick a fait des ouvertures dans le même but. Le très honorable leader a répondu qu'il n'y avait aucun motif d'appréhension. Mais je n'approuve pas du tout la déclaration "qu'il importe peu que ce fonds soit administré par les autorités fédérales ou provinciales pour le bénéfice des pêcheurs." Je désapprouve absolument cela, et à mon avis, il y aurait une grande différence s'il n'y avait aucune répartition de ce fonds entre les différentes provinces, pour en disposer comme elles le jugeraient à propos ; car les autres provinces, sans en excepter la Nouvelle-Ecosse, partageraient l'avis de l'Ile du Prince-Edouard sur l'application de ce fonds, et la prime de pêche pour l'encouragement des pêcheurs serait chose du passé. Ces gouvernements se sont montrés dans le passé fort peu économes, et si cet argent leur était donné, ils le dépenseraient d'une manière imprévoyante et les pauvres pêcheurs n'auraient bientôt plus absolument rien sous forme de prime de pêche.

Je proteste ici de la manière la plus formelle contre toute tentative d'enlever ce fonds des mains du gouvernement fédéral, parce qu'il en est le fidéi-commissaire ou le gardien attitré. Entre ses mains, ce fonds est en sûreté contre toute tentative de l'utiliser pour d'autres objets que celui auquel il est destiné, savoir, une prime pour les pêcheurs, cet argent ayant été payé pour les sacrifices que les pêcheurs ont fait, lorsque les fonds de pêche maritimes ont été employés en commun par les pêcheurs américains et par les pêcheurs du Canada. Les pêcheurs des provinces maritimes ont un rude combat à livrer maintenant, pour réussir, même avec l'aide de la prime, parce qu'il leur faut subir la concurrence du poisson français primé de Saint-Pierre, ce qui veut dire environ $2 de prime par quintal de poisson français exporté hors de France, le Canada étant exclus de la vente du poisson à aucune dépendance française, y compris la Guadeloupe et la Martinique, en raison de leur tarif prohibitif. Les Français gardent virtuellement pour eux seuls le commerce de ces îles et en même temps ils nous font la concurrence avec leur poisson primé sur les autres marchés du monde, y compris les Antilles anglaises.

Il y a une autre affaire de très grande importance dont je désirerais que le premier ministre prenne connaissance, et c'est le commerce de cabotage des Antilles dont a joui la marine britannique de temps immémorial, mais que gène beaucoup maintenant l'embargo imposé par les Etats-Unis, depuis leur acquisition de l'île de Porto-Rico et leur monopole sur ce marché, qui jusqu'à une date récente était en grande partie un marché pour le poisson de la Nouvelle-Ecosse ; de fait, c'était le meilleur de tout le groupe des Antilles. Naturellement, je sais que nous sommes impuissants, mais les choses auraient pu s'arranger d'une manière satisfaisante si ce gouvernement avait pris des mesures dans ce sens, aujourd'hui ; j'ai déjà fortement conseillé au gouvernement d'informer le gouvernement impérial de nos intérêts et de notre commerce avec

ces îles, et d'engager la Grande-Bretagne à demander au gouvernement des Etats-Unis de ne pas planter son drapeau sur cette île —Porto-Rico—habitée par une population fidèle aux lois et paisible, à moins de nous accorder les mêmes privilèges commerciaux, dont nous jouissions antérieurement dans cette île, en commun avec les Etats-Unis. Je me suis efforcé de faire comprendre à ce gouvernement l'importance du commerce de Porto-Rico pour la Nouvelle-Ecosse, et je lui ai fait voir combien il importait à nos intérêts de prendre des mesures dans ce sens, mais je n'ai pas réussi. Où en sommes-nous maintenant ? Les Etats-Unis sont maîtres sur ce marché et en outre nous empêchent de faire le commerce de cabotage, c'est-à-dire de porter du poisson à cette île et d'en rapporter une cargaison de ses produits pour aucun des ports des Etats-Unis comme nous le faisions jusqu'alors, tandis que les Etats-Unis ont la permission de faire tout le commerce de cabotage qu'ils désirent dans les îles des Antilles britanniques.

On devrait aussi, à la convention du couronnement, penser au commerce de la Jamaïque avec la Grande-Bretagne, afin que le sucre de betterave primé de l'Allemagne, de la France et des autres pays, ne puisse être admis dans la Grande-Bretagne à l'exclusion de la canne à sucre de la Jamaïque, à moins qu'une prime ne soit accordée à la Jamaïque. Notre commerce de la Nouvelle-Ecosse avec la Jamaïque est faible à présent, en raison de l'état de pauvreté de cette île, causé par la politique de libre-échange de l'Angleterre, en vertu de laquelle elle ne peut concurrencer, pour les sucres, les produits qui reçoivent des primes.

J'espère que le premier ministre prendra note de ces faits et les portera à l'attention des membres de la conférence qui se tiendra à l'époque des fêtes du couronnement, le mois prochain, à Londres. Il faut des mesures effectives dans l'intérêt du commerce canadien et le commerce de l'empire britannique, j'en suis convaincu, en profitera considérablement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable James Sutherland) : M. l'Orateur, deux des questions portées à l'attention de la Chambre par l'honorable monsieur (M. Kaulback) ont déjà été discutées, l'une d'elle de très bonne heure ce matin. Quant à la seconde question, elle s'impose à l'attention des autorités impériales plutôt qu'à celle de ce parlement. J'espère que les ministres qui assisteront à la conférence de Londres accorderont leur attention aux recommandations qu'il a faites. Quant au cas de petite vérole sur le navire de pêche, lorsque l'honorable monsieur ainsi que d'autres honorables membres de cette Chambre et un message des autorités d'Halifax ont appelé mon attention sur le fait, le ministère m'a averti que c'était une affaire provinciale, hors de notre juridiction. Cependant, comme il paraissait y avoir certains doutes sur la question de juridiction, dans mon esprit du moins, et

comme nous avions un rapport que ce malheureux marin était très malade sur un bateau de pêche dans le port, j'ai fait l'impossible pour lui procurer les soins voulus, et j'ai demandé l'usage de l'hôpital des maladies contagieuses là-bas sur l'île. J'ai aussi donné instruction au représentant du ministère à Halifax, de prendre toutes les mesures voulues pour le soin de ce malheureux marin.

Quant au montant accordé par la sentence arbitrale des pêcheries, je suppose que mon honorable ami, et nous tous devrons nous conformer à la décision que les cours de justice pourront rendre à cet égard. Il se peut qu'il soit décidé que ce fonds sera administré comme il l'est aujourd'hui par le gouvernement fédéral. Si, d'un autre côté, les tribunaux décident que les provinces ont droit de se faire remettre cet argent, je ne vois pas que nous puissions faire autrement que de leur remettre cet argent. Cependant, comme cette affaire est actuellement à l'étude, il est inutile de la discuter à présent. C'est une question qui sera discutée et peut-être définitivement réglée à la prochaine session du parlement.

M. BELL : Discutez-vous cette affaire avec les premiers ministres des provinces ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, le 20 du courant. Si nous en arrivons à un arrangement à l'amiable, nous aurons un règlement final et si l'affaire est renvoyée aux tribunaux j'espère que nous aurons un jugement avant la prochaine session.

EXPLICATION DE NATURE PERSONNELLE.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire corriger une erreur de mon honorable ami, le chef de l'opposition, au sujet d'une déclaration qu'il a faite hier et je suis bien convaincu qu'il en sera heureux. C'est au sujet des ouvrages aux rapides des Galops.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (M. Haggart) m'a dit hier que durant mon absence le crédit en question a été retiré.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je comprends cela. Le ministre a parfaitement raison de parler de cette affaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Borden, Halifax) a été mal informé. Le crédit en question n'est pas affecté à des travaux faits durant l'exercice précédent ou durant le présent et ce n'est pas l'auditeur général qui a dit que l'ouvrage n'était pas autorisé, et qu'il n'y avait pas eu de crédit pour cela. Le fonctionnaire qui a dirigé l'entrepreneur avant qu'il eût fait aucun ouvrage durant le dernier exercice financier, c'est l'ingé-

nieur en chef du ministère, dont c'était le devoir. L'entrepreneur semble avoir poussé ses travaux dans une certaine mesure, et il a demandé avec instance d'être payé ; mais l'honorable monsieur a eu tort de dire que le ministère a reconnu sa réclamation. Nul député n'est autorisé à dire ici que le gouvernement a l'intention de payer ou paiera des travaux qui ont été faits malgré l'avis et sans crédit, et avec la pleine connaissance que le gouvernement avait intention de ne pas continuer les travaux. Cet entrepreneur a sans doute supposé que les travaux se continueraient plus tard et il l'a supposé à tort. Aucun fonctionnaire, certainement à ma connaissance, ne lui a fait une telle promesse, et il a pris entièrement à ses risques de se faire rembourser d'aucun ouvrage qu'il aurait pu faire. Mon honorable ami (M. Borden, Halifax) a dit aussi qu'un député de cette Chambre avait affirmé que cet ouvrage était non seulement inutile, mais qu'il était contraire aux intérêts publics et même dommageable à la navigation. J'étais présent lorsque l'honorable député de Grenville (M. Reid) a fait cette déclaration, et c'est une déclaration qui est digne d'un examen convenable, mais ce serait une grande erreur de la part de la Chambre d'admettre qu'aucun membre du parlement, quelque prononcée que soit son opinion sur une question de cette nature, puisse régler l'affaire sur son simple *ipse dixit*. Nous serons obligés de considérer si son jugement est sain sur ce point, et s'il est plus en mesure d'exprimer une opinion sur ce point, que des experts qui en ont fait l'étude de leur vie.

La question des rapides des Galops n'est pas facile à régler. Les premiers travaux ont été faits par un des plus éminents ingénieurs qui aient jamais été au service de l'Etat. Je n'ai pas eu le plaisir de connaître M. Page, mais il est de tradition que M. Page était un ingénieur d'une habileté exceptionnelle, et que c'était un fonctionnaire capable. M. Page a commencé les travaux. C'était d'après son opinion et son jugement que les travaux ont été entrepris comme étant nécessaires et convenables, et le ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors partagea l'opinion de M. Page. Après la mort de M. Page, les travaux se sont continués sous M. Trudeau, qui est reconnu comme un ingénieur dont l'opinion avait un très grand poids, et lorsque M. Rubidge a pris la direction des canaux du Saint-Laurent plus tard son jugement était parfaitement d'accord avec celui de M. Page et de M. Trudeau.

Je ne saurais dire exactement depuis combien d'années M. Rubidge est à l'emploi du gouvernement, mais ses états de service datent d'environ cinquante ans ; il a donc une très grande expérience. Ce fonctionnaire a atteint l'âge avancé de 85 ans. Tous les fonctionnaires, tous les ingénieurs du ministère qui ont eu quelque chose à faire relativement à ces travaux, expriment la même opinion. Je regrette de constater que l'honorable représentant de Grenville (M. Reid) n'est pas ici, mais j'ai compris que certaines difficultés ont surgi entre lui et M. Rubidge. L'honorable député a soulevé cette question des rapides des Galops, avant que j'eusse l'honneur de faire partie de cette Chambre ; il a condamné fortement ce projet, et il n'a pas changé de sentiment depuis. Quelle attitude devait prendre un ministre des Chemins de fer et Canaux dans une controverse à propos de travaux pour lesquels on a déjà dépensé $700,000 ou $800,000, et dont le parachèvement coûtera $250,000 ? Les travaux se continuèrent durant près de trois ans, avant qu'on soulevât le moindre doute sur l'opportunité de les terminer. Je ne suis pas ingénieur et je ne pourrais exprimer une opinion comme expert. Jusqu'au jour où cette question fut soulevée ici par l'honorable député de Grenville, j'ignorais qu'il eût surgi un seul doute sur l'utilité de ces ouvrages. C'est alors que j'ai décidé de ne pas demander d'autres crédits pour ces travaux. Quant à cet item de $25,000 il servira à payer le coût, non pas de travaux qui auraient été faits depuis que j'ai pris cette résolution, car il n'y en a pas eu, mais de l'ouvrage exécuté antérieurement.

M. BORDEN (Halifax) : J'étais dans l'erreur quant à ce qui se rapporte à cette affaire, qui s'est passée avant que je fisse partie de cette Chambre. Cette erreur ne m'a été signalée qu'hier, lorsque je discutais cette question ici-même. Si je ne me trompe, ce crédit a été diminué de moitié, alors que je n'étais pas ici. L'honorable ministre a raison d'appeler mon attention sur ce point. La critique que j'ai faite s'appuyait surtout sur le fait qu'à mon avis, le gouvernement pouvait être responsable des travaux exécutés, c'est-à-dire, que les fonctionnaires du gouvernement se trouvaient à bord du dragueur en question pour indiquer et surveiller l'ouvrage à faire durant tout le temps qu'on a exécuté ces travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On m'assure que ces fonctionnaires ont reçu l'avis qu'ils n'avaient pas l'autorité voulue pour faire exécuter ces travaux qu'ils devaient discontinuer immédiatement.

M. BORDEN (Halifax) : Je comprends cela. Il ressort de la discussion qui s'est faite à propos de ces crédits, qu'un ingénieur du gouvernement se trouvait à bord du dragueur qui faisait cet ouvrage, après qu'on eut cessé de demander des crédits sur ces travaux, et je croyais que, pour cette raison même, le gouvernement pouvait être tenu responsable de cette anomalie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On nous dit tout le contraire.

M. SPROULE : Le ministre a-t-il reçu une lettre de l'entrepreneur de ces ouvrages relativement à l'argent que ce dernier a gagné?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas. L'entrepreneur en question a envoyé ses estimations, mais il n'a pas demandé autre chose. Il est venu ici au cours de cette session, il a voulu me voir, et je lui ai dit que ces travaux ne se continueront plus, parce que je ne demanderais aucun crédit pour lui permettre de les continuer. Il ne m'a pas parlé des travaux qui avaient été exécutés, et j'ignorais moi-même, alors, qu'il y eût de l'ouvrage de fait.

L'honorable M. HAGGART : La question est pourtant bien simple. Les travaux ont été abandonnés au mois de juin de l'an dernier, le ministère ayant envoyé un messager annonçant que tout le crédit consacré à l'exécution de ces ouvrages, avait été dépensé. Le ministre nous a présenté un crédit de $50,000. Pourquoi?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà expliqué cela.

L'honorable M. HAGGART : Ce crédit devait servir à payer les travaux exécutés après l'expiration de l'exercice en question. Il devait servir aussi à acquitter le montant des retenues faites par le gouvernement pour les travaux déjà exécutés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. L'honorable gentleman n'a peut-être pas suivi mon argumentation, ou bien il y a oublié ce que j'ai dit. Je vais donc répéter ce que j'ai déjà mentionné ici. J'ai déclaré que l'estimation en question m'avait été remise par l'ingénieur en chef. Je l'ai soumise au cabinet en déclarant que cette somme serait nécessaire pour acquitter les retenues de tant pour cent se rapportant aux travaux exécutés avant le premier juillet 1901, et une balance—l'ingénieur ne savait pas le montant exact de cette dernière, mais il était convaincu qu'elle ne dépassait pas le montant de $50,000—qui était due jusqu'au premier juillet, c'est-à-dire, après que les estimations eurent été faites. Ce montant n'avait pu être déterminé d'une manière définitive ; aussi, bien que nous eussions assez d'argent pour régler ces comptes, nous n'avions pas un seul dollar pour les travaux exécutés après le premier juillet. Afin que personne ne pût dire que nous voulions avec ce crédit de $50,000, payer un travail quelconque fait après le 1er juillet, mais parce que nous ignorions et que nous ignorons encore exactement quel est le montant nécessaire pour payer le coût des ouvrages faits avant le 1er juillet, et après les estimations, j'ai demandé au comité de retrancher tout le crédit, moins les $25,000 représentant la retenue de tant pour cent.

L'honorable M. HAGGART : C'est précisément la déclaration que j'ai faite relativement à cette question. Le ministre s'est d'abord présenté à la Chambre pour lui demander de voter un crédit de $50,000. Il dit que $25,000 environ représentent la retenue faite par le gouvernement pour l'ouvrage exécuté par ces entrepreneurs. A propos de cette retenue, je ferai remarquer que le travail s'exécutait à la journée, excepté lorsqu'il s'est agi d'une infime partie de cette entreprise ; mais, dans ce cas, la retenue ne pourrait s'élever à un quart du montant obtenu par le ministre. Pourquoi a-t-il demandé $50,000 ? Il croyait probablement que cette retenue et le montant dû aux entrepreneurs devaient être payés avant le premier juillet. Il n'en pouvait être ainsi. Le ministre des Chemins de fer ne peut dépenser un montant plus considérable que celui du crédit voté pour ces travaux. Il n'a pas dit que le montant dépensé fût plus considérable que celui voté. Voici tout ce que le ministère a dit à l'entrepreneur : Le crédit de l'année est dépensé, et il n'y a plus d'argent pour continuer les travaux. Pourquoi l'honorable ministre demande-t-il $50,000 ? Il est de toute évidence que ses fonctionnaires se trouvaient à bord de ce dragueur, et ont dirigé les travaux d'excavation depuis le mois de juillet jusqu'à la fin de l'été. Le ministre avait donc l'intention—cela saute aux yeux—de payer les entrepreneurs pour les travaux exécutés durant le reste de l'année. Mais, lorsqu'il entendit le député de Grenville (M. Reid) condamner carrément les travaux que l'honorable gentleman faisait exécuter, et le coût énorme de cet ouvrage inutile, il a mis la Chambre dans ses secrets, en disant : Je ne ferai plus aucun paiement à propos de ces travaux, je ne paierai que le montant de la retenue. J'ai accepté la promesse du ministre, et je croyais qu'il allait consacrer ces $25,000, ainsi votés, au paiement de la retenue en question. Dans ces circonstances, nous consentirons à ce que cet item soit adopté. Il me reste, cependant à faire remarquer quelle grande erreur a commise l'honorable leader du gouvernement en déclarant qu'on avait voté $50,000 pour le chenal des rapides des Galops, parce qu'il était absent de la Chambre, alors que l'honorable ministre des Chemins de fer avait retranché la moitié de ces crédits, et se contentait de $25,000 pour payer la retenue dont nous avons parlé.

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

Pour pourvoir à des aides supplémentaires à la navigation sur la route du Saint-Laurent, y compris l'achat d'un vapeur pour les services de la marée et des levés hyprographiques, $280,000.

M. EARLE : Je demanderais au ministre de la Marine et des Pêcheries de me dire s'il se propose de dépenser une légère partie de ce crédit sur les côtes de la Colombie-Anglaise ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il s'agit ici de certaines améliorations à apporter à la navigation de la côte du Pacifique. La plus grande partie de ce montant sera consacrée aux améliorations

de ce qu'on appelle communément la route du Saint-Laurent ; cependant, certaines sommes seront utilisées dans d'autres parties du Canada. La Chambre n'ignore pas que, depuis plusieurs années, on se plaint de l'éclairage de la route du Saint-Laurent ; on demande aussi un plus grand nombre de bouées et d'améliorations. Il me suffit de mentionner le fait, que tous les députés connaissent, que la plus grande partie de notre commerce se fait avec l'Europe, et que le but qu'il faut atteindre, c'est de mettre le producteur canadien en état de faire une concurrence avantageuse aux exportateurs des autres pays. Pour me permettre d'atteindre ce résultat, on doit m'accorder l'avantage de rendre le moins élevé possible le coût de transport des produits canadiens aux marchés européens. Ce coût comprend deux item, le transport et l'assurance. Les propriétaires de navires doivent tirer un bénéfice de leur entreprise. Ils doivent assurer leurs vaisseaux, et il faut tenir compte aussi de l'assurance sur les produits que ces navires transportent. On comprendra facilement que tout cela représente un tarif très élevé, je parle surtout des assurances, imposé aux producteurs canadiens, alors que les producteurs des autres pays acquittent des taux moins élevés. On m'informe que les taux d'assurance des cargaisons partant des ports du Saint-Laurent sont de deux et même de cinq fois plus élevés que ceux imposés sur les cargaisons partant des ports américains. Des tableaux que m'ont fournis de grands expéditeurs de Montréal me démontrent que, pour un navire valant environ $500,000, le taux de l'assurance s'élève à $5,000 par voyage, ou à $25,000 pour cinq voyages. Tout le monde comprendra combien cette taxe pèse lourdement sur le producteur canadien, si l'on compare sa position à celle de l'expéditeur américain. La cause de ce tarif élevé peut se retrouver dans les nombreux accidents qui se sont produits dans la route du Saint-Laurent. Les grands expéditeurs, les marins et les compagnies d'assurance nous ont représenté que si nous améliorions notre navigation, les taux seraient réduits au montant du tarif imposé aux expéditeurs américains, et qu'à tout événement ils seraient diminués de beaucoup. Je pourrais citer un document officiel publié par les expéditeurs du pays, pour démontrer que si les améliorations que ces derniers recommandent s'opéraient, les taux d'assurance seraient diminués de beaucoup. D'un autre côté, les représentants des grandes compagnies d'assurance maritime, par exemple les agents des Lloyds, m'ont fait remarquer la même chose. C'est après ces promesses que j'en suis venu à la conclusion qu'il serait très avantageux pour le pays d'améliorer notre navigation. On doit se rappeler aussi que notre saison de navigation est très courte, qu'elle ne dure qu'une partie de l'année ; il nous faut donc nous tenir toujours sur le qui-vive pour faire concurrence à des ports qui sont ouverts à la navigation toute l'année, pour nous munir de tous les avantages possibles.

M. SPROULE : Comment va-t-on appliquer ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je vais soumettre à l'honorable député et à la Chambre un état détaillé des dépenses projetées. Les améliorations suivantes doivent être faites à la route sud du Saint-Laurent :

Cap Race—Phares à éclats de lumière rapides et sifflet remplacé par une syrène.

Cap Pine—Une lumière de première classe et un signal de brume, et comme cela se trouve dans Terre-Neuve, on a l'intention de demander la coopération du gouvernement impérial et de celui de la colonie.

Cap Ray—Amélioration à la lumière et au signal.

Bird-Rocks—Lumière intermittente.

Bryon Island—Pose d'une lumière.

Cap Rosier—Amélioration au sifflet de brume.

Pointe Fortune—Nouvelle syrène et établissement d'une lumière à éclats.

Si quelque honorable député veut se donner la piene d'examiner la carte que j'ai déposée sur le bureau, il pourra voir les endroits où nous voulons faire ces améliorations.

Sur la route nord du Saint-Laurent, par le détroit de Belle-Ile nous avons en vue les améliorations suivantes :

Belle-Isle—Nouvelle lumière et sifflet de brume à l'extrémité nord-est.

Cap Bauld ou Cap Norman—Changement d'un des sifflets de brume.

Pointe Amour—Changer la lumière en lumière intermittente.

Anticosti, extrémité est—Un phare flottant sera placé.

Et entre les endroits où les deux routes se fusionnent, c'est-à-dire, à Pointe-Fortune et à Québec, nous ferons les améliorations suivantes :

Matane—Bouées à cloche, à l'extrémité du banc de sable, une syrène à la station, et amélioration de la lumière.

Pointe-au-Père—On construit une syrène et la lumière sera améliorée.

Princess-Shoal—On indique le danger à l'embouchure du Saguenay par une bouée combinée à gaz et à cloche qui sera mise en place dès que nous l'aurons.

Lower Traverse—Construction d'un phare.

Bellechasse—Les lumières seront faites intermittentes.

Extrémité ouest de l'île d'Orléans—On a placé une lumière intermittente à cette endroit l'automne dernier pour guider les navires vers le port de Québec.

Relativement à la route entre Québec et Montréal je dois dire, en peu de mots, que le département a l'intention d'indiquer chacune des sections du chenal amélioré, au moyen de bouées et de feux d'alignement et nous procédons rapidement à faire ces changements qui seront très utiles à la navigation.

Des le 1er mai dernier trois nouveaux feux d'alignement ont été posés à Saint-Antoine

pour mieux indiquer une déviation dont se sont plaints les pilotes et trois feux doubles ont été posés près de Verchères pour indiquer le nouveau chenal élargi et redressé par le département des Travaux publics. Ce chenal était très difficile.

On va maintenant faire des travaux de dragage à la Pointe-aux-Trembles. Le creusage du lac Saint-Pierre sera suivi d'une nouvelle distribution de lumières, et le sémaphore indiquant la profondeur de l'eau sur la barre Sainte-Croix, où le dragage est terminé, est déplacé pour indiquer la profondeur de l'eau sur la barre Saint-Augustin, l'endroit le moins profond en amont de Québec.

Nous avons acheté des bouées à gaz qui seront placées à différents points dans le chenal des navires le plus tôt possible. Ces améliorations permettront aux navires de faire le trajet entre Québec et Montréal sans arrêt, le jour ou la nuit.

Je dois dire que ce crédit est venu devant la Chambre, hier, et j'en ai suspendu la discussion à la demande de quelques députés, mais je vois que ces messieurs ne sont pas ici. Je donne quand même ces renseignements, car ils sont, je sais, d'un grand intérêt pour les personnes engagées dans le commerce d'expédition. Pour ce qui est de poser des lumières dans la Colombie Anglaise, je me propose de faire visiter bientôt cette province par des fonctionnaires du département qui s'assureront des besoins les plus pressants de la navigation. Les différentes routes à protéger sont :

D'abord la route en dehors de l'Ile de Vancouver sur la route du grand cercle jusqu'au Japon, spécialement pour la sûreté des steamers de la Compagnie du Pacifique Canadien; en second lieu, les routes en dedans jusqu'à Ladysmith et autres centres du commerce de charbon, pour la protection des gros navires engagés dans le transport du charbon aux Etats-Unis et autres ports, trafic que se développe rapidement ; en troisième lieu le commerce côtier de la Colombie Anglaise a considérablement augmenté par le développement rapide du commerce de bois, des produits miniers, des pêches et du commerce du Yukon dans tous les petits ports depuis la ligne frontière nord jusqu'à Simpson.

Puis il y a à installer une petite lumière dans l'Ile du Prince-Edouard, trois dans la Nouvelle-Ecosse, une dans le Nouveau-Brunswick et deux dans la province de Québec, sur la côte de Gaspé. Dans Ontario, on demande fortement cinq nouvelles lumières, à cause du développement du trafic, surtout dans la Baie Georgienne.

Je suis convaincu que cette amélioration de la route du Saint-Laurent donnera satisfaction aux grands intérêts maritimes, surtout en Angleterre, et donnera satisfaction aux assurances maritimes au point de leur faire réduire considérablement leurs taux. Je crois que le pays bénéficiera grandement de cette dépense relativement peu élevée.

M. EARLE : Outre les dépenses pour lumières, sur les côtes de la Colombie Anglaise, il serait à propos, je crois, de faire une exploration hydrographique détaillée. Le steamer Quadra y a travaillé de temps en temps, mais maintenant que ce steamer a été remplacé par deux autres, un pour le service du phare et l'autre pour les pêcheurs, le Quadra devrait être affecté constamment à ce service hydrographique. L'officier commandant de ce steamer est un homme compétent qui, ainsi que je l'ai dit, a fait plus ou moins régulièrement ce travail, mais la grande difficulté est qu'il n'a pas le temps voulu pour tout faire. Il est rare, cependant, qu'il ne revienne pas avec quelque renseignement supplémentaire au sujet des écueils dangereux de cette côte. L'honorable ministre sait que les naufrages sont beaucoup plus fréquents sur cette côte depuis que de gros vaisseaux y naviguent. Cela rend plus nécessaire encore ce relevé hydrographique.

M. BELL : Si j'ai bien compris, l'honorable ministre a l'intention d'affecter une bonne partie de ce crédit à des explorations sur les côtes de Terre-Neuve autour du cap Race.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. BELL : La mauvaise réputation de la route du Saint-Laurent est due en grande partie aux nombreux naufrages qui ont eu lieu dans les environs du cap Race. Les pertes de vie dans ces eaux sont si fréquentes et si inexplicables qu'il n'est pas étonnant de voir les compagnies d'assurance exiger des taux si élevés. Si, par une dépense raisonnable, on pouvait étendre nos connaissances de cette localité au point de rendre impossible, ou du moins improbable, la répétition des naufrages mystérieux qui arrivent chaque saison, cela contribuerait plus à améliorer la route du Saint-Laurent que tous les travaux qui pourraient être exécutés dans le golfe même. La carte montre que c'est sur cette côte sud-est de Terre-Neuve que les naufrages ont lieu et cela doit nous convaincre que c'est là un des endroits les plus dangereux pour la navigation. Cela n'est pas dans nos eaux, il est vrai ; mais si nous voulons faire de la route du Saint-Laurent une route sûre et convenable il nous faut, à tout prix, connaître les dangers que présente cette côte. Je suis heureux que le ministre ait demandé un crédit suffisant pour lui permettre de résoudre cette question d'une manière satisfaisante. Cette dépense serait inutile si l'on n'obtenait pas ce résultat. Il faut faire la dépense nécessaire, tant sous le rapport de la construction des navires que de l'emploi d'hommes compétents, pour rendre cette côte absolument sûre, si c'est possible.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'endroit spécial dont parle mon honorable ami (M. Bell) est du domaine du gouvernement impérial. Nous avons communiqué avec le gouvernement impérial à

ce sujet, et nous allons commencer nos travaux à l'endroit où se terminent les siens. Ainsi nous aurons pour toute la côte les renseignements nécessaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que les compagnies de navigation feront comme nous leur part. Il ne convient peut-être pas à un ministre de complimenter un collègue, mais on me le permettra dans le cas actuel. Mon honorable ami et collègue, le ministre de la Marine, a entrepris des travaux d'amélioration qui auraient dû être faits il y a longtemps, et il rend en cela de grands services au pays. Je répéterai cependant aux compagnies de navigation de ne pas oublier que si, malgré les meilleures bouées et les meilleures lumières et toutes les améliorations faites au chenal, elles n'emploient pas des hommes compétents, nous verrons se répéter les accidents et les naufrages. Je sais personnellement que dans nombre de cas les compagnies de navigation—les compagnies canadiennes comme les autres—emploient des hommes qui ne devraient pas être préposés à cet important travail. Elles emploient des hommes qui sont adonnés à la boisson. Ainsi, par exemple, j'étais à bord d'un navire, il y a deux ans. Il faisait un temps clair et nous passions près de la Pointe-au-Père, lorsque la navire toucha fond. Le capitaine était descendu à sa cabine pour rédiger des dépêches. Je venais de monter sur le pont, et j'étais content de n'avoir pas été là au moment de l'accident, car on aurait pu m'accuser d'avoir distrait l'officier en charge du navire. Je demandai au capitaine comment, en plein jour et avec des bouées en vue, le navire avait pu toucher fond. Il ne me répondit pas dans le moment, mais une fois au port il me dit : M. le ministre, voici ce qui en est : C'est simplement la conséquence d'un faux sentiment d'amitié. L'homme à mon service comme second a déjà perdu une position de commandant, parce qu'il buvait. Nous l'avons employé et voilà la conséquence de ma bonté.

Nous faisons notre part, que les compagnies de navigation fassent la leur.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à demander au ministre s'il a reçu quelques recommandations des assureurs qui ont exigé des primes si élevées sur le Saint-Laurent, ou s'il a eu quelque communication avec eux au sujet des travaux qu'il entreprend et pour lesquels il demande ce crédit. Cette association des assureurs, ou du moins certaines compagnies ont fait des recommandations à l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries. Si nous espérons avoir une réduction des taux, nous devrions, je crois, nous efforcer, sans négliger l'intérêt public, de faire notre part à l'égard des compagnies.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Lorsque l'on m'a confié la charge de ce département j'ai trouvé des représentations à ce sujet des compagnies d'assurance maritime, des propriétaires de navires et de la chambre de commerce de Montréal, de fait, des marchands en général, et, pour étudier la question j'ai eu recours aux rapports faits par ces différentes institutions et demandé une entrevue avec leurs principaux représentants. De concert avec les ingénieurs et les fonctionnaires du département nous avons préparé un projet qui, je crois, répondra aux vues exposées au département par les institutions maritimes. Si nous leur accordons ce qu'elles demandent, et elles doivent être assurément bons juges de ce qu'il leur leur faut, je crois que nous rencontrerons leurs vues. Certes, elles demandent beaucoup, c'est le fonds de la nature humaine, je suppose, et elles sont peut-être exigeantes ; mais le plan que je recommande répondra à presque tous leurs désirs.

Le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

MESSAGE DU GOUVERNEUR-GENERAL NOUVELLES ESTIMATIONS SUPPLEMENTAIRES.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici un message de Son Excellence le Gouverneur général :

M. l'ORATEUR : Ce message se lit comme suit :

MINTO.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations supplémentaires additionnelles des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1902, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 14 mai 1902.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que ce message et ces estimations suplémentaires additionnelles soient référés au comité des subsides.

La motion est adoptée.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Aide aux malheureux de la Martinique et de l'Ile Saint-Vincent, $50,000.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Il avait été convenu que nous ne soumettrions pas d'autres estimations cette année, mais je suis sûr d'avoir l'assentiment unanime de la Chambre lorsqu'elle connaîtra le crédit que je veux demander. Nous avons tous appris, par la presse, le terrible désastre de l'île française de la Martinique et celui, moins sérieux peut-être, mais aussi très grave, de l'île anglaise

voisine, l'île Saint-Vincent. Ces tristes événements provoquent la sympathie universelle et semblent soulever un désir général de venir en aide aux malheureuses populations qu'ils frappent. Nous avons cru que dans les circonstances le gouvernement devait contribuer à ce fonds de secours, et dans ce but nous demandons à la Chambre un crédit de $50,000. Notre intention est qu'une moitié de cette somme soit de suite versée au fonds de secours pour l'île qui a eu le plus à souffrir du désastre, la Martinique, et, à notre avis, nous ne saurions mieux faire que de mettre cette contribution à la disposition du ministre français des colonies à Paris, qui verra à l'appliquer convenablement. Pour ce qui est de l'autre moitié du crédit, elle sera, en entier ou en partie, affectée au secours des malheureux de l'île Saint-Vincent. Les renseignements relatifs au désastre dans Saint-Vincent ne sont peut-être pas encore suffisants pour nous permettre de dire si toute cette somme sera nécessaire, mais s'il devient évident qu'elle l'est, nous donnerons la balance entière de ce crédit. A tout événement, nous voulons, par ce crédit, que le gouvernement et le peuple canadien viennent en aide à tous ceux qui ont à souffrir de ces terribles désastres.

M. BORDEN (Halifax) : J'approuve absolument la proposition du gouvernement. Plusieurs fois déjà notre population a eu à apprécier le secours des pays étrangers et je crois que le gouvernement a raison d'agir comme il le fait aujourd'hui. Ce terrible désastre qui en un instant a causé la mort d'un nombre incroyable de personnes et détruit leurs propriétés, fait assurément au pays un devoir de témoigner sa sympathie d'une manière effective.

Je vois avec satisfaction que le gouvernement a l'intention d'affecter de suite une partie de ce crédit aux malheureux de l'île de la Martinique et je crois que son attitude, dans les circonstances, sera une marque des bons sentiments qu'entretient ce pays à l'égard de la grande nation à qui appartient cette île. J'appuie donc de tout cœur la motion du ministre des Finances.

La résolution est rapportée.

PROROGATION.

M. l'ORATEUR donne à la Chambre communication de la lettre suivante qu'il a reçue du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général :

Bureau du secrétaire du Gouverneur général,
Ottawa, 14 mai 1902.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la salle des séances du Sénat, jeudi le 15 du courant, à 3 heures, dans le but de proroger la session du parlement du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. S. MAUDE, major,
Secrétaire du Gouverneur général.

A l'honorable
Orateur de la Chambre des communes.

M. FIELDING.

SUBSIDES—ADOPTION EN DERNIERE EPREUVE.

La Chambre reprend la considération des résolutions rapportées du comité des subsides.

Milice—Champs de tir, $75,000.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai reçu d'Halifax, au sujet du champ de tir de Bedford, une communication dont je lirai un court extrait pour qu'il soit soumis à l'attention du ministre de la Milice que je ne vois pas à son siège dans le moment. Voici ce que dit cette lettre :

Comme je suis intéressé, avec nombre d'autres militaires, je prends la liberté de vous écrire pour vous demander d'essayer de savoir d'une manière définitive du ministre quand va être complété le champ de tir de Bedford. Vous ne pourrez peut-être pas obtenir une réponse officielle, vu que la session touche à sa fin. Voici le cas en peu de mots : Il a été passé un contrat pour la préparation d'un nouveau champ de tir, et les travaux commencés de bonne heure dans l'automne de 1900, devaient, je crois, être complétés en juin 1901. Or certains travaux faits dans l'automne de 1900 n'ayant pas été bien faits ont été détruits par les inondations du printemps de 1901 et par conséquent la milice n'avait pas de champ de tir l'an dernier , et ce n'est que grâce à l'obligeance du gouvernement impérial que les exercices annuels de l'association provinciale ont pu avoir lieu à l'Ile Macnab.

Ce champ de tir n'est pas encore prêt et personne, du moins ici, ne semble savoir quand il le sera. Tout fait croire que la milice n'aura pas encore d'exercices cette année.

Un individu qui est allé examiner le terrain il y a une couple de jours, dit qu'avant que l'on puisse se servir des cibles il faudra faire enlever au moins 1,000 voyages de terre tombée dans la tranchée, de la levée qui est en arrière, ce qui aurait pu être facilement évité, car on pouvait prévoir la chose, vu que l'an dernier il y a eu un éboulement plus considérable encore.

Le droit d'entrer dans la ligue militaire canadienne expire le 17 mai et les concours commencent le 14 juin. Nos militaires ont toujours pris beaucoup d'intérêt à ces concours, mais vu l'incertitude d'avoir un champ d'exercice, ils ne se sont pas fait enrégistrer, de même que l'an dernier. Cela frappe d'exclusion quelques militaires qui se sont formés en association et ont dépensé beaucoup de leur propre argent pour pratiquer le tir à Macnab.

L'auteur de cette lettre, dont je puis donner le nom au ministre s'il le désire, est fort désireux de voir prendre les mesures nécessaires pour mettre ce champ de tir en état de servir à la milice durant la prochaine saison.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je signalerai au ministre les observations de l'honorable député.

Collège militaire Royal, $75,000.

M. BORDEN (Halifax) : Je désirais signaler un autre cas à l'honorable ministre de la Milice lorsqu'il était dans la Chambre.

L'an dernier j'ai appelé son attention sur l'opportunité d'ériger, au nom du pays, un monument à la mémoire des gradués du collège militaire Royal morts dans le Sud-africain. L'honorable ministre m'a semblé accepter favorablement cette proposition. Je crois qu'il était question de placer un monument dans les édifices du collège. J'ai reçu une nouvelle communication de celui qui me soumettait la chose l'an dernier et j'espère que le ministre des Finances aura la bonté d'appeler l'attention du ministre de la Milice sur la question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

Quarantaine—Salaires et dépenses imprévues, $110,000.

M. BORDEN (Halifax) : Le Dr Andrew E. Porter, praticien dans ma province, m'informe qu'il a contre le gouvernement une réclamation et qu'il ne peut obtenir ni réponse, ni aucun règlement. Il a soumis la question au département de l'Agriculture, au département des Douanes et au premier ministre et il n'a eu d'autre satisfaction que celle de s'entendre répondre que cela regarde un autre département, ou que le département va s'occuper de la chose. Il m'a communiqué la déclaration suivante assermentée, que je vais citer pour qu'elle puisse être soumise à l'attention du gouvernement :

Je, Andrew E. Porter, à présent de la Rivière Hébert, comté de Cumberland, province de la Nouvelle-Ecosse, médecin, dûment admis à l'exercice de la médecine, déclare solennellement que :

1. J'exerce la profession de médecin depuis 1876, et fut admis praticien dans le territoire du Yukon et 1899.

2. Durant l'été de 1900 une épidémie de petite vérole éclata dans la ville de Dawson.

3. Je reçus instruction de D. Menzies, douanier et officier suppléant de quarantaine à White-Horse, dans le dit territoire, de faire un examen des passagers et de l'équipage de tout navire arrivant de Dawson tant que durerait l'épidemie.

4. En conformité de telles instructions j'examinai entre le 11e jour de juillet 1900 et le 22e jour d'août 1900.

5. Le compte ci-annexé donne les dates de tels examens et les noms des navires examinés.

6. Le montant chargé pour chaque steamer représente les honoraires professionnels accordés dans le Yukon à cette époque pour tels soins médicaux, et est un montant raisonnable auquel j'ai droit.

7. Le certificat à la fin de ce rapport est écrit de la main de D. Menzies, percepteur des douanes et officier intérimaire de quarantaine, tel que dit plus haut.

8. J'ai essayé par tous les moyens raisonnables de percevoir ce montant, mais je n'ai pu jusqu'à présent le percevoir ni en tout, ni en partie.

J'ignore si ce médecin a quelque réclamation ou si ses déclarations sont vraies ; mais on devrait lui répondre de quelque manière, et lui dire si le gouvernement entend ou non le payer. Dans ce dernier cas il fera, je suppose, une pétition de droit.

Le MINISTRE DR L'INTERNEUR : Quel est le montant de la réclamation ?

M. BORDEN (Halifax) : Je ne le sais pas.

Le PREMIER MINISTRE : Le Dr Porter m'a écrit une ou deux fois et il a été informé, je crois, que sa demande ne serait pas accordée. S'il veut avoir recours à la pétition de droit il n'a qu'à s'adresser au ministère de la Justice, ce qu'il n'a jamais fait. Si je me rappelle bien, lorsqu'il m'a écrit, sa réclamation a été mise à l'étude et il a été informé que nous ne pouvions rien faire de plus.

M. BORDEN (Halifax) : Il a reçu un à compte ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est mon impression dans le moment. Je ne puis rien assurer, mais je vais immédiatement envoyer une note demandant des renseignements et je donnerai une réponse à mon honorable ami demain.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je me rappelle parfaitement avoir vu cette réclamation Elle m'a été communiquée par mon sous-ministre que je chargeai de s'enquérir si cet homme avait reçu des instructions de quelque fonctionnaire du département. La réponse fut négative et on le notifia de s'adresser au département qui l'avait employé. Je n'ai pas entendu parler de lui depuis.

M BORDEN (Halifax) : Je ne comprends pas qu'il ait négligé de répondre à la lettre de l'honorable ministre, car il m'a écrit bon nombre de lettres et il semble disposé à faire régler la chose Il dit avoir reçu instruction du percepteur des douanes, alors officier intérimaire de quarantaine, de faire ces examens, et qu'il a donné des soins pendant quelques mois.

Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital—Chemin de fer Intercolonial—Rails d'acier et attaches, $600,000.

M. BARKER : Je désire protester——

M l'ORATEUR : L'honorable député voudra-t-il attendre que la résolution soit lue en entier ?

M BORDEN (Halifax) : Il convient peut-être mieux à l'honorable député de soumettre ses observations sur cet item spécial ?

M. l'ORATEUR : Il n'y a qu'une seule motion devant le fauteuil—Que la résolution soit lue une deuxième fois.

M. BORDEN (Halifax) : Il résultera de ce principe qu'au lieu d'un seul sujet de discussion il pourra y en avoir un grand nombre, autant que la résolution renferme d'articles

M. l'ORATEUR : L'honorable député préfère-t-il discuter la résolution item par item?

M. BORDEN (Halifax) : Oui. Autrement nous aurons plusieurs sujets à discuter à la fois.

M BARKER : Avant que l'item soit adopté en dernière épreuve, je désire protester contre le fait que l'on porte cette dépense au compte du capital. Je ne veux pas, à ce dernier moment de la session, soumettre de longues observations, car j'ai déjà discuté la question assez longuement. Mon objection se résume à ceci, que l'honorable ministre ne fait en réalité qu'ajouter à la construction du chemin 13 livres de rails par verge. Les rails actuels sont de 67 livres par verge, dépense d'abord imputée sur le capital. Il met aujourd'hui des rails de 80 livres. Il a donc droit de porter au compte du capital 13 livres, et rien de plus.

C'est un des principes les plus élémentaires reconnus par toutes compagnies, compagnies de chemin de fer ou autres. Le même principe s'applique à la compagnie, même la moins importante dans le pays. Peu importe que le gouvernement possède une propriété ou que cette propriété appartienne à une compagnie, le principe est absolument le même. A moins que vous n'adoptiez un principe reconnu en tenue de livres vous ne pourrez déterminer si une affaire est conduite avec profit ou avec perte.

L'importance de l'application de ce principe ressort bien du fait que le ministre des Finances, hier même, a établi le contraste entre les résultats obtenus par le ministre des Chemins de fer et Canaux et consignés au rapport déposé sur le bureau de la Chambre et ceux de l'exploitation de la voie ferrée par ses prédécesseurs. L'absurdité d'une pareille comparaison saute aux yeux de tous ceux qui se rappellent qe le prédécesseur du ministre des Chemins de fer et Canaux a porté au compte de l'entretien de la voie ferrée et non pas à celui du capital, non seulement les 67 livres de rails, mais en outre les 80 livres par verge. En imputant ces rails sur le compte du capital, le ministre actuel, dans sa comptabilité, comparativement à celles de ses prédécesseurs,, bénéficie de $600,000 au moins. Je n'affirme pas que les prédécesseurs du ministre fûssent obligés de porter au compte de l'entretien de la voie ferrée la totalité des 80 livres par verge. Au contraire, il serait légitime de porter au compte du capital ce qu'il est convenu d'appeler les améliorations permanentes représentées dns le cas actuel par 13 livres par verge. Mais, lorsqu'on substitue des rails neufs aux rails de 67 livres par verge imputés sur le compte du capital, il est absurde de porter également ces nouveaux rails au compte du capital, et c'est là une chose dont tout homme d'affaires ici conviendra. En effet, que résultera-t-il de là ? C'est que, bien qu'il y ait des rails de 67 livres sur la voie ferrée, il figurerait 134 livres de rails dans les livres. Supposons qu'il soit question de vendre cette propriété à quelque compagnie et qu'il s'agisse de faire l'inventaire. On chargerait un comptable d'aller faire l'examen de la propriété. Il constaterait qu'il y a sur la voie des rails de 67 livres par verge, plus les 13 livres en question, mais les livres de compte établieraient qu'il a été imputé 134 livres sur le capital. Ce comptable, tout naturellement, dirait ceci: Vous avez commis une fraude ; car vos livres de compte attestent qu'il y a 134 livres de rails par verge sur la voie ferrée, tandis qu'il n'y a que des rails de 67 livres. D'après le principe appliqué par le ministre, quand il renouvellera les rails, il les imputera de nouveau sur le compte du capital, rendant l'écart encore plus frappant. Cette méthode qui consiste à porter ces frais au compte du capital et de l'entretien de la voie ferrée respectivement, est parfaitement bien comprise, et pour mon propre compte, je ne l'ai jamais entendu révoquer en doute. Que le ministre, dans sa comptabilité, suive les méthodes en vogue parmi les hommes d'affaires, et il portera au compte du capital les améliorations permanentes qu'il a fait subir au chemin de fer, et au compte de l'entretien le remplacement des 67 livres de rails par verge, outre la valeur du fer de rebut qu'il a enlevé. Qu'on suive cette méthode d'exercice en exercice, et d'une administration à l'autre, et il deviendra facile d'établir la comparaison entre les diverses exploitations. Mais d'après le système suivi par le ministre, il devient impossible d'établir la comparaison non seulement entre son régime et celui de son prédécesseur, mais encore entre deux exercices de sa propre administration. J'élève donc de nouveau la voix contre ce mode de comptabilité et je veux qu'il soit bien compris qu'en adoptant ce crédit, sans demander qu'on aille aux avis, nous n'admettons nullement la légitimité de la ligne de conduite tenue par les députés de la droite.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

Prolongement des voies de garage et amélioration des installations et du service sur le parcours de la ligne de chemin de fer Intercolonial, $135,000.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est engagé à nous fournir des renseignements sur les lignes auxquelles il veut appliquer ce crédit. Il est absent en ce moment.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne suis pas en mesure de fournir ce renseignement à l'honorable député, j'y appellerai l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux et avant la prorogation, demain, je ferai mon possible pour fournir ces renseignements à l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Il sera un peu tard.

Matériel roulant, $500,000.

M. BARKER : Je désire dire quelques mots au sujet de cet item et appeler l'attention

de la Chambre sur la question du matériel d'exploitation auquel s'applique le crédit sur le capital, et j'entends me placer au même point de vue que dans les observations que j'ai faites relativement aux crédits affectés aux rails et aux attaches d'acier. Non pas que je prétende que ce soit les item qui prêtent à la critique ; car il y a plusieurs articles de ce budget qui demandraient une discussion approfondie. Cette question du matériel d'exploitation est d'une haute importance relativement au chemin de fer Intercolonial et aux chemins de fer de l'Ile du Prince-Edouard. L'année dernière, le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est fait autoriser à consacrer une somme de $2,000,000 au matériel d'exploitation. Dans le budget actuel, il demande l'autorisation de dépenser un demi-million de dollars. Or, les principes que j'ai invoqués relativement aux rails d'acier s'appliquent également à l'item en discussion. Du moment qu'une corporation, une compagnie ou un gouvernement a porté au compte du capital les frais voulus pour certains travaux, soit qu'il s'agisse de gares, de wagons, de locomotives ou de toute autre chose, l'exploitant est obligé d'entretenir les travaux construits à même le capital. Le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux et son prédécesseur ont reçu de temps à autre certaines sommes portées au compte du capital et affectées à l'achat de matériel roulant pour cette voie ferrée. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux, en entretenant à même ses recettes les travaux ou l'outillage qu'il a payés à même le capital, constate que l'augmentation du trafic demande l'achat de nouveau matériel d'exploitation, il a droit de porter au compte du capital tous les frais relatifs à l'achat de ce nouvel outillage. Mais cela est toujours subordonné à la condition qu'il entretiendra à même le revenu l'outillage dont il a imputé l'achat sur le capital. Dans son dernier rapport, le ministre des Chemins de fer établit que sur les wagons achetés à même le capital et qu'il était de son devoir d'entretenir à même les recettes, il y en a 364 condamnés comme impropres au service. En outre, M. Muhfeld, le mécanicien en chef de son ministère, qui a été examiné comme témoin devant le comité des comptes publics, a avoué qu'en septembre dernier, il y avait de 25 à 30 locomotives qui auraient dû être condamnées ; qu'on avait déjà mis au rancart 12 ou 14 locomotives et que le reste était impropre au service. Il ajouta, au cours de sa déposition, qu'il faudrait remplacer 25 ou 30 locomotives et en imputer les frais sur le compte des recettes.

Si le ministre des Chemins de fer exploitait sa voie ferrée au point de vue des affaires, comme le font les compagnies de chemin de fer en Amérique ou ailleurs, il lui faudrait entretenir sur un bon pied d'exploitation le matériel roulant déjà acquis à même le capital. S'il avait entretenu en bon état d'exploitation les 25 ou 30 locomotives et les 364 wagons en question, au lieu de les laisser inutilisés d'année en année, il ne viendrait pas aujourd'hui nous demander ce crédit qu'il impute sur le compte du capital. Avant de venir demander au parlement un crédit imputable sur le compte du capital pour du matériel roulant, il a le devoir d'entretenir en bon état d'exploitation le matériel qu'il a à sa disposition. Avant de venir nous demander du nouveau matériel d'exploitation, il doit nous prouver qu'il utilise dans la pleine mesure de sa capacité le matériel ou l'outillage qu'il possède déjà ; c'est-à-dire qu'il doit remplacer ces 364 wagons et les 25 ou 30 locomotives que le mécanicien en chef condamne comme impropres au service. Le parlement ne doit pas accorder au ministre ce crédit de $50,000, avant qu'il s'engage à remplacer le matériel roulant condamné. A l'instar des chefs d'exploitation des chemins de fer d'intérêt privé, le ministre a le devoir d'imputer au compte des dépenses ordinaires le coût du remplacement de ces wagons et de ces locomotives. Si le parlement établissait cette règle, il protégerait par là le public et mettrait un frein aux folles prodigalités dans l'administration des chemins de fer de l'Etat. Je ne veux pas m'étendre longuement sur cette question. Les députés à qui je m'adresse savent que c'est la règle ordinairement suivie dans toute bonne exploitation commerciale. Il y a des députés de la droite qui sont intéressés dans de puissantes institutions commerciales et qui ne permettraient pas à leurs fonctionnaires de porter au compte du capital de leurs compagnies des articles de dépenses du genre de ceux que le ministre impute ici sur le capital ; mais ils leur diraient : C'est à même votre revenu que vous devez entretenir l'outillage, et bien que cela puisse gonfler vos frais d'exploitation, vous aurez au moins dit la vérité et nous serons ainsi en mesure de savoir si notre exploitation commerciale se fait à profit ou à perte. Que dirait-on d'un conseil de direction qui, d'année en année, permettrait à son chef d'exploitation de porter au compte du capital des frais imputables sur le revenu, annonçant ainsi un profit ou un dividende fictif, lorsque ce prétendu excédent est dû à ce que l'on a porté au compte du capital des frais imputables sur le revenu? Des directeurs qui se rendraient coupables de semblables irrégularités, en seraient personnellement responsables, et dans quelques pays, seraient passibles d'une peine sévère. En pareilles circonstances, je m'oppose à ce que l'on porte cet item au compte du capital. Dans la province d'Ontario, personne ne songe à diminuer le moindrement la capacité ou l'utilité du chemin de fer Intercolonial. Nous voulons que l'exploitation de ce chemin de fer soit lucrative, mais nous voulons en même temps qu'il soit exploité au point de vue strict des affaires. Je le répète, si une maison commerciale en Angleterre se permettait de falsifier les comptes comme on le fait sous le régime actuel, le

conseil de direction, dont la responsabilité à cet égard se rapproche de celle des ministres, serait tenu responsable de ses états de compte exagérés, relativement à des excédents fictifs comme ceux que le ministre publie depuis deux ou trois ans. Il est temps que cela cesse.

Embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, $50,000.

L'honorable M. HAGGART : Je regrette l'absence du ministre des Chemins de fer et Canaux. Il nous a promis de nous fournir des renseignements au sujet des frais relatifs aux améliorations qu'on a fait subir aux chemins de fer du gouvernement. Je lui ai demandé des renseignements sur la quantité des nouveaux rails d'acier posés sur la voie ; et je lui ai aussi demandé de nous renseigner sur le crédit nécessaire pour faire finir les travaux et pour acheter de nouveau matériel roulant. Je n'ai pas reçu ces renseignements, et j'espère qu'il ne me fera pas attendre jusqu'à la session prochaine. Il est essentiel que nous connaissions les modifications qu'il se propose de faire et les frais qui en résulteront. Voilà mainte et mainte fois qu'il nous promet ces renseignements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Chemins de fer sera ici avant la fin du débat, et alors l'honorable député pourra lui poser ses questions sur ces différents item.

M. BORDEN (Halifax) : Il importe que les ministres tiennent les promesses qu'ils nous ont faites à cet égard ; sans cela, à l'avenir, il nous serait impossible de laisser adopter ces crédits. Le ministre des Finances le sait, lorsqu'il s'agit d'adoption en épreuve définitive, l'opposition n'est pas tout à fait impuissante, car elle peut toujours proposer que la Chambre lève sa séance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pourrions demeurer ici un mois.

M. BORDEN (Halifax) : Nous ne voulons pas faire d'obstruction, comme le prouve notre conduite au cours de la session ; cependant, nous tenons à ce que les ministres remplissent leurs promesses.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Chemins de fer et Canaux m'a dit à différentes reprises que le sous-ministre avait télégraphié à Moncton pour obtenir des renseignements ; mais à coup sûr, quand le gouvernement décide de faire subir des améliorations à ses chemins de fer, il doit en connaître l'étendue et nous donner une estimation approximative du coût de ces travaux. Avant de venir nous demander un seul dollar, le ministre des Chemins de fer et Canaux aurait dû déposer ses renseignements sur le bureau de la Chambre.

M. BARKER : Je désire ajouter un mot aux observations du député de Lanark.

M. BARKER.

D'après ce qui s'est passé au cours de la semaine dernière, il est évident qu'il faut brider les ministres qui semblent gouverner leurs ministères en autocrates, sans tenir compte de la loi. Dans son discours du 6 mai, le ministre des Chemins de fer a déclaré avoir fait, il y a un an et demi, une convention pour 11½ milles de ce chemin de fer. Il s'est conformé à la loi en demandant des soumissions et il faut croire qu'il a accordé l'entreprise à qui de droit.

Il a fait faire des travaux sur ces 11½ milles, qui d'après sa déclaration consignée au compte rendu officiel, est une partie distincte du chemin de fer. D'après les déclarations du ministre, après avoir donné l'entreprise pour les 11½ milles en question, il entama des pourparlers avec certains députés, ceux du voisinage sans doute, qui prenaient intérêt à ces travaux, ainsi qu'avec d'autres personnes. Alors le ministre, non pas à titre de représentant du pays, du parlement ou du gouvernement, mais de sa propre autorité, sans être aucunement autorisé à faire la chose, décide qu'il est expédient d'accorder au même entrepreneur le privilège de construire les autres 31½ milles du chemin de fer. Au point de vue strict des affaires, comment le ministre a-t-il agi? Ceux qui sont au fait des travaux publics le savent, quand il s'agit de déterminer le coût de certains travaux de chemin de fer dans un district quelconque, on ne saurait prendre pour guide ou critérieum le prix des travaux dans un autre district. Dans toutes les entreprises de ce genre données par l'Etat, invariablement, ces travaux se divisent en sections, et cela pour une raison évidente ; c'est que le coût des excavations et du sautage des pierres varie sensiblement d'un section à l'autre. Il est possible que dans une certaine section, il faille faire des excavations sur une étendue de plus d'un demi mille, tandis qu'ailleurs ces travaux se borneront à 100 verges. Tout dépend donc des circonstances et du milieu où se font ces travaux ; mais le ministre en a jugé autrement et il décide que les prix stipulés pour les 11½ milles s'appliquent aux 31½ milles. Les entrepreneurs, d'ordinaire, sont censés connaître leurs propres affaires et il y a lieu de croire que l'entrepreneur en question était convaincu que le coût des excavations sur les 31½ milles ne serait pas supérieur au coût des travaux pour les 11½ milles ; mais le ministre qui est censé être chargé de veiller aux intérêts du pays, ne prend pas même la peine de s'informer s'il ne serait pas possible de faire exécuter ces travaux à un prix bien inférieur. Que fait le ministre ? Se fait-il donner une estimation ? Donne-t-il ordre à ses ingénieurs de visiter ces 31½ milles et de lui faire rapport sur le coût du terrassement, du remorquage et du sautage des pierres? Pas du tout. Le ministre donne cette entreprise sans même faire de convention et l'entrepreneur se met à l'œuvre. Voilà ce qui ressort clairement de tout ce qui a été dit dans cette Chambre.

Les travaux une fois commencés, le ministre saisit le cabinet de la question et obtient un arrêté minstériel autorisant les travaux, et cela sans même s'être procuré les devis et estimations voulus. Le ministre l'a avoué l'autre fois, il y a une semaine à peine qu'il a obtenu ces estimations, bien que ces travaux soient commencés depuis quelque temps ; et à quoi se résume ces estimations? A-t-il fait dresser par son ingénieur une estimation du prix légitime à payer à l'entrepreneur par verge de terrassement, de maçonne, de sautage des pierres et pour tout ce qui entre dans la construction d'un chemin de fer? Non. Il se fait simplement donner par son ingénieur une estimation en bloc de la totalité probable du coût des travaux ; voilà ce qu'il nous a dit. Quelle convention fait-il? Une fois qu'il a obtenu cette estimation globale du coût probable des travaux, fit-il une convention avec ses entrepreneurs pour faire les travaux au prix fixé par l'ingénieur? Pas du tout. Le ministre se contente de leur dire qu'il leur accordera le prix fixé pour les travaux primitifs. Il n'a absolument rien qui l'autorise à nous dire si le prix des travaux sera le dobule de l'estimation globale de son ingénieur ou seulement la moitié de cette estimation. Et ces messieurs prétendent agir en hommes d'affaires. Le ministre a l'appui de ses collègues dans le cabinet et de leurs partisans dans cette Chambre, et ce sont tous, je suppose, des hommes d'affaires. Au point de vue strict des affaires, voilà la transaction la plus scandaleuse qu'on ait jamais demandé au parlement d'approuver. Mais il ne s'agit pas de savoir ici si la chose a été laissée à la discrétion du ministre. Quand bien même la chose eût été la plus légitime du monde, le ministre n'avait nullement le droit de faire pareille convention. La loi définit clairement les devoirs du ministre des Chemins de fer tout comme elle définit parfaitement l'autorité du ministre des Travaux publics. Il y a toutefois cette différence entre les deux ministres ; c'est que le ministre des Chemins de fer est au-dessus de la loi. Que lui importe la loi? Il fait ce qu'il veut, et il compte sur l'appui de ses partisans au parlement qui sont bien décidés à lui prêter main-forte. Est-ce ainsi que doivent se conduire des hommes d'affaires? Pour le coup, nous serions en lieu d'attendre quelque chose de mieux de la part des députés de la droite. La session dernière, nous avons appelé l'attention sur l'administration des affaires publiques, et j'espérais que, parmi les hommes d'affaires qui siègent à la droite de l'Orateur, il se trouverait un homme assez courageux pour tenir au premier ministre ou au ministre des Chemins de fer ce langage : "M. le ministre, il faut que cela cesse, nous ne le tolérerons pas davantage." Mais apparemment ces messieurs, manquent de courage. Dans une assemblée délibérante du genre de celle-ci, on ne saurait guère s'attendre à ce que les députés prennent la parole dans cette enceinte ou même en séance de comité et votent contre leur parti. Mais pour le coup, nous étions en lieu d'espérer que quelqu'un d'entre eux se rendrait auprès des ministres, en dehors de la session ou au caucus et leur dirait : " Il faut que cela finisse, car la réputation du gouvernement et de ses partisans est en jeu, et nous ne tolérerons pas la chose plus longtemps. Le ministre en convient, il a accordé cette enreprise sans soumission. J'appelle l'attention de la Chambre sur l'article 11 de la loi de 1886 qui attribue au ministre des Chemins de fer toute autorité qu'il possède et dont voici la teneur:

> Le ministre demandera des soumissions, par voie de publicité, pour l'exécution de tous les travaux, sauf dans le cas d'urgence où tout délai serait préjudiciable à l'intérêt public, et lorsque ces travaux sont de nature à être exécutés avec plus d'économie par les fonctionnaires du ministère.

Le ministre pourra prétendre que ces travaux rentrent dans la dernière catégorie, parce qu'il ne les fait pas exécuter par les employés du ministère. Il ne prétend pas qu'il y ait eu urgence au point de l'empêcher de demander des soumissions. Ces travaux se font simplement au bon plaisir du ministre des Chemins de fer et Canaux qui, aux yeux des fonctionnaires de son ministère, passe pour un homme si habile, qu'ils approuvent les yeux fermés tout ce qu'il fait.

Je comprends facilement que les honorables députés qui siègent en face de moi envisagent la question sous un aspect différent ; mais, pour nous de la gauche, il nous paraît absolument ridicule de confier l'exercice d'une pareille autorité au ministre des Chemins de fer. Quand bien même ses collègues dans le cabinet auraient en lui une confiance absolue, ils n'ont pas le pouvoir de ratifier un acte comme celui-là ; ils sont eux-mêmes soumis à la loi, et tant que cette législation existera dans nos statuts, il leur sera défendu de faire ce qu'ils ont fait. Toute l'affaire, du commencement à la fin, est illégale, et je m'y oppose de toutes mes forces. Ce n'est pas mon intention de demander que le vote soit pris sur cette question à cette heure avancée, mais les membres de la droite nous ont tellement reproché de laisser adopter ces crédits sans protester, que je considère comme étant de notre devoir de protester contre cet oubli de toutes les dispositions établies par le parlement pour protéger le pays.

M. FARQUHARSON : Ayant déjà eu occasion de traiter cette question il y a quelques jours, je ne voudrais pas répéter ce que j'ai déjà dit à ce sujet. Cependant, comme je suis parfaitement au courant de la situation de ce chemin de fer, que je demeure dans cette partie du pays et l'ai traversée plus d'une fois, je crois devoir dire qu'il était dans l'intérêt public de confier la construction des 31 milles de chemin de fer restant à faire, à l'entrepreneur qui en avait déjà construit 11½ milles. Bien que le parti libéral se soit toujours fait un devoir de

respecter le principe qui consiste à demander des soumissions publiques pour l'exécution des entreprises du gouvernement, il y a des exceptions à toutes les règles.

M. BARKER : Est-ce que la loi permet quelque exception? Le statut est-il impératif ?

M. FARQUHARSON : Je discute la chose au point de vue des affaires, et je dis que dans les circonstances le gouvernement a agi avec sagesse. Des soumissions avaient été demandées pour la construction des premiers 11½ milles et le contrat accordé au plus bas des cinq soumissionnaires dont la soumission avait été acceptée. M. Kitchen a démontré qu'il était un excellent entrepreneur. Il n'appartient pas à notre province, mais tous les préjugés que nous pourrions avoir contre lui ont disparu en présence de la parfaite exécution de ses travaux. C'est une grande chose que d'avoir un entrepreneur consciencieux.

L'honorable M. HAGGART : Ecoutez ! écoutez !

M. FARQUHARSON : Si vous confiez l'exécution des travaux à un homme qui ne comprend pas l'ouvrage qu'il a à faire vous ne tarderez pas à avoir de la difficulté. On a demandé pourquoi le gouvernement n'avait pas accordé immédiatement le contrat pour tout le chemin de fer au lieu de l'accorder seulement pour 11½ milles. Le ministre des Chemins de fer a répondu à cette question en disant qu'une fois le tracé déterminé par les 11½ milles de chemin de fer, le gouvernement était indécis sur le point de savoir si le chemin devrait continuer par la rivière Vernon ou prendre une direction nord, et on ne pouvait pousser les travaux plus loin avant d'avoir choisi le véritable tracé.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député prétend-il que le gouvernement a accordé le contrat avant d'avoir déterminé le tracé que suivrait la voie ferrée ?

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

L'honorable M. HAGGART : Vous avez dit que vous ignoriez dans quelle direction l'on devait continuer les 11½ milles de chemin.

M. FARQUHARSON : Je n'ai pas dit cela. J'ai visité ce chemin avec le ministre des Chemins de fer et son ingénieur et nous y avons passé une journée entière. L'ingénieur de ce chemin est un homme sans reproche, il en a examiné chaque pouce, a dû faire rapport à ses supérieurs, et par conséquent lorsque la construction des 33½ milles fut accordée au même prix que pour les 11½ milles précédents, je ne crois pas que le gouvernement eût pu faire mieux. Et comme l'entrepreneur avait tout son matériel sur le terrain pour la construction de la première section de la voie ferrée, nous avons cru que personne ne serait en état d'exécuter la balance des travaux à aussi bon marché et aussi bien.

Mais je dois reconnaître que l'on s'expose à des désagréments en accordant des entreprises sans demander de soumissions, et le ministre, en agissant ainsi, s'expose beaucoup à être critiqué jusqu'à ce que les faits soient connus.

L'honorable M. HAGGART et d'autres députés : Ecoutez, écoutez.

M. FARQUHARSON : Si les honorables députés veulent bien patienter un instant je vais expliquer ma pensée. Sans doute des soumissions n'ont pas été demandées dans le cas actuel, mais il y a des exceptions à toute règle, et c'est ce qui a eu lieu dans le cas actuel. Je ne crois pas que le pays ait perdu un seul dollar par suite de cette transaction. Je suis persuadé que tout homme d'affaires aurait agi comme l'a fait le ministre des Chemins de fer. Mais le fait d'accorder des entreprises sans demander de soumissions est de nature à susciter des préventions. Toutefois, si ces honorables membres de la gauche connaissaient aussi bien les faits que je les connais, je suis convaincu qu'étant d'honnêtes gens, ils partageraient ma manière de voir. L'entreprise a été accordée à un prix raisonnable, tout à fait conforme à l'intérêt public, et il me fait plaisir, comme nouveau député, de pouvoir féliciter le gouvernement et le peuple de ce que l'opposition n'a pas trouvé de plus sérieux sujets de plainte durant la présente session.

M. LENNOX : L'honorable préopinant est d'avis que si nous étions des honnêtes gens de ce côté-ci de la Chambre, nous partagerions sa manière de voir sur cette question. Je ne veux pas proclamer que je suis un honnête homme, car lorsqu'un homme dit à tout le monde qu'il est honnête, il faut se défier de lui. L'honorable député a dit : Nous pouvions accorder l'entreprise. Je n'avais pas encore entendu dire qu'il faisait partie du cabinet ; mais comme la dissension règne au sein du ministère, il ne serait pas surprenant que d'ici à quelques jours nous apprendrions que ce compagnon du ministre des Chemins de fer et Canaux a traversé monts et vallées, est devenu membre du cabinet afin de pouvoir accorder ce contrat sans soumission. Il nous a raconté les meilleures histoires que j'aie encore entendues de la part des membres de la droite. Nous avions un bon homme, nous a-t-il dit, et notre devoir était de le garder. Voilà un principe que les membres du parti libéral devraient mettre plus souvent en pratique, car les bons hommes de côté de la Chambre, qui sont disposés à travailler dans les intérêts du pays sont plus rares qu'ils devraient l'être. Il nous a dit : nous avons un bon homme, un bon entrepreneur, un bon ingénieur—et il doit avoir ajouté un bon gouvernement. Mais il y a une chose qu'il a oublié de nous dire. Il ne nous a pas dit qu'ils avaient une bonne entreprise. Il est

certain que cet homme a dû faire une excellente affaire avec le gouvernement dans cette occasion. L'honorable préopinant prétend que les gens honorables et honnêtes ne protesteront pas contre cette transaction. Pour ma part, je suis responsable de ma conduite à mes commettants et je proteste énergiquement contre cette transaction.

Voyons quelles sont les circonstances qui entourent cette affaire. La loi dit qu'à part les cas de nécessité évidente, le gouvernement est toujours tenu de demander des soumissions. Y a-t-il urgence dans ce cas-ci ? L'honorable député ne l'a pas démontré, pas plus que les autres membres de la droite qui ont pris la parole sur cette question. Quel est le résultat de tout ceci ? C'est que si l'on peut se moquer de la loi dans un cas comme celui-là, le gouvernement ou le ministre des Chemins de fer peut faire construire un mille de chemin de fer après avoir demandé des soumissions, et en construire ensuite 999 autres milles sans soumissions. Est-ce là l'esprit du statut ? Est-ce ainsi que l'on comprend le gouvernement responsable dans ce pays ? Ce n'est pas ainsi qu'on le comprenait lorsque les libéraux étaient dans l'opposition, ou lorsque l'ncienne administration libérale était au pouvoir ; mais ceux qui administrent actuellement les affaires du pays lui ont donné cette interprétation. S'ils peuvent faire ce qu'ils ont fait jusqu'ici, il peuvent aller plus loin encore. Ce n'est que par suite d'une simple coïncidence que ces deux sections de chemins de fer, les 11½ milles et les 31½ milles font partie du même chemin de fer. Elles auraient pu tout aussi bien faire partie de deux chemins de fer différents, et les honorables membres de la droite auraient pu tout aussi bien faire la même chose. Ils auraient pu commencer par demander des soumissions pour la construction des onze premiers milles et demi, comme nous l'a dit l'honorable député (M. Farquharson) sans connaître le tracé que suivrait le chemin ou sans savoir s'il y en aurait une autre section de construite, et accorder au même entrepreneur la construction de 300 milles de chemin de fer dans une autre province, sans soumissions.

Cela indique bien où nous en sommes rendus, et sert à démontrer d'une manière encore plus évidente le point si clairement établi par mon honorable ami d'Hamilton, qu'il s'agit là d'une violation distincte de la loi par le gouvernement. Je comprends que l'on n'a pas l'intention de prendre le vote sur cette question. Mais je veux que le gouvernement comprenne que nous protestons. Il est possible que nous ne puissions remédier au mal pour le moment, mais nous ne voulons pas qu'il recommence. Nous avons appelé l'attention des membres de la droite sur cette question comme sur un grand nombre de violations du principe de gouvernement constitutionnel et responsable dont ils se sont rendus coupables dans le passé. Ne sont-ce pas les vieux libéraux qui ont réclamé à grands cris le gouvernement responsable ? Si ces hommes pouvaient contempler ce soir ce qui se passe dans ce parlement, ils s'empresseraient de regagner leur retraite plutôt que de s'associer avec n s prétendus libéraux d'aujourd'hui.

Canal de la Trent—Construction (à voter de nouveau), $300,000.

L'honorable M. HAGGART : Nous avons discuté en comité des subsides, la réclamation de MM. Corry et Laverdure, qui avaient entrepris la construction de ce canal. Cette réclamation a été traitée d'après un mode particulier. J'ignore si elle a été soumise à la cour de l'Echiquier, au moyen d'une pétition de droit, et si le gouvernement s'est défendu, ou bien si la cause a été soumise d'après un mode particulier comme dans la cause de MM. Mackenzie et Mann. Cependant, j'ai compris d'après les paroles du ministre des Chemins de fer que ces entrepreneurs avaient réussi à obtenir une décision en leur faveur pour un montant d'environ $126,000. Y a-t-il une partie quelconque de ce crédit qui soit destinée à payer cet arbitrage?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Ceci est le crédit pour l'année prochaine.

L'honorable M. HAGGART : Non, l'honorable ministre veut faire adopter un crédit pour le présent exercice—il demande qu'on lui vote de nouveau une somme de $300,000 pour la construction.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ce crédit est pour le prochain exercice. Nous espérons payer tout ce qui peut être dû à même les crédits du présent exercice.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre se propose-t-il de payer ces $126,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai expliqué cette affaire au moins quatre fois depuis le commencement de la session ; mais comme l'honorable député a posé la question, je suis prêt à lui expliquer l'affaire encore une fois. Les entrepreneurs choisirent comme ingénieurs MM. Hobson, Surtees et Brophy; tous examinèrent la réclamation pour ces travaux additionnels, établirent l'exactitude et l'équité des prix et firent rapport que sur cette réclamation dépassant $400,000, l'ingénieur en chef pouvait, à leur avis, accorder $126,000—je crois que l'honorable député a donné le montant exact. Ce rapport a été produit après l'ouverture de la session, et c'est là tout ce qui a été fait jusqu'à présent dans cette affaire. Un surcroit d'ouvrage a empêché le conseil des ministres de régler cette question d'une manière finale.

L'honorable M. HAGGART : Je dois protester contre le système suivi par le ministre des Chemins de fer et Canaux. En vertu d'un contrat——

M. l'ORATEUR : Je dois rappeler à l'honorable député que nous ne sommes pas en ce moment en comité des subsides, et le règlement ne permet pas à un honorable député de prendre la parole plus d'une fois sur aucune question.

L'honorable M. HAGGART : J'ai simplement posé une question au ministre des Chemins de fer.

M. l'ORATEUR : Je dois rappeler à l'honorable député que nous ne sommes pas en comité des subsides, mais bien en frais d'adopter les crédits en dernière délibération.

L'honorable M. HAGGART : Il m'est facile de me conformer au règlement. Je propose que cet item soit retranché.

M. l'ORATEUR : Comme l'honorable député a déjà parlé, il n'a pas le droit de faire une motion.

M. CASGRAIN : Je propose que ce crédit soit retranché.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si cette motion a pour résultat d'empêcher l'adoption de ce crédit, cela nous obligera à suspendre les travaux pour l'année, et toutes les parties intéressées se trouveront placées dans une position excessivement difficile. L'honorable député ferait bien de songer à ce résultat.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre peut rétablir l'item s'il le veut.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je laisse à l'honorable député la responsabilité de sa conduite.

L'honorable M. HAGGART : Voici une réclamation produite par une société d'entrepreneurs contre le gouvernement. C'est au sous-ministre que la loi impose la responsabilité de se prononcer sur la validité des réclamations des entrepreneurs. Dans le cas actuel, le sous-ministre refuse de certifier que les enterpreneurs ne peuvent obtenir d'argent du gouvernement sans le certificat de l'ingénieur eu chef, et ce dernier, en refusant de certifier le compte, déclare virtuellement que les entrepreneurs n'ont pas droit au montant qu'ils réclament. Comment le ministre des Chemins de fer s'y prend-il pour surmonter cette difficulté ? Au lieu de s'adresser à la cour spécialement établie dans le but de découvrir si les réclamations des entrepreneurs sont bien fondées ou non, il soumet la cause à un tribunal d'arbitrage composé d'ingénieurs. J'ignore quelle cause leur a été soumise; tout ce que je sais, c'est que les procédures n'ont pas été dirigées par le ministre de la Justice. Le gouvernement n'a pas cherché à faire valoir ses droits, et la légalité de la réclamation n'est pas décidée. Ces arbitres ont fait leur rapport au sous-ministre des Chemins de fer, qui, après tout, est celui qui doit certifier le compte, si l'on veut que la réclamation soit payée. Le ministre des Chemins de fer nous a dit que son sous-ministre a refusé de certifier les montants. Le ministre nie-t-il cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : J'ai demandé au ministre en présence du sous-ministre, si ce dernier, sur la recommandation des trois ingénieurs, avait modifié son rapport. Le sous-ministre répondit au ministre négativement, et le ministre communiqua sa réponse à la Chambre. Ce que voyant, le ministre met ce rapport de côté et a recours à un arrêté ministériel pour faire voter le montant par la Chambre. Je prétends que nous devrions pouvoir nous renseigner sur cette question, et obtenir la promesse du ministre que ces $300,000 que nous sommmes appelés à voter pour le canal de la Trent, seront dépensés sur ce canal, et non employés à d'autres fins. La loi exige que toute dépense faite sur le canal de la Trent soit certifiée par le sous-ministre et non ordonnée par un arrêté ministériel mettant de côté le rapport du sous-ministre, le tout fait contrairement à la loi et contrairement au contrat intervenu entre le gouvernement et les entrepreneurs. En vertu du contrat, c'est l'ingénieur en chef qui doit décider si l'ouvrage a été exécuté d'après les plans et devis. Ils refusent de certifier le montant, le ministre des Chemins de fer met de côté son propre ingénieur en chef, et demande à trois autres ingénieurs de venir lui aider à convaincre ce fonctionnaire. Ce dernier refuse d'appuyer la recommandation des trois ingénieurs, et le ministre des Chemins de fer est obligé d'avoir recours à un arrêté ministériel. Aujourd'hui, je demande que l'on nous donne l'assurance que ce crédit ne sera pas employé au paiement d'une réclamation aussi illégale que celle-là. Le contrat intervenu entre le ministre et ses deux entrepreneurs, stipule que l'ingénieur en chef sera celui qui devra accepter l'ouvrage, et il refuse de le faire. Si l'ingénieur en chef se trompe, il y a un remède. Le parlement, pas plus que le peuple de ce pays, ne veut être lié par l'opinion de l'ingénieur en chef. S'il se trompe, il existe une cour de justice, la cour de l'Echiquier, qui est chargée de décider si l'ingénieur en chef se trompe ou non.

Le PREMIER MINISTRE : Il est assez difficile de comprendre où veut en arriver l'honorable député.

M. COCHRANE : Principalement lorsque vous ne voulez pas comprendre.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne crois pas que mon honorable ami le comprenne lui-même.

M. COCHRANE : Oui, je le comprends.

Le PREMIER MINISTRE : Dans ce cas je le regrette pour l'intelligence de mon honorable ami. L'ex-ministre des Chemins de fer veut obtenir l'assurance que cet argent ne sera pas employé à autre chose qu'aux

travaux du canal de la Trent. Il demande là une chose dont la nécessité ne se fait nullement sentir. L'argent est voté pour le canal de Trent, et l'auditeur général verra à ce qu'il ne soit pas employé à une autre fin. Il est tout simplement puéril de formuler une semblable demande. Le crédit lui-même indique qu'il devra en être ainsi. Quelle assurance l'honorable député peut-il exiger de plus que le fait que le parlement a voté cet argent dans un but spécial, c'est-à-dire pour être dépensé sur le canal de la Trent ? Je le répète, il est puéril de vouloir exiger une garantie que l'argent sera ainsi dépensé. Mon honorable ami se trompe également quant au but qu'il veut atteindre en demandant que ce crédit soit laissé de côté. Ce qu'il vise c'est le contrat accordé à MM. Corry et Laverdure' deux hommes qui ont entrepris la construction d'une section du canal de la Trent. Or, si je comprends bien, ces entrepreneurs ont présenté un compte qui a été contesté. L'honorable député prétend que ce compte doit être payé après avoir été approuvé par l'ingénieur en chef du ministère. Certainement qu'il doit être payé, et l'auditeur général verra à ce qu'il ne soit payé à Corry et Laverdure que lorsqu'on lui aura fourni le certificat de l'ingénieur en chef du ministère. Dans les circonstances ce dernier est donc le véritable arbitre dans la cause. S'il survient une difficulté entre les entrepreneurs et le ministère, le contrat cité par mon honorable ami stipule que dans ce cas l'ingénieur en chef sera l'arbitre suprême. Rien ne peut être payé sans qu'on ait obtenu ce certificat de l'ingénieur en chef. Mais il y a plus, il peut arriver que ce fonctionnaire refuse de certifier le compte, il peut prétendre qu'il est contesté, que quelqu'un fait erreur. Les entrepreneurs produisent un compte, et je comprends que l'ingénieur en chef refuse de l'approuver. Nous voilà donc en présence d'une difficulté que les cours de justice doivent être appelées à décider. Jusque-là tout est bien. Personnellement, je ne connais rien de ce contrat, la question n'a pas été soumise au conseil, et je parle en m'appuyant simplement sur ce qui a été dit par le ministre des Chemins de fer et par le député de Lanark. Si je comprends bien la cause, l'ingénieur en chef, s'apercevant que son opinion était discutée, avant d'émettre son certificat, a cru prudent d'obtenir l'opinion de trois ingénieurs experts sur la question, au lieu de la soumettre aux cours de justice.

L'honorable M. HAGGART : Prétendez-vous que l'ingénieur en chef a pensé à cela ?

Le PREMIER MINISTRE : Je le crois, d'après ce qui a été dit à ce sujet dans la Chambre.

L'honorable M. HAGGART : J'ai demandé au ministre des Chemins de fer si son ingénieur en chef avait accepté l'opinion des trois ingénieurs à qui on avait demandé de préparer un rapport sur la qustion, et l'ingénieur en chef, qui se tenait près du ministre, lui donna instruction de répondre négativement.

Le PREMIER MINISTRE : Dans ce cas l'honorable député devrait être satisfait. Si l'ingénieur en chef refuse d'accepter le compte, ce dernier ne sera pas payé. L'honorable député devrait savoir cela.

L'honorable M. HAGGART : Non, je ne le sais pas.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député devrait le savoir, car ces comptes doivent être approuvés par l'ingénieur en chef. Ce dernier a cru devoir obtenir l'opinion d'autres ingénieurs distingués. Je connais personnellement un de ces ingénieurs, M. Hobson, du chemin de fer du Grand Tronc ; je crois qu'il est bien connu dans tout le pays. Je ne sache pas qu'il existe une autorité plus compétente que M. Hobson. Je n'ai pas l'honneur de connaître personnellement le deuxième de ces arbitres, M. Surtees, mais il demeure à Ottawa où sa réputation n'est plus à faire. Quant au troisième ingénieur, M. Brophy, je le crois également très compétent.

M. COCHRANE : N'est-il pas arrivé souvent que le conseil de la Trésorerie a infirmé les décisions de l'auditeur général ?

Le PREMIER MINISTRE : L'ingénieur en chef et le chef de la Trésorerie ont le droit d'infirmer les décisions de l'auditeur général. Mais chaque fois qu'ils en agissent ainsi, leur infirmation est soumise au parlement qui a le droit de l'approuver ou de la critiquer. Dans le cas actuel, je crois que l'ingénieur en chef ne fera pas ou n'a pas fait de rapport jusqu'à présent. Tant que ce rapport ne sera pas produit on ne peut s'occuper de la question, il faut donc avoir recours au moyen prévu par la loi, qu'il soit favorable ou non. L'honorable député a déclaré, il y a un instant, qu'il protestait parce qu'on ne se conformait pas à la loi. Il n'a pas raison de parler ainsi. L'ingénieur en chef devra préparer un rapport d'une manière ou d'une autre. Mon honorable ami prétend aussi qu'au lieu de soumettre cette question à des arbitres on aurait dû la soumettre à la cour d'Echiquier. C'est là le moyen prévu par la loi pour ceux qui ne peuvent s'entendre. Leurs différends doivent être réglés par les cours de justice, et la cour de l'Echiquier est établie pour décider les difficultés qui peuvent survenir entre la Couronne et ses sujets. Il existe un autre moyen de décider cette question. Dans un grand nombre de cas, l'arbitrage a donné autant de satisfaction que les cours de justice, mais jusqu'à présent, il n'y a rien dans cette affaire qui indique que des arbitres ou une cour de justice aient été appelés à se prononcer sur le différend. Toute l'affaire est encore pendante et elle devra être décidée conformément aux règles établies par la loi.

M. BORDEN (Halifax) : S'il n'y a pas eu d'arbitrage il serait intéressant de savoir ce qui a eu lieu au sujet de cette affaire. Est-ce simplement le fait que l'ingénieur en chef s'est trouvé en présence de difficultés tellement grandes, qu'il a dû avoir recours à l'aide de trois autres ingénieurs ? L'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer est un homme d'une grande expérience, qui n'a jamais eu peur de s'occuper d'une question de cette nature dans le passé, en autant que j'ai pu m'en rendre compte, et je puis difficilement croire que cette réclamation présentait des difficultés telles qu'il s'est déclaré incapable de les résoudre et a dû appeler à son aide d'autres ingénieurs du pays. Si ce n'est pas cela, qu'est-ce ? A-t-on référé la question à quelqu'un, et dans l'affirmative, quel en a été le résultat ? Nous ignorons complètement ce qui s'est fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tous les documents ont été produits.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'est pas à ma connaissance que l'on ait produit des documents contenant des renseignements sur ces questions. Il arrive quelquefois que des documents non imprimés soient produits par certains ministres d'après un mode de procéder qui n'est pas de nature à en porter le contenu à la connaissance de la majorité des membres de cette Chambre.

L'honorable M. HAGGART : Je ne les ai pas eus et je ne crois pas qu'ils aient été déposés sur le bureau de la Chambre.

M. BORDEN (Halifax): Pour ma part, je ne les ai pas eus, et le député de Lanark-sud dit la même chose.

L'honorable M. HAGGART : Ils n'ont pas été déposés sur le bureau de la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : J'ignore quels sont ceux qui ont eu l'avantage de prendre connaissance de ces documents. Le député de Lanark-sud nous a dit que le ministre des Chemins de fer avait l'intention de s'adresser au conseil——

L'honorable M. HAGGART : Il a dit qu'il s'était adressé au conseil, mais que l'arrêté n'avait pas encore été adopté.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Chemins de fer a cherché à se faire autoriser à payer cet argent sans avoir obtenu le certificat de l'ingénieur en chef. C'est ce que le député de Lanark-sud a blâmé et c'est également ce que le premier ministre semble trouver bien.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dit à l'honorable député que je ne me rappelais pas que la question eût été soumise au conseil. Je suis à peu près certain qu'elle ne l'a pas été.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Chemins de fer nous a dit avoir préparé un rapport au conseil recommandant le paiement, mais le conseil ne s'était pas prononcé sur la question.

Le PREMIER MINISTRE : C'est possible.

M. BORDEN (Halifax) : Le premier ministre s'apercevra peut-être que cette question mérite d'attirer son attention plus qu'il ne le croit. Quant aux décisions rendues par l'auditeur général, elles ont été infirmées plusieurs fois, et durant la présente session, la Chambre a été appelée à déterminer l'emploi des deniers publics, votés par le parlement, pour des fins qui paraissaient tout à fait étrangères au crédit. Quant il s'est agi de discuter l'emploi de l'argent voté pour les édifices publics du Yukon, j'ai fait remarquer que des montants considérables avaient été pris sur ces crédits pour payer les frais d'entretien des fonctionnaires demeurant dans cette partie du pays. On a également attiré l'attention de la Chambre sur des montants peu considérables, il est vrai, mais appartenant quand même au trésor public de ce pays, que le parlement avait votés pour le recensement de 1901 et qui ont été appliqués à d'autres fins. Il existe des questions qui doivent nécessairement être l'objet de la critique de l'opposition et des questions que le premier ministre devrait nous remercier de soulever afin de lui permettre de conseiller aux membres de son cabinet d'être plus prudents à l'avenir et de ne pas exposer le gouvernement à la critique qu'il a si bien méritée dans le cas actuel. J'aurais cru que le premier ministre se serait efforcé de remercier le député de Lanark-sud d'avoir fait allusion à ces questions dans les termes dont il s'est servi, et je répète que le sujet que nous discutons actuellement méritera d'être pris en sérieuse considération par le conseil, lorsque le ministre des Chemins de fer le lui soumettra de nouveau.

M. LENNOX : Je regrette que la fin de la session soit aussi rapprochée et qu'une foule de questions aussi importantes soient soumises à la considération de la Chambre quelques jours avant la prorogation. Le chef de la droite a prétendu avoir trouvé dans les paroles du député de Lanark-sud assez de renseignements pour constituer un argument en réponse à cet honorable député. Je ne possède pas toute l'habileté du premier ministre, mais je crois tout de même, qu'il a soulevé, au cours de ses remarques, une question qu'il est très important que le gouvernement prenne en sérieuse considération à l'avenir, et j'espère qu'il accueillera cette remarque avec bienveillance. Il est évident que le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux agit en vertu d'un pouvoir qui lui est délégué. Il agit en vertu de l'autorité que lui confère un statut et dont il ne peut outrepasser les dispositions. C'est lui que la loi indique comme devant décider certaines questions résultant de contrats. C'est un

principe de loi universellement connu que la personne revêtue d'une autorité qui lui est déléguée ne peut à son tour déléguer cette autorité à une autre. Je crois donc devoir faire remarquer au gouvernement que l'on n'a pas le droit de conférer à ces trois ingénieurs le pouvoir qui peut être exercé par le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux. Par conséquent, si l'on s'en tient à cette ligne de conduite, je soumets avec toute la déférence possible, mais aussi avec une certaine confiance, qu'à moins d'une disposition expresse au contraire, contenue dans le statut, cette autorité déléguée doit être exercée uniquement par le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, et cela, sans le concours d'étrangers qui peuvent avoir été choisis pour l'aider de leurs connaissances à ce sujet, quelque savants qu'ils puissent être.

M. CASGRAIN : M. l'Orateur, je demande la permission de retirer ma motion.

La motion est retirée.

Sur motion du premier ministre, la séance est levée à 10 heures 20 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 15 mai 1902.

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

COMMISSAIRES ET AGENTS DU CANADA DANS LE ROYAUME-UNI.

M. BOURASSA demande :

Le gouvernement sait-il que les commissaires et agents de la Puissance du Canada dans le Royaume-Uni sont obligés de payer la taxe sur le revenu tandis que les ambassadeurs, consuls et agents étrangers n'y sont pas tenus? Est-ce l'intention du gouvernement d'appeler l'attention des autorités britanniques sur cet état de choses ?

Le PREMIER MINISTRE (très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je dois dire à mon honorable ami que l'attention du gouvernement n'avait pas encore été attirée sur cette question, mais nous allons l'étudier à brève échéance.

INSPECTION DU PETROLE.

M. OLIVER : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire savoir, bien que je regrette que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Bernier) ne soit pas à son siège, ce qui a été décidé au sujet de l'inspection du pétrole, à la suite du débat qui a eu lieu sur cette question, il y a quelque temps.

Le PREMIER MINISTRE : J'espère que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur sera ici dans quelques minutes, peut-être avant la suspension de la séance, et je demande à mon honorable ami de renouveller sa question quand il arrivera.

IMPOTS SUR LES TERRES DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. OLIVER : Je désire savoir si l'honorable ministre de la Justice a fait une déclaration concernant la procédure à suivre pour faire décider par les tribunaux la question de taxer les terres de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'avais compris que l'honorable ministre devait faire une déclaration dans ce sens, lorsqu'il s'agirait de voter son budget, mais j'ignore s'il l'a fait, et je tiens à être renseigné.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois pouvoir donner à l'honorable député le renseignement qu'il demande. La question a été confiée au commissaire des terres, de mon ministère, et au sous-ministre de la Justice qui, depuis le commencement de la session, cherchent à trouver un moyen de la soumettre aux tribunaux aussitôt que possible. Le ministre de la Justice et moi-même avons donné des ordres pour que la chose ne souffre aucun retard. Les deux fonctionnaires qui en sont chargés y travaillent assidument, et je suis certain que l'affaire sera prête très prochainement.

M. OLIVER : L'honorable ministre peut-il nous donner une idée de l'attitude que le gouvernement entend prendre devant la cour ? Le gouvernement a-t-il pris une décision sur la date à laquelle ces terres pourront être taxées?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Vous voulez parler de la date à laquelle ces terres pourront être taxées, de l'avis du gouvernement ?

M. OLIVER : Oui.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis rien dire de positif sur ce point. J'ai discuté la question avec le sous-ministre de la Justice, quand je l'ai mis en possession de tous les faits et je lui ai demandé de l'étudier à fond. L'affaire serait plus avancée s'il n'avait pas été obligé d'aller en Angleterre, depuis. Les instructions qu'il a reçues sont de présenter la cause sous le jour le plus favorable possible aux prétentions de ceux qui désirent que ces terres soient taxées. Aucune décison n'a encore été prise, sur ce point.

M. OLIVER : Comme la question est très importante je voudrais savoir si la décision doit être prise par le sous-ministre de la Justice ou par le gouvernement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce n'est pas le sous-ministre qui sera responsable de la décision. Il étudiera la question sous tous ses aspects, et après avoir examiné

la loi et les précédents qui peuvent s'appliquer à ce cas, il fera rapport au gouvernement, qui prendra une décision.

EMPLOYES DE LA CHAMBRE.

M. MORIN : M. l'Orateur, comme l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas à son siège, je demanderai à l'honorable premier ministre s'il ne pourrait pas transporter gratuitement de Montréal à l'est les employés de la Chambre qui ont été occupés ici pendant la session. La session a été courte, les dépenses ici sont très élevées et cette année il leur restera très peu de chose à rapporter dans leurs familles, et si le gouvernement leur accordait un passage gratuit de Montréal vers l'est, ils lui en seraient reconnaissants.

M. L'ORATEUR : Si l'honorable député veut faire un discours et non poser une simple question, je lui demanderai d'attendre que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

M. MORIN : J'ai dit tout ce que j'avais à dire.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement s'occupera de cette affaire.

M. MORIN : Merci.

COMPAGNIES A FONDS SOCIAL.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (nº 161) concernant l'institution des compagnies à fonds social par lettres patentes.—(Le premier ministre).

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. le président, le bill qui est maintenant soumis au comité, paraît formidable, mais, en réalité, les changements proposés se résument à très peu de chose.

Le but du gouvernement en présentant ce bill, est de rendre la formation des compagnies à fonds social, plus conforme aux exigences du commerce moderne. Nous sommes d'opinion que la loi actuelle et la procédure suivie pour la formation de ces compagnies sont compliquées, peu satisfaisantes et surannées. Tout avocat qui a eu à s'occuper de la formation d'une compagnie en vertu de la loi actuelle concernant la formation des compagnies à fonds social, admettra que cette loi a besoin d'être amendée. Le principe admis dans les pays où les affaires se font d'après les méthodes modernes, c'est que lorsqu'il s'agit de compagnies industrielles, il faut rendre la formation de ces compagnies aussi rapide, aussi facile, aussi peu coûteuse que possible. Voilà le principal but du gouvernement, en présentant ce bill. Les dispositions générales instituant les compagnies à fonds social, restent en partie les mêmes et les changements sont peu nombreux.

La loi actuelle a eu pour effet de détourner les gens de s'adresser au gouvernement fédéral. Ils préfèrent s'adresser aux gouvernements des différentes provinces et même des différents Etats de l'Union pour obtenir des chartes. On admettra que notre loi devrait être telle que les gens ne soient pas forcés d'aller à l'étranger pour obtenir le droit de faire des affaires au Canada. Le bill a été déposé, au Sénat d'abord, parce qu'on a cru que la Chambre haute pourrait peut-être consacrer plus de temps que cette Chambre à l'étude de ses différents articles. Si quelqu'un croyait qu'il serait utile d'apporter quelque changement important à aucun des articles, il pourrait étudier la question et proposer un amendement à la prochaine session.

Notre intention est de faire adopter le bill à présent, afin que la procédure à suivre pour former les compagnies par actions soient modernisées. Cette question des compagnies par actions a vivement préoccupé l'opinion publique tant en Angleterre qu'aux Etats-Unis, et je crois que la méthode anglaise est la plus simple de toutes. Dans le bill actuel nous avons autant que possible appliqué le principe sur lequel repose la loi anglaise. Un grand nombre des articles du bill ne sont qu'une répétition de l'ancienne loi. L'article 2 est une innovation, mais il ne fait que déclarer quelles sont les compagnies auxquelles le bill s'appliquera. L'article 5 dit : " Quand cinq personnes ou plus en feront la demande, le secrétaire pourra accorder une charte ". Cela évitera de longues procédures, des délais pour les avis et l'ennui d'aller d'un ministère à l'autre. C'est à peu près ce que décrète la loi d'Angleterre.

L'article 13 est aussi du nouveau ; il permet à ceux qui ont déjà obtenu une charte dans une province ou dans un pays étranger d'obtenir une charte fédérale. De sorte que ceux qui, par exemple, auraient une charte dans Ontario et désireraient faire affaire dans une autre province, n'auraient qu'à venir ici et obtenir une charte fédérale à très peu de frais. De la même manière, une compagnie américaine qui voudrait obtenir une existence légale au Canada n'aurait qu'à s'adresser au gouvernement canadien. Dans le même article les précautions nécessaires sont prises pour empêcher tout abus.

L'article 18 décrète qu'une compagnie ne pourra pas commencer son exploitation avant que 10 pour 100 de son capital autorisé n'ait été souscrit et payé. L'ancienne loi concernant les compagnies par actions avait pour but d'empêcher ces compagnies de se lancer dans les affaires avant de s'être mises en mesure de pouvoir répondre à leurs obligations. Beaucoup des dispositions de l'ancienne loi sont devenues ridicules. Par exemple, l'article qui exige qu'une compagnie ait déjà payé une certaine somme avant de pouvoir obtenir sa charte, a du moins pour lui le mérite de l'antiquité. Le premier avocat venu vous dira que la coutume est celle-ci : la compagnie emprunte d'une banque la somme nécessaire

pour faire son dépôt et quand elle a obtenu sa charte elle retourne l'argent à la banque. Dans le bill actuel, cette formalité est remplacée par l'obligation de souscrire et de payer de bonne foi 10 pour 100 du capital autorisé, et cette disposition me paraît offrir toutes les garanties nécessaires.

A l'article 35 il est dit qu'une compagnie ne pourra pas employer ses fonds pour acheter des actions dans une autre compagnie, sans y être autorisé par un règlement à cet effet qui aura été adopté par les deux tiers, en valeur, des actionnaires, à moins qu'il n'y ait dans la charte une disposition spéciale permettant cette opération. On s'est souvent plaint de ce que la loi actuelle n'est pas suffisamment élastique sous ce rapport. Il arrive assez souvent qu'une compagnie commerciale désire prendre des actions dans une autre compagnie pour se protéger contre les mauvaises créances, et cela sans encourir aucune responsabilité au point de vue de l'administration générale de ses propres affaires. Le bill actuel, tout en conservant les garanties nécessaires, permettra ces opérations.

L'article 46 est nouveau.

L'article 47 pourvoit aux emprunts que pourra faire la compagnie. Cette disposition est empruntée à la loi d'Ontario, qui a été mûrement étudiée par les avocats et les banquiers, et dont le fonctionnement paraît donner entière satisfaction.

L'article 79 a trait à l'inspection des affaires de la compagnie, et n'existait pas dans l'ancienne loi. Il y a deux manières d'obtenir cette inspection ; dans le premier cas, un groupe d'actionnaires représentant un quart du capital de la compagnie, peut s'adresser à un juge pour obtenir un exament des affaires de la compagnie. Cela est destiné à protéger la minorité des actionnaires qui pourraient être d'avis que la majorité ne gère pas les affaires de la compagnie comme elles devraient l'être.

M. BELL : Cette inspection peut-elle avoir lieu en aucun temps ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En aucun temps, à la demande d'un groupe d'actionnaires ne représentant pas moins d'un quart du capital.

M. BELL : On pourra peut-être profiter de cela pour embarrasser la compagnie.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La demande d'inspection devrait être appuyée de preuves suffisantes pour convaincre le juge que cette inspection est nécessaire, et la décision est laissée à la discrétion d'un juge de la cour Supérieure.

L'article 89 décrète que des rapports seront régulièrement faits au gouvernement. Voilà, je crois, toutes les innovations que contient le bill.

Article 13.

M. BORDEN (Halifax) : Je me suis d'abord opposé à l'adoption de ce bill, vu l'heure avancée de la session. Le ministre de la Justice m'a ensuite expliqué que ce bill n'apporte que très peu de changements à l'ancienne loi et m'a indiqué les dispositions nouvelles. Je n'ai pas eu le temps de constater par moi-même quelles modifications ce bill apporte à la loi actuelle. Je prends sa parole sur ce point, et d'ailleurs c'est le gouvernement qui sera responsable de sa loi. Quant à cet article 13, j'ignore s'il est basé sur une loi déjà existante ; mais à la simple lecture, il me parait offrir des difficultés dans l'application. La dernière partie du premier paragraphe dit :

Après l'émission des lettres-patentes, la compagnie sera régie à tous égards par les dispositions de la présente loi, sauf que la responsabilité des actionnaires envers les créanciers de l'ancienne compagnie demeurera ce qu'elle était à l'époque de l'émission des lettres-patentes.

Aux Etats-Unis, il existe une difficulté par rapport aux compagnies qui ont deux chartes dont les dispositions sont parfois incompatibles. D'après cet article, certaines dispositions du projet de loi à l'étude seront applicables à la compagnie et elle pourra être constituée en corporation sous l'empire des lois d'un pays étranger, qui ne sont pas sous tous les rapports semblables à notre loi. L'application de cette dernière peut être assez difficile, mais je ne crois pas qu'il soit dangereux de l'adopter ; on pourra l'amender dans la suite si c'est nécessaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce point a été beaucoup étudié lorsqu'il s'est agi de l'érection en corporation des compagnies par actions. Les provinces ont des lois qui permettent d'accorder des patentes aux corporations étrangères, et d'après ce bill, on pourrait faire absolument la même chose. S'il survient des difficultés dans son application, et c'est le seul moyen de voir s'il est difficile à appliquer, nous pourrons l'amender de temps à autre.

M. BORDEN : Je trouve que les frais imposés par l'exécutif dans le passé, pour l'obtention de lettres patentes, sont beaucoup plus élevés qu'ils ne le sont dans certains autres pays. Ainsi, en Nouvelle-Ecosse, il arrive souvent que des armateurs qui ont de douze à quinze vaisseaux, et cela, pour des raisons bien connues parmi ceux qui s'occupent de commerce maritime, forment une compagnie par actions, chacun de ces vaisseaux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Prenune compagnie par actions, pour chacun de ces vaisseaux.

M. BORDEN : D'ordinaire, ils viennent ici, parce que leurs vaisseaux naviguent dans toutes les parties du monde. Il en résulte que les frais sont considérables. Il y a quelques années, j'ai soumis ce point à l'attention du secrétaire d'Etat, car, les frais payés au gouvernement représenteraient en définitive une somme plus élevée si l'on exigeait

moins dans chaque cas, parce qu'il se ferait plus de demandes.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami vient de faire une observation importante, et il faudrait tâcher de préparer un tableau des frais à payer, d'après lequel ces frais seraient en raison directe de l'importance des affaires qui auraient provoqué la demande de constitution en corporation. Cela permettrait d'ériger en corporation à très peu de frais des compagnies comme celles dont mon honorable ami vient de parler.

M. BORDEN : Comme le dit l'honorable ministre de l'Intérieur, il peut se faire que les dispositions de la loi aient été éludées bien souvent dans le passé, ou qu'on ait cherché à les éluder de la façon qu'il vient de le dire. Je doute que ces tentatives soient condamnées par un tribunal judiciaire. Je ne vois rien dans le statut qui empêche d'éluder la loi à l'avenir, et par conséquent, je ne vois pas qu'il y ait progrès sous ce rapport. Je ne suis pas en mesure de proposer de modification qui soit de nature à donner plus d'efficacité à cet article.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député voudra bien remarquer que le bill ne tend pas à établir qu'il faudra payer une somme d'argent déterminée pour la constitution d'une compagnie en corporation.

Article 38.

M. BORDEN : En subordonnant les droits des actionnaires ordinaires aux droits de ceux qui possèdent des actions privilégiées, cet article peut créer une injustice. Toutefois, il est peut-être impossible de prévoir tous les cas de ce genre, et je ne m'opposerai pas à ce que l'article soit adopté dans sa teneur actuelle, sauf à l'amender plus tard si c'est nécessaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que cet article est virtuellement semblable dans sa teneur à la loi actuelle. Il y a eu amendement en 1900.

Article 51.

M. BORDEN : Je ferai remarquer au ministre qu'il est dit dans cet article qu'il ne s'apliquera pas aux compagnies dont les actions sont inscrites sur le tableau des valeurs et sujettes aux opérations de la Bourse. C'est bien général. Que signifient ces mots-là ? Il y a une demi-douzaine de Bourses au Canada. Quel sera l'effet de cette disposition ?

M. BELCOURT : On a dû emprunter cela à la loi anglaise.

M. BORDEN : Probablement, puisqu'il n'y a qu'une Bourse en Angleterre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas que cela soit emprunté à la loi anglaise. Mon honorable ami voudra bien remarquer que le paragraphe deux fait disparaître, en ce qui concerne les actions inscrites à la Bourse, la dispositon de l'article 51 en vertu de laquelle tout transport d'actions doit être noté dans le livre des transports de la compagnie, pour être valable.

M. BORDEN : Qu'entendez-vous par le mot Bourse? Supposons que l'on constitue une compagnie en corporation en Nouvelle-Ecosse, où il n'y a pas de Bourse. Les actions ne paraissent que sur la liste de Montréal ; la Bourse de Montréal doit-elle représenter à elle seule tout ce qu'il faut entendre par Bourse d'après le statut, ou bien le transport pourrait-il s'effectuer par l'endossement du titre de l'action à la Nouvelle-Ecosse?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'il y ait de difficultés. Les règlements de la compagnie pourvoieront à ce que les titres d'actions soient transférables de main à main. Il n'y a pas de raison pour qu'il en soit autrement.

M. BORDEN : Je crois que nous donnerions mieux à cet article le sens qu'il doit avoir si nous y remplacions le mot " Bourse " par les suivants : " N'importe quelle Bourse autorisée et reconnue."

Le MINISTRE DU COMMERCE : Qu'entendez-vous par là?

M. BORDEN : La Bourse de Montréal ou de Toronto.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les tribunaux en décideront comme ceux d'Angleterre décident ce que veut dire un marché libre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ne vaudrait-il pas mieux dire constituée en corporation que " reconnue "? Il y a nombre de bourses qui ne sont pas reconnues officiellement et qui se trouvent de beaucoup inférieures à celles qui le sont. Sans connaître la portée du bill assez bien pour dire s'il serait juste d'exclure ces dernières, je trouve qu'il y a un certain inconvénient à ce qu'on emploie un terme qui pourrait être interprété de façon à s'appliquer aux bourses non constituées en corporations.

M. BORDEN (Halifax) : Dans les villes où il n'y a pas de bourse reconnue, il arrive parfois qu'un courtier établisse dans son bureau ce qu'il appelle une bourse, et cela, probablement dans l'intention de soustraire aux exigences de la loi le transport des titres d'actions. Comme le dit l'honorable ministre il vaudrait peut-être mieux employer les mots " érigée en corporation ".

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans la pratique, il ne résulterait pas d'inconvénients de l'emploi du mot " reconnue ". Les tribunaux sauront bien décider, selon le cas, si une bourse est reconnue ou non. Je propose qu'on amende cet article en y insérant les mots " bourse reconnue " au lieu du mot " bourse ".

M. BELCOURT : Pourquoi ne pas employer les mots " érigée en corporation."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a toutes sortes de bourses et l'emploi du mot " reconnue " peut provoquer des difficultés. Si l'on emploie les mots " érigée en corporation," on semble oublier qu'il se fait beaucoup d'affaires dans certaines bourses non officielles. Si les actions d'une compagnie sont inscrites à une bourse régulière, elles peuvent être manipulées par des coulissiers, et il ne faudrait pas que ceux qui achèteraient de bonne foi d'un de ces messieurs, eussent à en souffrir. Cet amendement n'est pas nécessaire. S'il y a besoin d'amendements, nous en ferons à la prochaine session. On peut, sans inconvénient, laisser l'article tel qu'il est, mais on risquerait de causer quelque injustice en l'amendant.

M. BORDEN (Halifax) : Le mot " bourse " est trop indéfini, et il vaut encore mieux amender l'article que de le laisser dans sa teneur actuelle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il me semble que si nous laissions le mot " bourse " les tribunaux l'interpréteraient dans le sens de " bourses reconnues des différentes villes."

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami ne me semble pas prévoir tout ce qui pourrait arriver. Ainsi, en Nouvelle-Ecosse, il n'y a pas de bourse dans le sens ordinaire. Les valeurs de plus d'une compagnie de la Nouvelle-Ecosse sont inscrites à la bourse de Montréal ou de Toronto et achetées là par les gens d'Halifax. S'il s'agissait de cette question devant la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, ces mots seraient-ils reconnus comme signifiant la Bourse de Montréal ou de Toronto, ou même comme ayant une signification quelconque ? Etant donné que toutes les bourses sont incorporées, peu importe, il me semble, que vous les appeliez " reconnues " ou " incorporées ".

M. BELCOURT : En présence de la spéculation effrénée qui a eu lieu à la bourse dans ces derniers temps, je trouve, comme l'honorable chef de l'opposition, qu'il faudrait définir ce mot. J'aimerais mieux " constituée en corporation " que " reconnue ". Que signifierait le mot " reconnaissance " ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Reconnaissance sur les marchés de l'univers.

M. BELCOURT : Mais quelle sera le signe de la reconnaissance ? C'est le mot " érigé en corporation " qu'il faut employer, vu que les Bourses de Montréal et de Toronto sont constituées en corporation, comme devraient l'être toutes les Bourses reconnues.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Y a-t-il une Bourse à Halifax ?

M. BORDEN (Halifax) : Il n'y en a pas qui soit érigée en corporation.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Y a-t-il ce qu'on pourrait appeler une Bourse, bien que non constituée en corporation.

M. BORDEN (Halifax): Les courtiers d'Halifax, qui font des affaires très considérables, s'appellent la " Bourse d'Halifax ", ou quelque chose comme cela. Il n'y a pas d'endroit particulier où ils se réunissent pour opérer comme font les courtiers des grandes villes ; mais ils font les affaires en achetant à Montréal et à Toronto.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : De fait, ce sont des courtiers ?

M. BORDEN (Halifax) : Oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le seul point qui milite contre l'emploi du mot " constituée en corporation ", c'est qu'une compagnie se fasse ériger sous le nom de Bourse et qu'elle ne représente rien dans le pays.

M. BORDEN (Halifax) : Alors, disons " reconnue et érigée en corporation ".

M. MONK : Je n'ai pas suivi cette discussion, mais si elle a trait aux mines, je dois dire que nous avons à Montréal une très importante Bourse des mines qui, je crois, n'est pas reconnue officiellement.

M. BELCOURT : Ne fait-elle pas partie du Canadian Mining Institute qui, lui, est érigé en corporation ?

M. MONK : Non.

M. BELCOURT : Elle doit certainement être reconnue officiellement, sinon elle ne pourrait faire affaires.

M. MONK : Elle fait affaires à Montréal, mais sans être érigée en corporation ; il n'y a que la Bourse générale qui le soit.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que le mot " reconnue " suffirait pour une année. Le député d'Ottawa trouve que le mot n'a aucun sens défini, mais le mot de la loi qui sert à déterminer la position de premier ministre ressemble beaucoup à celui-là.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'interprétation de ce mot-là ne comporte aucune difficulté.

M. BORDEN : Je l'avoue. Cependant, nous pourrions employer le mot " reconnue " et éviter ainsi des difficultés comme celle que nous a signalée l'honorable député de Jacques-Cartier.

L'amendement est adopté.

Le comité fait rapport sur le bill tel qu'amendé qui subit sa troisième lecture et est adopté.

BILL RETIRE.

Bill (n° 77) statuant sur la nomination de juges suppléants de la cour Suprême du Canada, en certains cas.—(M. Fitzpatrick.)

VOIES ET MOYENS.—PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour étudier les voies et moyens de prélever un subside à accorder à Sa Majesté.

M. C. E. KAULBACH : Les travaux sur le chemin de fer d'Halifax et du Sud-ouest étant sur le point de commencer, je désire faire quelques observations à ce sujet, intéressé que je suis au chemin de fer qui doit traverser le comté que je représente.

Le MINISTRE DES FINANCES : Que mon honorable ami veuille bien me permettre une remarque. J'ai proposé que la Chambre se formât en comité des voies et moyens, afin de disposer d'un bill des subsides que le Sénat attend. Si mon honorable ami désire faire certaines observations, nous pourrions lui en fournir l'occasion ensuite.

M. KAULBACH : Je ne prendrai que quelques instants. La construction du chemin de fer du Sud de la Nouvelle-Ecosse, mieux connu sous le nom de ligne Hervey, a été commencée en 1894, je crois ; et ce qu'elle a coûté tout d'abord, réuni aux frais d'arpentages préliminaires, s'est chiffré à $400,000 ; mais par suite d'un froissement survenu entre l'initiateur de ce chemin et la Compagnie du chemin de fer de la Côte—une lutte de route, si on peut l'appeler ainsi—et en raison de l'hésitation des gouvernements fédéral et provincial à donner la préférence à la ligne Hervey, qui avait été subventionnée la première, on suspendit les travaux en attendant l'issue de ce différend. Cependant, je voudrais bien qu'il fût construit un chemin de fer entre Halifax et Shelburne, et qu'il fût situé de façon à ouvrir toute une contrée à la colonisation, et à en développer les ressources pour le plus grand bien des cultivateurs, des mineurs et des marchands de bois. On me dira peut-être qu'il faudrait faire passer ce chemin par les endroits où il serait le plus susceptible de favoriser la majorité, c'est-à-dire le long de la côte. Les comtés d'Halifax et de Shelburne ne renfermant presque pas de bonne terre et leurs cultivateurs étant établis le long de la côte, je comprends qu'on les favoriserait dans une large mesure et faisant passer le chemin le long de la côte ; mais, je suis heureux de le dire, il n'en est pas ainsi de Lunenburg et de Queen, à l'intérieur desquels on trouve des terres les plus belles, les plus propres à la culture des fruits, produisant tout ce qui peut se produire au Canada. Ces comtés qui s'attendent à ce que la ligne Hervey soit terminée comprennent les villages ou établissements prospères de Caledonia, Brookfield-sud, Brookfield-nord, Pleasant River, Hempford, Ohio, Nouvelle-Allemagne, Foster Settlement et New-Ross, et sont habités par une population laborieuse et économe.

Comment atteindra-t-on ces endroits si le chemin proposé doit suivre la rive, où les gens ont déjà tous les moyens de voyager par eau et de transporter les produits de la mer et du sol? Va-t-on refuser un débouché aux colons qui sont allés s'établir avec leurs familles sur ces riches terres agricoles de l'intérieur des comtés de Lunenburg et de Queen, pays pittoresque arrosé de rivières et de lacs remplis de poisson, pays bien fait pour attirer l'amateur de pêche, et dont les avantages pour l'arboriculture et la culture en général ne le cèdent en rien aux vallées si vantées des comtés d'Annapolis et de King, ou aux autres parties du Canada.

Il y a aussi dans l'intérieur des mines d'or très riches, notamment la Libby, la Malega et plusieurs autres gisements miniers ; il y a aussi des forêts de bois francs et de bois mous qui s'étendent depuis les confis des comtés d'Halifax et Lunenburg à l'est jusqu'à Shelburne à l'ouest et toutes ces richesses attendent un chemin de fer pour être portées sur les marchés du pays. On devrait construire le chemin de fer à travers ce pays riche en ressources naturelles, d'autant plus que l'on peut y obtenir le droit de passage pour rien, car nous avons tous consenti à donner gratuitement les terrains nécessaires au chemin de fer, tandis qu'en passant par la route de la côte on sera obligé de payer pour les terrains. Quant au coût de construction du chemin dans l'intérieur comparé au coût sur la rive, je puis dire avec assurance, d'après les renseignements que j'ai eus, qu'il y a une différence de 40 pour cent en faveur du tracé de l'intérieur, où le pays est légèrement ondulé, presque plat, et ne nécessitant que des coupes légères dans une terre d'alluvion. Ce sera un chemin presque droit ou l'on n'aura que des ruisseaux au lieu de rivières à traverser, et des ponceaux au lieu de ponts, à construire, tandis que par la route de la côte, il faudra des ponts considérables et des côtes très fortes à vaincre, ce qui veut dire qu'il faudra les contourner et allonger la route qui alors coûtera plus cher.

Maintenant, M. l'Orateur, après ce court aperçu des deux routes, vous me permettrez de dire que je connais bien la géographie des comtés par lesquels le chemin projeté doit passer, le tracé des deux routes tel que l'indiquent les explorations que l'on a en vue, et les avantages du tracé de l'intérieur comparé avec l'autre. Et possédant cette connaissance je crois de mon devoir d'en faire part au parlement et au pays. Voici donc, dégagée de toute prévention personnelle ou politique, mon opinion sur la route que nous

devons suivre. En partant de la ville d'Halifax à un endroit convenable pour le trafic des passagers et des marchandises, il faudrait se diriger en ligne aussi droite que possible vers la hauteur des eaux de la baie Sainte-Marguerite et de l'anse Hubert ; de là jusqu'à Chester, Chester Basin et Gold River puis en suivant la vallée de cette dernière rivière qui est presque droite jusqu'à New-Ross, puis directement à Shelburne, par voie de la colonie Foster, Nouvelle-Allemagne, Ohio, Hempford, Pleasant-River, Brookfield-nord, Brookfield-sud, Caledonia et Indian-Gardens. Shelburne a un port qui ne le cède à aucun autre sur les eaux bleues de l'Atlantique ou dans le monde entier par la profondeur de l'eau, et sa facilité d'accès en tout temps de nuit comme de jour. Il n'y a pas dans ce havre de chenaux tortueux à suivre comme il s'en trouve dans la Baie de Fundy, et comme havre de refuge, le port de Shelburne n'a pas de supérieur. Ce chemin serait l'artère ou tronc principal depuis Halifax jusqu'à Shelburne, en même temps qu'un chemin international, car une ligne de bateaux entre Shelburne et Boston ou New-York raccourcirait de cinq heures la route, la plus agréable des routes actuelles. Par cette route l'anse d'Hubert, et Chester, endroits favoris des touristes. Chester-Basin, New-Ross et les autres endroits que j'ai nommés seraient en communication directe soit avec Halifax, soit avec Shelburne, puisqu'ils seront sur le tronc principal ou sur les embranchements sur Liverpool et Lockeport. Bridgewater, Malone-Bay et Lunenburg ayant déjà des embranchements, chaque ville sur la côte sera virtuellement le terminus d'une ligne de chemin de fer recevant le trafic et les produits locaux, et sera en même temps reliée au tronc principal. Ainsi, on développera l'intérieur du pays et ses ressources et l'on y amènera une population cinq fois plus forte que celle que nous possédons à présent.

La construction du chemin entre la Nouvelle-Allemagne et Calédonia touche à sa fin. On construit présentement un grand pont en pierre sur la rivière La-Have, le pont le plus fort de tout le chemin ; on se prépare aussi à construire d'autres ponts plus petits et ponceaux ; la pierre et autres matériaux sont rendus, et il y a assez de traverses empilées sur la grève pour tout le chemin entre Calédonia et la Nouvelle-Allemagne ; la plateforme sur toute la longueur du chemin est terminée et n'attend plus que la pose des rails. Je demande donc que cette partie du chemin soit terminée immédiatement afin que l'on utilise les traverses exposées à pourrir, et d'autant plus qu'il faudra très peu de dépenses maintenant pour terminer toute la section.

Mais il y a un point sur lequel je désire insister auprès du gouvernement fédéral, c'est qu'il devrait s'employer auprès du gouvernement provincial pour que celui-ci paie tout ce qui est dû aux ouvriers qui ont travaillé sur le chemin et aux commerçants qui ont fourni les traverses et matériaux pour la construction du chemin entre la Nouvelle-Allemagne et Calédonia, avant que de faire d'autres paiements, puisque la valeur actuelle du chemin consiste surtout dans le travail des ouvriers et dans les matériaux fournis, deux choses que l'on doit payer tout d'abord.

Puisque cette partie du chemin est si près d'être terminée, pourrait-on me dire quand les entrepreneurs se proposent de commencer les travaux, et si l'on se propose de demander des soumissions ?

En outre le gouvernement se propose-t-il de fixer définitivement tout le tracé de la ligne depuis Halifax jusqu'à Shelburne avant de commencer la construction d'aucune autre partie du chemin ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Il y a longtemps que le gouvernement s'occupe du prolongement du chemin de fer le long de la côte sud ou à travers les comtés du sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse, et je suis heureux de pouvoir dire que depuis un an ou deux cette question a pris une tournure beaucoup plus satisfaisante que dans le passé. Le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral, (je mets le gouvernement provincial le premier parce que c'est lui qui porte le plus grand poids du fardeau), ont décidé d'aider à cette construction et ont fait un arrangement qui, j'en suis sûr, permettra de construire à une date très rapprochée le chemin de fer que ce district désire avoir depuis si longtemps.

M. KAULBACH : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : Quant au choix de la route à suivre, je crains fort de ne pouvoir me rallier l'approbation de mon honorable ami (M. Kaulbach). Le gouvernement a donné à l'entreprise une partie de la route de l'intérieur, mais les entrepreneurs n'ont pas construit le chemin, ni payé leurs fournisseurs et ouvriers qui, aujourd'hui, demandent leur salaire et leur argent. On a donné à construire la route à l'intérieur, mais malheureusement, l'entreprise n'a pas réussi, et les probabilités sont que les nouveaux entrepreneurs ne construiront pas le chemin à l'intérieur comme on y avait songé d'abord, mais suivront le littoral depuis Halifax jusqu'à Shelburne, et au Passage Barrington, d'où un chemin se construit présentement jusqu'à Yarmouth. Une partie cependant de la route de l'intérieur a été construite ; depuis le village de la Nouvelle-Allemagne jusqu'au village de Caledonia-Corner, dans le comté de Queen. La construction de cette partie du chemin est, de fait, très avancée et on pourrait à peu de frais le terminer suffisamment pour qu'on puisse l'exploiter. Mais il y a encore des comptes qui ne sont pas payés, et c'est le désir sincère du gouvernement de trouver quelque moyen par lequel, dans les ar-

rangements que nous ferons avec la nouvelle compagnie, ces comptes pourraient être payés, mais le gouvernement ne peut pas s'attendre que de nouveaux entrepreneurs paient des comptes à moins qu'ils n'en recouvrent la valeur. Si cette valeur est là nous essaierons de l'utiliser pour payer les gens qui ont fait les travaux et nous ferons tous nos efforts pour atteindre ce résultat. Si cette valeur n'existe pas sur la partie du chemin construite, je ne vois pas comment nous pouvons obliger un nouvel entrepreneur à payer pour quelque chose qu'il ne reçoit pas ; mais là où cette valeur existera et où l'entrepreneur en bénéficiera, il n'est que juste qu'il paie les ouvriers et fournisseurs, et nous veillerons à ce que ces comptes soient payés.

Cette partie du chemin, bien qu'elle ne fasse pas partie du tronc principal depuis Halifax jusqu'à Yarmouth, sera terminée à une date très rapprochée. J'évite de me prononcer trop carrément dans les affaires de construction de chemin de fer, parce qu'il se présente souvent des difficultés imprévues, mais j'ai tout espoir qu'avant le premier janvier prochain le chemin entre la Nouvelle-Angleterre et Caledonia-Corner—environ vingt milles—sera complété et en exploitation, et qu'il sera plus tard prolongé jusqu'à Liverpool. Mais ceci est encore à décider et je ne puis rien dire de plus pour le présent. Quant au tracé principal, celui du littoral est préférable pour plusieurs raisons. La première que j'ai déjà fait connaître, c'est que la compagnie qui a entrepris de faire le chemin dans l'intérieur ne l'a pas fait. Aujourd'hui une compagnie offre de construire la route du bord de l'eau et aucune compagnie ne s'offre pour construire celle de l'intérieur. Outre cela, le gouvernement provincial sur lequel retombe le plus grand poids du fardeau de la construction de ce chemin veut faire avec cette compagnie un arrangement qu'il n'a fait avec aucune autre en Nouvelle-Ecosse. Il se propose de venir en aide à la compagnie en lui prêtant $13,000 par mille pour toute la longueur du chemin. Cet argent sera prêté à la condition que le chemin suivra la route du littoral. Comme de raison, le tracé devra en être fait de façon à servir les différents centres de la côte autant que possible. Bien que le gouvernement fédéral, en vertu du contrat, se soit réservé le droit d'approuver le tracé, cependant, nous comprenons que, puisque le gouvernement provincial paye la plus grosse part, son avis doit avoir beaucoup de poids, et nous en tiendrons compte. Voilà pour la question principale. Maintenant, mon honorable ami (M. Kaulbach) demande si nous allons nous contenter des explorations d'une partie seulement du tracé, avant de laisser commencer les travaux, ou si nous allons exiger que tout le tracé soit fait. Il y a des parties du chemin où le tracé du chemin n'est pas en litige, et si la compagnie commence immédiatement les travaux sur ces parties du chemin, nous en serons très contents, mais je ne prévois aucun délai dans le choix du tracé. Il n'y a qu'un bout du chemin où le tracé sera difficile à faire. La loi générale des subventions dit que les tracés seront sujets à l'approbation de l'exécutif. Vu que le gouvernement provincial paie la plus grande part de la construction, nous sommes disposés à lui concéder beaucoup quant au choix du tracé. Nous ne voulons pas cependant, en passer par tout ce qu'il voudra, mais nous sommes disposés à faire beaucoup de concessions, afin que ce chemin dont la construction est depuis si longtemps retardée, puisse enfin être construit. Quant à savoir si ces travaux se feront à l'entreprise ou à la journée, mon honorable ami doit voir qu'ils seront faits à l'entreprise par une compagnie et non par le gouvernement. Nous n'avons à ce sujet aucun ordre à donner à la compagnie qui choisira le mode qui lui sera le plus profitable. Si elle trouve son compte à donner les travaux à l'entreprise plutôt qu'à la journée, vous pouvez être certain qu'elle les donnera à l'entreprise ; mais c'est à la compagnie de décider ce qui lui convient le mieux, et à ce sujet elle n'a pas d'ordres à recevoir de nous.

M. FIELDING.

LE PONT DE RISTIGOUCHE.

M. CHARLES MARCIL (Bonaventure) : M. l'Orateur, j'ai reçu ce matin de mon comté une lettre au sujet de l'article 122 du budget principal des chemins de fer et Canaux.

Nouvelle superstructure pour le pont de Ristigouche, $102,000.

Le nouveau pont que l'on est en train de construire sur le chemin de fer Intercolonial traverse la rivière Ristigouche entre les comtés de Ristigouche, N.-B., et de Bonaventure, Québec. Ce pont est une entreprise fédérale, puisqu'il est construit entre deux provinces. Je regrette que l'honorable député de Ristigouche (M. Reid) ne soit pas à son siège dans le moment, parce que les habitants de ces deux comtés désireraient beaucoup savoir, avant que nous dépensions cet argent, si le trafic ordinaire pourra passer sur ce pont. Aujourd'hui il n'y a pas de communication entre les deux comtés à cet endroit. Les communications sont très difficiles entre les deux côtés de la rivière où la marée se fait sentir, et il n'y a de communication que 12 milles plus bas. Je demande donc s'il ne serait pas possible de modifier les plans de façon à permettre le passage sur le pont. Je regrette d'avoir parlé de cette question si tard, mais on n'a appelé mon attention sur ce fait que tout dernièrement. J'espère que le gouvernement va étudier sérieusement la question et pourra accorder la demande.

TAXES SUR LES TERRES DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. WALTER SCOTT (Assiniboïa-ouest) : M. l'Orateur, je demanderai l'indulgence de la Chambre pour quelques instants. J'ai quelques mots à dire sur un sujet qui a été soulevé par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), la taxe sur les terres de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacique, et l'épreuve que l'on veut en faire devant les cours. Je dois dire que cette question intéresse moins le parlement que les districts scolaires et municipaux, puisque les revenus des écoles, des municipalités, des provinces et ceux des Territoires du Nord-Ouest sont intimement liés à cette question de taxe des terres de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je veux donc proposer que l'on permette au procureur général des Territoires du Nord-Ouest, et au procureur général du Manitoba, de s'associer avec le ministre de la Justice dans les procédures et la préparation des poursuites qui doivent être instituées et dans la conduite de la cause.

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

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est nécessaire que nous adoptions quelques résolutions en séance du comité des voies et moyens pour donner effet aux crédits et en conséquence, je propose :

1. Résolu,—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public, pour l'exercice expirant le 30 juin 1902, la somme de $5,866,922 soit accordée à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je fais maintenant une motion semblable au sujet des crédits de l'exercice 1903. Une partie considérable de la dépense que la Chambre vote est autorisée par des statuts, et nous n'avons qu'à voter la balance, de sorte que la somme totale votée ici ne représente pas la totalité de la dépense, mais seulement celle qu'il faut obtenir du parlement. Je propose :

Résolu,—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public, pour l'exercice expirant le 30 juin 1903, la somme de $38,371,129.68 soit accordée à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

Résolution adoptée.

M. BORDEN (Halifax) : Nous avons oublié de biffer certains item qui auraient dû être rayés des crédits affectés au service public.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un ou deux item dans ce cas-là, mais je demanderai à mon honorable ami d'accepter l'assurance que dans aucun cas nous n'avons eu l'intention de doubler les employés, mais simplement de donner de l'avancement ou d'augmenter le traitement.

M. BORDEN (Halifax) : Et cette intention sera respectée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a une autre question que j'avais oubliée. Le ministre de la Justice avait promis qu'il ferait une déclaration au sujet de la cause d'essai entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique au sujet de la taxe des terres de cette compagnie au Nord-Ouest. Peut-être l'honorable ministre a-t-il fait sa déclaration à un moment où j'étais absent, mais je ne l'ai pas vue dans le compte-rendu officiel.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il l'a faite ce matin.

M. BORDEN (Halifax) : J'étais ici ce matin, mais l'honorable ministre était absent, et conséquemment il n'a pu faire la déclaration en question. Le ministre de la Justice a promis à la Chambre, un jour, au sujet de l'adoption d'un bill, qu'il donnerait des détails sur la cause d'essai entre la Compagnie du Pacifique et le gouvernement, et sur cette promesse et avec l'entente qu'il donnerait ces renseignements lorsque les crédits seraient demandés, la question a été remise à plus tard. Je ne crois pas qu'il ait fait encore cette déclaration.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, il ne l'a pas faite. Le député d'Alberta a nerait des détails sur le "test case" entre pliqué que le ministère de l'Intérieur et le ministère de la Justice ont soumis cette question à l'étude de ces deux ministères, mais je n'étais pas en mesure de dire exactement quelle attitude le gouvernement entendait prendre. C'est le point que le ministre de la Justice se proposait d'éclaircir, et je suppose qu'il a échappé à son attention.

M. BORDEN (Halifax) : Il est regrettable que cette déclaration n'ait pas été faite, car lorsque nous laissons ainsi passer des crédits avec l'entente qu'une déclaration sera faite plus tard, nous comptons que la parole donnée sera tenue. Je n'ai aucun doute que l'honorable ministre de la Justice était très sincère lorsqu'il a fait cette promesse, et tout ce que je veux dire à cette occasion c'est que lorsqu'un ministre s'engage à faire une déclaration, il fixe si bien cette promesse dans sa mémoire qu'il ne l'oublie pas et ne laisse pas terminer la session avant de donner le renseignement que l'opposition aurait pu obtenir en temps voulu.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est simple oubli de la part du ministre de la Justice, parce que je sais qu'il avait préparé une déclaration.

M. SCOTT : Je crains que le ministre n'ait pas entendu la proposition que j'ai faite il

y a un instant, quand j'ai demandé que le procureur général du Manitoba et le procureur général des Territoires du Nord-Ouest aient la permission de s'associer avec le ministère de la Justice dans la préparation et les poursuites en cette cause. Je fais cette proposition parce que le gouvernement du Manitoba et celui du Nord-Ouest sont plus directement intéressés à la question que le gouvernement ne l'est. Les districts scolaires et les municipalités sont surtout intéressés, et les revenus scolaires et municipaux sont intimement liés aux revenus provinciaux. Il serait sage d'associer les procureurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest au ministère de la Justice dans la préparation de cette cause.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je soumettrai la proposition de l'honorable député au ministre de la Justice, mais je ne puis dire comment il l'accueillera.

M. BOYD : Le ministre de l'Intérieur dit qu'une déclaration a été préparée, et s'il en est ainsi, le ministre de la Justice peut nous la communiquer à trois heures, cet après-midi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de la Justice n'est pas à Ottawa.

M. OLIVER : J'insisterai auprès du gouvernement pour qu'il adopte la proposition de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Scott) car voici la situation. D'un côté, la Compagnie du Pacifique est profondément intéressée dans la question, et de l'autre côté le gouvernement fédéral n'est pas du tout directement intéressé. Le parlement fédéral n'a pas d'intérêt direct à taxer ces terres, tandis que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a tout intérêt à empêcher qu'elles le soient. Ce sont les gouvernements des provinces et des Territoires qui ont intérêt direct à taxer ces terres, et il n'est que juste que ceux qui sont les plus directement intéressés soient consultés dans la préparation et la conduite du procès. Ce ne sera peut-être pas la perte de la cause, mais ce n'est certainement pas prendre les moyens les plus sûrs de protéger les intérêts du peuple, si les gouvernements n'ont pas voix au chapitre dans la préparation et la conduite de cette cause devant les cours.

M. BROCK : Je ne doute aucunement de l'intérêt que le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest portent à cette cause, mais le gouvernement fédéral doit bien faire attention de ne pas créer de précédent qui pourrait être une source de grands embarras pour plus tard. Le gouvernement fédéral ferait bien d'y regarder à deux fois avant de céder aucune de ses prérogatives dans les questions de ce genre.

M. BOYD : Le gouvernement n'a pas besoin d'être mis en garde, parce qu'il a pris tout le temps nécessaire pour étudier cette affaire. De fait, si je ne me trompe, il a eu assez de temps depuis qu'il est arrivé au pouvoir ; le gouvernement précédent avait eu aussi tout le temps voulu pour étudier la question, et personne ne peut dire que les députés de l'Ouest pressent trop le gouvernement de régler cette question. Le temps est arrivé où, dans l'intérêt du Manitoba et des Territoires, il faut savoir exactement où nous en sommes.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai rien à redire aux observations du député de Macdonald (M. Boyd). Il le sait, ce n'est qu'à la fin de l'année 1901 que cette question s'est présentée.

Le comité fait rapport sur les résolutions qui subissent leur première et seconde épreuves et sont adoptées.

BILL DES SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je présente le bill n° 168) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent affectées au service public, pour les exercices finissant respectivement le 30 juin 1902 et 1903. En présentant ce bill, je ne désire dire qu'un seul mot qui, j'en suis certain, est bien de nature à faire plaisir à la Chambre : c'est que, depuis que j'ai prononcé le discours budgétaire, il y a deux mois, nos recettes sont devenues tellement exubérantes que le résultat de l'exercice, j'en suis convaincu, dépassera mes prévisions. Nous aurons un excédent plus considérable et il ne sera pas nécessaire de gonfler de beaucoup la dette publique.

La motion est adoptée ; le bill subit ses première et deuxième épreuves, puis il est délibéré en séance de comité, et le comité rend compte de ses travaux et fait rapport sur la mesure qui subit sa troisième épreuve et est adoptée.

INSPECTION DU PETROLE.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : M. l'Orateur, au début de la session, j'ai adressé une interpellation au gouvernement relativement au ministère du Revenu de l'intérieur ; et comme le ministre du Revenu de l'intérieur est présent, je désirerais savoir quelle décision il a prise au sujet des moyens à adopter pour empêcher la répétition des abus dont je me suis plaint, c'est-à-dire la distribution de pétrole d'un faible pouvoir d'éclairage au Manitoba et au Nord-Ouest, comme la chose est arrivée au cours de l'hiver dernier.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (Honorable M. E. Bernier) : Lorsque le budget principal de mon ministère a été soumis à la Chambre, cette question du pétrole a surgi et j'ai alors promis que j'irais aux renseignements à ce sujet et que plus tard je ferais un rapport à la Chambre. Afin de bien élucider la question, je vais lire à la

Chambre un rapport ou mémoire qui a été dressé à ce sujet et qui contient un exposé circonstancié des faits.

(Mémoire).

Ottawa, 28 avril 1902.

A la fin de décembre 1901, le ministre de l'Intérieur appela l'attention du ministère sur certaines plaintes formulées au Nord-Ouest au sujet de la qualité inférieure du pétrole.

Le 30 décembre, on informa l'honorable M. Sifton que si l'on transmettait au ministère des échantillons du pétrole dont on se plaignait, il en serait fait une analyse chimique.

Le 10 janvier 1902, on reçut deux échantillons qui furent soumis à l'examen de l'analyste en chef.

Le 17 janvier, l'analyste en chef fit rapport que d'après l'examen de M. McGill, il ne semblait pas que les échantillons fussent de qualité inférieure. Les deux échantillons supportèrent les épreuves exigées par la loi relative à l'inspection du pétrole. L'incrustation sur la mèche ainsi que les dépôts sur la cheminée en brûlant dans une lampe ordinaire, n'ont rien révélé d'anormal.

Le 18 janvier, le percepteur Alexander, de London, reçut instruction de visiter la raffinerie de Sarnia et de choisir lui-même plusieurs échantillons de pétrole raffiné en magasin, ces échantillons devant représenter les qualités supérieure, inférieure et moyenne.

Ces échantillons furent recueillis par M. Alexander à même des barils prêts pour l'expédition, et ils représentaient toutes les qualités, sauf, le pétrole haute-épreuve, placées sur le marché canadien par l'Imperial Oil Co.

Le 24 janvier, l'inspecteur Barrett reçut avis des plaintes transmises au ministère relativement à la prétendue mauvaise qualité du pétrole, et reçut ordre de donner aux fonctionnaires de son district les instructions voulues pour faire faire une inspection systématique du pétrole en magasin.

Il a été recueilli 22 échantillons à Winnipeg et à Saint-Boniface, 4 à Portage-la-Prairie, 6 à Brandon, 4 à Moosomin, 1 à Prince-Albert, 3 à Régina, 2 à Moosejaw, 1 à Souris, 2 à Deloraine, 3 à Boissevain, 2 à Killarney, 2 à Manitou, 3 à Morden, 3 à Morris, 3 à Pincher-Creek, 3 à MacLeod, 2 à Lethbridge, 5 à Calgary, 4 à Edmonton, 1 à Strathcona.

Bref, on a recueilli 75 échantillons qui ont subi l'épreuve, et dans chaque cas on a constaté que l'échantillon a supporté l'épreuve de l'inflammabilité et qu'il était de la densité voulue.

Le percepteur de Winnipeg mentionne dans son rapport neuf échantillons au sujet desquels les négociants ont porté plainte. Ces échantillons ont été soumis à l'analyste de district, E. B. Kendrick, qui en a fait l'analyse chimique. Il ne ressort pas des analyses de M. Kendrick qu'aucun de ces échantillons soit de qualité inférieure. Outre l'analyse chimique, on a fait brûler pendant six heures dans une lampe ordinaire du pétrole de chacun des 9 échantillons en question et on n'a pas remarqué qu'il se soit formé d'incrustation sur la mèche, ni de salissure sur la cheminée. M. le percepteur Gasnell, de Winnipeg, dit, dans son rapport, qu'il a lui-même fait brûler du pétrole des 9 échantillons et qu'il a constaté que le pétrole brûlait bien dans tous les cas, sauf un échantillon obtenu de M. George Wheeler, de Winnipeg, qui pendant sept ou huit heures a donné une bonne lumière, qui est devenue moins vive et s'est virtuellement éteinte. Après qu'on eût enlevé l'incrustation de la mèche, on alluma de nouveau la lampe et elle brûla bien. Quant aux échantillons dont parle M. Kendrick, on a constaté qu'ils contenaient une bien plus forte proportion du résidu fixe qu'aucun autre des échantillons analysés, la proportion pour cent étant de ·33, relativement a une moyenne de ·061, dans les 8 autres échantillons. Le pétrole représenté par ces 9 échantillons, croit-on, est tout de fabrication américaine.

Les trois échantillons de pétrole canadien recueillis à la raffinerie de Sarnia et examinés par M. McGill, au laboratoire d'Ottawa, paraissent, d'après le résultat de l'analyse, être de bon pétrole, bien que d'après les indications de l'instrument plus délicat employé par M. McGill, la densité du pétrole de ·805 soit de ·8063. M. McGill dit, dans son rapport, que ni les dépôts sur la cheminée de la lampe, ni l'incrustation de la mèche ne sont suffisants pour justifier de plaintes graves contre ce pétrole. Un fait qui ressort des expériences de MM. McGill et Kendrick, c'est que les pétroles de forte densité contiennent la plus grande proportion de soufre. Dans les échantillons canadiens, cette proportion oscillait de ·03803 dans le pétrole de ·797 de densité, jusqu'à ·07655 dans celui d'une densité de ·805. Dans l'échantillon examiné par M. Kendrick, cette proportion oscillait de ·0221 dans le pétrole de la densité de ·7921 jusqu'à ·0365 dans le pétrole de la densité de ·8039. Dans aucun de ces échantillons, la proportion pour cent de soufre n'atteint la limite autorisée par la loi qu'on rencontre dans le gaz de houille ordinaire, c'est-à-dire 35 grains par 100 pieds cubes, ou, en calculant la chose comme pour la houille, ·147 de pétrole.

Toute tentative dans le but d'abaisser la série des densités établies par la loi, c'est-à-dire de ·775 à ·805 augmenterait le coût de la production et fournirait au raffineur de pétrole une excuse légitime pour relever les prix, au détriment des consommateurs.

Autant qu'il a été possible de le constater, ce qui a donné lieu à ces embarras, c'est un lot de pétrole placé dans le réservoir d'entrepôt n° 2, à Fort-William, en juillet 1901. Ce pétrole a été déchargé de l'allège réservoir n° 36, expédié par la Standard Oil Company, de Chicago, consigné a l'Imperial Oil Company, de Fort-William. Ce réservoir d'entrepôt contient 10,000 barils de pétrole. M. l'inspecteur Barrett dit, dans son rapport, que 9,000 barils de pétrole tirés de ce rservoir ne laissaient rien a désirer, mais que le reste du pétrole pris au fond du réservoir était de qualité inférieure.

M. Barrett ajoute que dès que l'Imperial Oil Company apprit qu'il existait des griefs, elle fit examiner le pétrole et constata qu'il était de qualité inférieure, puisqu'après avoir brûlé quelque temps, il se formait sur la mèche une incrustation qui rendait la flamme moins vive. La compagnie retira immédiatement ce pétrole et paya le prix de transoprt pour l'aller et le retour.

Sur la demande de M. F. Oliver, député, on fit aussi enquête à Lethbridge où, prétendait-on, il existait de sérieux griefs. M. Saucier, percepteur intérimaire, à la date du 24 avril 1902, donne avis au ministère qu'il s'est rendu auprès des négociants dont voici les noms : A. McDonald et Cie, H. Bentley, la Compagnie de la Baie d'Hudson, Brodie et Stafford, Sherlock et Freeman et Wm Scott.

A. McDonald et Cie déclarent qu'ils se sont aperçus de l'infériorité de leur pétrole en octobre ; H. Bentley, ainsi que Brodie et Stafford n'ont pas de plainte à formuler. La Compagnie de la Baie d'Hudson porte quelques plaintes ; Sherlock et Freeman ont reçu des plaintes en octobre ou novembre et on leur a renvoyé du pétrole de qualité inférieure en décembre ; Wm. Scott a continuellement reçu des plaintes, de septembre 1901, à février 1902.

Le percepteur intérimaire affirme qu'en octobre dernier, il ne s'est pas fait plus d'une consignation de pétrole de qualité inférieure et que ce pétrole s'est trouvé sur le marché, de la mi-octobre au mois de décembre 1901.

Bref, le ministère est d'avis, d'après les rapports reçus, qu'au cours de l'automne, il a été placé sur le marché une certaine quantité de pétrole de qualité inférieure ; que, dès qu'on eut notifié à l'Imperial Oil Company avis du fait que ce pétrole laissait à désirer, elle le retira du commerce à ses propres frais ; qu'en toute probabilité, ce pétrole de qualité inférieure n'est guère resté plus de trois mois sur le marché ; que, sauf cette consignation, le pétrole fourni a été de bonne qualité et que depuis quelques mois, il ne s'est pas produit de plainte.

Ci-joint se trouvent des exemplaires des analyses de messieurs McGill et Kendrick.

On le voit donc, d'après les rapports et la correspondance qui s'y rattache, dès que ces griefs sont parvenus au ministère, nous avons fait l'impossible pour recueillir des échantillons de pétrole dans les Territoires du Nord-Ouest et au Manitoba, et les soumettre à l'analyse.

M. OLIVER : Le ministre ne doit pas supposer——

M. l'ORATEUR : Il n'a pas été présenté de motion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Personne ne s'oppose à ce que l'honorable député (M. Oliver) prenne la parole.

M. l'ORATEUR : Que l'honorable député se conforme au règlement, en faisant une motion.

M. OLIVER : Je propose que la Chambre lève sa séance. Que le ministre ne suppose pas que nous voulions attaquer son ministère ou son administration. En présence de l'état de choses qui existait nous avons cru, tant dans l'intérêt du pays que dans celui du gouvernement, de faire connaître les plaintes en question, afin que l'on remédiât à brève échéance aux abus existants. Le ministre déclare que son ministère a fait les plus grands efforts pour s'assurer des faits et je ne révoque pas la chose en doute ; mais force m'est bien de lui dire que les efforts de ses fonctionnaires n'ont pas été couronnés d'un plein succès. Dans un des rapports que nous a lus le ministre, un de ses fonctionnaires semble dire qu'au cours de l'hiver dernier, il ne s'est pas vendu de pétrole de mauvaise qualité au Manitoba, ni dans les Territoires du Nord-Ouest. Or, plus tard, le ministre nous déclare dans un de ses rapports, en se basant sur le rapport d'un haut fonctionnaire, qu'il s'est vendu au moins 1,000 barils de pétrole. Peut-être s'agit-il de gallons ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'agit de barils.

M. OLIVER : Il a été placé sur le marché 1,000 barils de pétrole de qualité inférieure.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il y avait 10,000 barils de pétrole dans le réservoir en question. Sur ce chiffre, 9,000 barils ne laissaient rien à désirer, tandis qu'un millier de barils était de qualité inférieure.

M. OLIVER : Alors un millier de barils d'huile de qualité inférieure ont été mis en vente dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, l'automne dernier et ces consommateurs ont dû se servir de cette huile pendant trois mois. Les officiers inspecteurs envoyés dans le Manitoba et les Territoires pour analyser les échantillons n'ont pu découvrir où avait été vendue cette mauvaise huile. Je ne veux blâmer ni le ministre ni ses fonctionnaires, mais je répèterai ce que j'ai dit lorsque la question fut discutée, que l'épreuve officielle actuelle quant à l'éclat et la gravité ne détermine pas le pouvoir d'éclairage de l'huile. Ce fait est parfaitement établi, je crois, par le rapport qui nous est soumis aujourd'hui, et je demanderai de nouveau au ministre de voir à ce que l'on s'applique à soumettre à l'épreuve le pouvoir d'éclairage de l'huile. Nous tenons peu à l'éclat ou à la gravité ; ce que nous voulons, c'est de la lumière. Si, d'après le mode d'analyse actuelle, les inspecteurs ne peuvent juger du pouvoir d'éclairage de l'huile, il est du devoir du ministre, dans l'intérêt du public, de trouver des experts capables de déterminer si l'huile donnera ou non de la lumière. Comme l'honorable ministre nous l'a dit, pendant trois mois de l'hiver dernier l'huile mise en vente dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest était de qualité inférieure. Le public s'inquiète peu que l'huile puisse subir l'épreuve en ce qui concerne l'éclat et la gravité. Quand nous achetons de l'huile nous voulons de l'huile qui donne de la lumière.

On nous dit que la compagnie a repris son huile et payé le fret aller et retour. Je ne suis pas dans ce commerce, mais je ne crois pas que l'assertion soit absolument fondée. J'ignore ce qui a été fait dans certaines parties du pays, mais je sais parfaitement que chez nous la compagnie n'a pas repris son huile ni payé les frais de transport.

M. BOYD : M. l'Orateur. Je veux me contenter d'appeler l'attention sur le fait que ce n'est que vingt minutes avant la prorogation que l'on soulève cette question, la plus importante pour les populations du Manitoba et des Territoires, sauf la question du transport. Les habitants de ces parties du pays ont passé l'hiver dans l'obscurcité, mais dans ces derniers moments de la session on veut

jeter de la lumière sur la question. Le peuple là-bas va sans doute se réjouir de ce fait. On nous laisse entendre que nous ne connaissons rien de la question. Quand nous achetons de l'huile qui n'éclaire pas, c'est consolant pour nous de savoir que nous ne comprenons pas ce que veulent dire "gravité", "éclat" et autres expressions connues des experts du département. Dans l'ouest nous ne comprenons pas ces choses. Cependant, lorsque, l'hiver prochain ou à l'automne, nos lampes n'éclaireront pas, que l'huile ne féra que noircir les cheminées, encrasser les mèches, nous n'aurons qu'à demander aux fonctionnaires du département de nous éclairer sur la signification des mots "gravité" et "éclat." Cela pourrait aussi nous procurer le plaisir de faire venir même le ministre du Revenu de l'intérieur. Je lui dirai toutefois que s'il vient avec le long document qu'il nous a lu aujourd'hui et qu'il veuille nous le lire, nous ne lui permettrons pas la chose.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Pourquoi pas?

M. BOYD : Nous manquons de lumière—à moins qu'il ne vienne en plein jour, comme il a fait aujourd'hui.

L'honorable ministre nous dit que ses inspecteurs n'ont pas trouvé de cette mauvaise huile, mais comment cela, puisque le ministre déclare que cette mauvaise huile a ensuite été reprise? Cette huile fut transportée dans le pays au mois d'octobre, et ce n'est qu'au mois de janvier que le département s'est occupé sérieusement de la chose. Et la conséquence, pour me servir des paroles du ministre, a été que l'on a repris l'huile et payé le fret aller et retour. Après cela, les inspecteurs furent envoyés là-bas et ne purent trouver de mauvaise huile.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'honorable député veut-il m'accorder une seconde?

M. BOYD : Certainement, une minute même.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je veux simplement répéter que le département a, pour la première fois, été informé de la chose par le ministre de l'Intérieur (l'honorable Clifford Sifton), dans le mois de décembre, et nous avons agi de suite. L'honorable député connaissait les faits ; s'il nous eût avertis nous aurions assurément agi plus tôt.

M. BOYD : Mais, ces faits avaient été publiés dans la presse et discutés partout. La faute en est d'abord aux percepteurs des douanes qui laissèrent entrer cette huile dans le pays. Si, pour réparer leur erreur, il fallait avertir le département du Revenu de l'intérieur, pourquoi ne l'ont-ils pas fait? mais non, l'information doit venir d'un membre du parlement, puis être communiquée au ministre de l'Intérieur et de là être transmise au département du Revenu de l'intérieur. Il sied mal au ministre du Revenu de l'intérieur et au ministre des Douanes de s'excuser comme ils viennent de le faire. Inutile de penser que ces excuses vont être acceptées au Manitoba et dans le Nord-Ouest.

Lorsqu'on a discuté ce sujet, il y a quelques jours, j'ai cité la loi pour démontrer qu'elle avait été modifiée. Les ministres soutiennent le contraire. Si cela est vrai, comment peuvent-ils expliquer le fait que les fonctionnaires du ministère des Douanes ont laissé entrer au Canada dix mille barils de pétrole de qualité inférieure? A-t-on fait l'inspection de cette huile ? A-t-on négligé de prendre cette précaution ? D'après les faits dont nous a parlé le ministre du Revenu de l'Intérieur, il est évident que l'inspection n'a pas eu lieu. Après qu'on eut constaté que ce pétrole était mauvais, on l'a retiré du marché, et l'on a bien fait. Je dois, cependant, dire à la Chambre qu'il faudra autre chose que la déclaration écrite que vient nous lire, au moment où la session se termine, le ministre du Revenu de l'intérieur, pour convaincre la population du Manitoba que le gouvernement a pris tout le soin voulu dans cette matière.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quant à ce qui concerne le ministère des Douanes, je dois dire à l'honorable gentleman qu'il ne devrait pas affirmer que ce pétrole n'a pas été inspecté. J'ai déclaré à la Chambre que le contraire était la vérité. Si cette inspection n'avait pas eu lieu, comment l'honorable gentleman pourrait-il savoir qu'un essai particulier ne serait pas efficace ? Voilà qui démontre la faiblesse de son objection. Je déclare que ce pétrole a été inspecté.

M. COCHRANE : Mais alors à quoi sert cette inspection ? La pétrole étant de qualité inférieure, dans ce cas, l'honorable ministre se trouve dans une pire situation qu'auparavant.

Le MINISTRE DES DOUANES : S'il est nécessaire—et cela semble être l'opinion d'un certain nombre de députés—de faire de nouveaux essais, nous pourrons à bon droit étudier cette question. Il ne faut pas oublier, toutefois, comme nous le disait l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, d'après les renseignements qu'il possède, je suppose, que si l'épreuve est modifiée—s'il faut la rendre plus sévère, soit au point de vue de la densité, soit au point de vue du pouvoir éclairant, il est probable qu'il faudra payer le pétrole plus cher. La question est de savoir si, à cause d'un cas où l'on a expédié du mauvais pétrole, on voudra faire une épreuve qui aura pour résultat d'augmenter, et pour longtemps, le prix du pétrole dont a besoin la population de l'Ouest. C'est la question que mes honorables amis devront étudier. L'honorable député de Northumberland (M. Cochrane) qui semble comprendre ce sujet à fond, pourra peut-être nous faire connaître son opinion sur ce point.

M. COCHRANE : Je serais heureux de me rendre à cette demande, si je croyais que le ministre accepterait mes conseils. Au nom de la population de l'ouest, je puis dire au ministre que nous n'avons pas été dans les ténèbres aussi longtemps qu'il semble le croire. Il est évident que si l'épreuve est suffisante, les fonctionnaires du ministère sont loin d'être à la hauteur de leur tâche, car ils ne connaissent pas leur besogne, pas plus que l'honorable monsieur ne connaît la sienne. Nous importons du pétrole qu'inspectent les fonctionnaires du ministre des Douanes. Ces derniers acceptent cette huile et nous n'entendons aucune plainte. Il me semble que notre population pourrait payer un peu plus cher pour le pétrole et en obtenir de la lumière, au lieu d'acheter cette huile au prix actuel sans réussir à s'éclairer. A mon sens, cette question est très sérieuse, bien que certaines personnes puissent la traiter à la légère. Les habitants du Manitoba doivent acheter de mauvais pétrole, lorsque les fonctionnaires du ministère des Douanes ne remplissent pas leur devoir. S'ils font leur ouvrage, alors l'épreuve de cette huile est insuffisante.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce pétrole vient des Etats-Unis ; on le transporte ici dans des bateaux réservoirs, et le ministre du Revenu de l'intérieur dit que ses fonctionnaires n'ont qu'à faire l'épreuve de cette huile, sous le rapport de l'inflammabilité. Ce pétrole passe par la douane, et nos inspecteurs sont munis de tous les instruments nécessaires pour déterminer la densité ou le pouvoir éclairant de cette huile, suivant les règlements du ministère du Revenu de l'intérieur. Quand on a soulevé cette question, j'ai fait une enquête et le commissaire de la compagnie intéressée m'a dit qu'il avait reçu de notre fonctionnaire un rapport sur l'épreuve actuelle de ce pétrole. Donc cette dernière a été faite. Mais voici ce qu'il nous faut considérer : Une erreur s'est produite ; le fait peut se renouveler encore. On doit avoir expédié beaucoup de pétrole. On ne peut imaginer rien de plus énervant, de plus irritant que de constater que le pétrole dont on a besoin dans un pays comme l'ouest, ne peut éclairer les demeures. Mais je veux surtout savoir si les honorables députés veulent que l'épreuve soit changée et rendue plus sévère au point de vue de la densité et du pouvoir éclairant, ce qui aurait pour résultat d'augmenter le prix du pétrole.

La motion est retirée.

A une heure la Chambre suspend ses délibérations.

A 2.45 la Chambre se réunit.

Quelques VOIX : Taylor, un discours.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds-sud) : Quand la séance a été suspendue à une heure, M. l'Orateur, nous étions à discuter la question du pétrole ; mais comme tout le monde était silencieux, quand je suis entré, j'ignore s'il s'agit présentement d'une motion demandant que la séance soit levée.

Quelques VOIX : Que le parlement soit prorogé.

M. TAYLOR : Je suis heureux de constater que le messager envoyé au Sénat nous est revenu dans la personne de mon honorable confrère (M. Calvert), le whip en chef du parti libéral. Je puis sympathiser beaucoup avec cet honorable ami, car j'ai occupé la position de whip du gouvernement durant plusieurs années. Je connais tout le mal qu'a dû se donner l'honorable député (M. Calvert) pour maintenir l'ordre dans son parti.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Quelques VOIX : Non ! non !

M. TAYLOR : Je sais qu'il y a maintenant plus d'insubordonnés dans ce parti, qu'on n'en comptait même lorsque le ministre de la Marine et des Pêcheries en était le whip. Quant à moi, je n'ai éprouvé de la part de mon parti aucune difficulté ; les membres de la gauche m'ont rendu la tâche très facile. Quoi qu'il en soit, je crois que le gouvernement et ses partisans reconnaîtront que nous nous sommes battus comme des hommes durant cette session. Nous avons critiqué le gouvernement, mais celui-ci aurait mérité de subir encore plus d'assauts. Mais les membres de la gauche sont anxieux de retourner chacun dans leur comté pour chasser les grits du pouvoir dans Ontario, ce que nous espérons faire dans quinze jours.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Quelques VOIX : C'est là où vous vous trompez.

M. TAYLOR : J'espère que le whip en chef du gouvernement va nous parler, pendant quelques instants, de tout le mal qu'il a dû se donner pour maintenir l'ordre dans son parti.

M. W. S. CALVERT (Middlesex) : Je suis pris par surprise. Quant à moi, je n'ai pas souvent élevé la voix au cours de cette session. Je puis affirmer à mon honorable ami (M. Taylor) que mes devoirs comme whip en chef du parti ministériel ont été extrêmement faciles à remplir, car il n'y a pas de lâcheurs parmi nous. On n'en compte pas un seul.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. CALVERT : J'ai éprouvé le plus grand plaisir à travailler de concert avec mes amis de ce côté-ci de la Chambre. Je puis ajouter que je me suis toujours bien entendu avec le whip en chef de l'opposition (M. Taylor). Je n'ai pas eu tout le mal qu'il devait s'im-

poser quand il était whip en chef de l'ancienne administration. Mes rapports avec l'honorable député ont été des plus agréables. Nous avons eu confiance l'un dans l'autre implicitement, et lorsque le whip en chef de l'opposition me donnait sa parole, je l'acceptais en toute confiance, jamais je n'ai eu à le regretter. Il me reste à remercier mes bons amis des deux côtés de la Chambre pour leur courtoisie et leur bienveillance à mon égard, au cours de cette session. Chaque fois que j'ai demandé aux députés libéraux de faire quelque chose, ils l'ont fait volontiers.

Une VOIX : Que cela fût bon ou mauvais.

M. CALVERT : Je ne puis dire cela, car tout ce que nous avons fait a toujours été dans l'intérêt public.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

D'autres VOIX : Un discours, Jabel Robinson.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : M. l'Orateur, je n'ai pas grand-chose à dire——

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. ROBINSON : Je n'ai pas grand'chose à dire en faveur du whip du parti indépendant, parce qu'en parlant de lui, je serais obligé de chanter mes propres louanges.

Une VOIX : Parlez-nous de votre chef.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : A ce point de vue, j'ai un chef et je pourrais dire quelques mots sur sa conduite. La plupart des membres de cette Chambre comprennent, tout aussi bien que moi, la position d'un député indépendant. Je puis dire que, depuis que je fais partie de cette Chambre, j'ai tâché, dans la mesure de mes forces, de remplir mes devoirs. Je n'ai pas de préférés ici. Il n'y a personne qui soit mon maître. Je pense par moi-même et je vote comme je l'entends. Il me fait, cependant, plaisir de constater que la députation se sépare dans les meilleurs sentiments. J'espère que tous nous retournerons dans nos foyers, heureux de cette session et prêts à accomplir notre devoir fidèlement—quelques-uns d'entre nous plus fidèlement qu'ils ne l'ont fait ici.

PROROGATION.

Un message de Son Execellence le Gouverneur général est transmis par l'huissier du Sénat :

Son Excellence le Gouverneur général désire que les députés se rendent immédiatement à la Chambre du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur et les députés se rendent à la Chambre du Sénat.

A LA CHAMBRE DU SENAT.

Il a plu à Son Excellence de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants :

Acte concernant la bibliothèque de droit de Régina.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne d'Orford.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada.

Acte concernant la Compagnie de pont et de tunnel du Canada et du Michigan.

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

Acte concernant le chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Huron.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Port-Dover, Brantford, Berlin et Goderich, et à l'effet de changer son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer de la Grande-Vallée."

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Buffalo et la Compagnie du chemin de fer International.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Velvet (Rossland) Mine.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Battleford au lac Lenore.

Acte concernant la Compagnie du canal à navires de Sainte-Claire et Erié.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, las Erié et Pacifique.

Acte concernant la Compagnie du pont Union de Windsor à Détroit.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Rivière des Sauvages.

Acte constituant en corporation le Conseil du Collège bresbytérien, Halifax.

Acte constituant en corporation la Compagnie manufacturière des Chutes de Sprague (à responsabilité limitée).

Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurances sur la vie "The Sovereign of Canada."

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et du Nord.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Nipissingue à Ottawa.

Acte autorisant le Commissaire des brevets à faire droit à John Westren.

Acte constituant en corporation la Compagnie du pont du détroit de Canseau.

Acte constituant en corporation la "Crown Bank of Canada."

Acte concernant la Compagnie de force Ontario des Chutes de Niagara.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer des Comtés du Centre.

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de Vancouver, Victoria et l'Est.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Medicine-Hat et de l'Alberta-Nord.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada.

Acte constituant en corporation la Compagnie de Steamers tubulaires Knapp.

Acte concernant la Companie du chemin de fer de la Baie de James.

Acte constituant en corporation la Compagnie de filatures Cosmos.

Acte constituant en corporation l'Association des Manufacturiers Canadiens.

Acte relatif aux pensions des officiers de la police à cheval du Nord-Ouest.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Nord et d'Ominéca.

Acte constituant en corporation la Compagnie de carabines Ross, à responsabilité limitée.

Acte constituant en corporation la Compagnie Canadienne de Messageries du Nord.

Acte concernant la Dominion Cotton Mills Company (Limited).

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Timagami.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Niagara à Saint-Catherine et Toronto.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Brockville et Saint-Laurent.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Trans-Canada.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Terminal d'Essex.

Acte concernant le canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent.

Acte modifiant l'Acte des lettres de change, 1890.

Acte modifiant de nouveau l'Acte de la preuve en Canada, 1893.

Acte modifiant de nouveau l'Acte de 1894 relatif à la conservation du gibier dans les territoires non organisés.

Acte modifiant de nouveau les Actes relatifs aux Territoires du Nord-Ouest.

Acte modifiant l'Acte du Parc des Montagnes-Rocheuses, 1887.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest.

Acte modifiant de nouveau l'Acte du territoire du Yukon et les Actes qui le modifient.

Acte pour faire droit à James Brown.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.

Acte constituant la Caisse de pension de la Banque Molson.

Acte modifiant l'Acte concernant la Constitution des Chambres de Commerce.

Acte modifiant de nouveau l'Ate du pilotage.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des Comtés du Sud.

Acte constituant en corporation la Compagnie de Force de Toronto et Niagara.

Acte constituant en corporation l'Evêque de Moosonee.

Acte modifiant l'Acte de la cour de l'Echiquier.

Acte modifiant la disposition relative aux péages, du chapitre 1 des statuts de 1881, concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Acte modifiant le chapitre 41 des statuts de 1901, concernant l'administration de la justice dans le territoire du Yukon.

Acte modifiant l'Acte des juges des cours provinciales.

Acte constituant en corporation la Compagnie d'effets publics, de prêts et d'épargne Dyment.

Acte modifiant l'Acte concernant l'empaquetage et la vente de certaines denrées.

Acte modifiant l'Acte des titres de biens-fonds, 1894.

Acte modifiant l'Acte de l'immigation chinoise, 9100.

Acte modifiant l'Acte des Postes.

Acte modifiant l'Acte de la police à cheval, 1894.

Acte autorisant l'emprunt de certaines sommes de deniers pour le service public.

Acte à l'effet de modifier l'Acte de la naturalisation.

Acte modifiant les Actes relatifs au chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Yukon-Pacifique.

Acte concernant la Compagnie "United Gold Fields of British Columbia (Limited)."

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et Kéwatin.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Népion.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Oriental du Canada.

Acte concernant la Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne.

Acte concernant la Compagnie canadienne de téléphone Bell.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Aloma et de la Baie d'Hudson.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord.

Acte constituant en corporation l'Association des éleveurs de bétail des provinces maritimes.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec Sud.

Acte modifiant de nouveau l'Acte du territoire du Yukon.

Acte modifiant l'Acte des chemins de fer.

Acte modifiant l'Acte concernant la cité d'Ottawa.

Acte constituant en corporation "The Dominion Association of Chartered Accoutants."

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié à la rivière Détroit.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central du Canada.

Acte constituant en corporation la Compagnie du passage souterrain de Montréal.

Acte constituant en corporation la Compagnie de force, de chemin de fer et de navigation de la Rive Nord.

Acte à l'effet d'établir un Conseil médical au Canada.

Acte modifiant l'Acte d'immigration.

Acte modifiant l'Acte des marques des fruits, de 1901.

Acte constituant en corporation la banque des Garanties du Canada.

Acte constituant en corporation la banque Métropolitaine.

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

Acte concernant la Compagnie d'assurance maritime La Royale.

Acte pour faire droit à Samuel Nelson Chipman.

Acte modifiant de nouveau les dispositions du chapitre 183 des Statuts revisés, relativement à l'école industrielle d'Halifax et à l'asile Saint-Patrice, d'Halifax.

Acte concernant la représentation du Territoire du Yukon à la Chambre des communes.

Acte modifiant de nouveau l'Acte d'inspection générale.

Acte modifiant l'Acte des grains du Manitoba, 1900.

Acte concernant le cabotage canadien.

Acte modifiant le tarif des douanes, 1897.

Acte concernant la remise des amendes.

Acte constituant en corporation la Compagnie Canadienne de télégraphe du Nord.

Acte concernant la constitution en corporation par lettres patentes des compagnies par actions.

A ces bills la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat dans les termes suivants :—

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général sanctionne ces bills.

Alors l'Honorable Orateur de la Chambre des communes a adressé la parole à Son Excellence le Gouverneur Général comme suit :

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

Au nom des Communes je présente à Votre Excellence le bill suivant :

Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes de deniers pour le service public des exercices expirant respectivement le 30 juin 1902 et le 30 juin 1903,

Que je prie humblement Votre Excellence de sanctionner.

A ce bill la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat, par ordre de Son Excellence, dans les termes suivants :—

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.

Après quoi il a plu à Son Excellence le Gouverneur Général de clore la deuxième session de la neuvième législature par le discours suivant :—

Honorables messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

En vous dispensant de prolonger votre présence au parlement, je désire vous remercier de l'attention et du soin avec lesquels vous vous êtes acquittés de vos importants devoirs.

Le nombre extraordinaire d'Actes qui ont été passés pour constituer en corporations des compagnies industrielles et de chemin de fer, peut être considéré comme une preuve du rapide développement de la richesse et de la prospérité du Canada à l'heure actuelle. L'augmentation du commerce et du revenu du pays est une autre preuve de cet état de choses satisfaisant.

Nous avons remarqué avec plaisir qu'il vient, en plus grand nombre que jamais, des immigrants d'Europe et des Etats-Unis s'établir au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. L'augmentation rapide de la population dans cette partie fertile du Dominion doit contribuer de plus en plus au progrès du commerce chaque année.

L'arrangement conclu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique lorsqu'elle a été autorisée à augmenter son capital-actions, et en vertu duquel elle doit consacrer

au delà de neuf millions de piastres à l'augmentation de son matériel roulant, aura pour effet, nous l'espérons, de diminuer considérablement à l'avenir les pertes sérieuses qui ont eu lieu par suite de l'insuffisance du nombre de wagons destinés à charroyer les produits de l'Ouest vers les ports de l'Est.

Les amendements faits à l'Acte des Grains du Manitoba autorisant les cultivateurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest à construire des entrepôts plats pour l'emmagasinage de leurs grains aux stations de chemin de fer, seront, nous le croyons, jugés opportuns et propres à empêcher les coalitions de faire baisser les prix.

L'augmentation de la population du Territoire du Yukon et le développement rapide de cette partie du Canada justifient amplement l'Acte qui accorde à ses habitants un représentant au parlement, qui sera autorisé à parler au nom de ses commettants sur toutes les questions concernant les principaux intérêts de cette lointaine partie du Dominion.

Messieurs de la Chambre des communes :

Je vous remercie, au nom de Sa Majesté, des subsides que vous avez généreusement votés pour le service public.

Honorables messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

En vous faisant mes adieux, je désire vous exprimer l'espoir que, lorsque nous nous réunirons l'année prochaine, nous aurons encore lieu de nous réjouir de la prospérité continue qui règne aujourd'hui dans ce vaste Dominion.

L'ORATEUR du Sénat alors dit :

Honorables messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

C'est le plaisir de SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GENERAL, que ce parlement soit prorogé jusqu'à mardi, le vingt-quatrième jour de juin prochain, pour être tenu en ce lieu, et ce parlement est, en conséquence, prorogé jusqu'à mardi, le vingt-quatrième jour de juin prochain.

INDEX

DEUXIÈME SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT

ALCORN, George Oscar (Prince-Edouard) :

Picton, Ont., édifices publics (int.) 1519.

Clinton, M. David, directeur de la poste, Wellington, Ont., destitution (mot. pour doc.) 2698.

ANGERS, Charles (Charlevoix) :

Ile aux Coudres, quai (int.) 3428.

AVERY, Melzar (Addington) :

Bill (n° 3) modifiant l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 474 ; en comité, 3212.

BALL, George (Nicolet) :

Bill (n° 38) observ. sur mot. Bickerdike, 2080.

Thérien, M. W. H., requête pour destitution (mot. pour doc.) 3742.

Bill (n° 98) en comité, 4552 et suiv.

Bill (n° 102) chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, en comité, 4690 et suiv.

BARKER, Samuel (Hamilton) :

Intercolonial, achat de traverses (int.) 454; locomotives (int.) 455 ; achat de matériel en 1901 (mot. pour doc.) 908 et suiv.; achat de traverses (int.), 2084.

Accise, préposés, inspecteurs, etc. (sub.) 1190 et suiv.

Bill (n° 94) concernant la Compagnie du chemin de fer Calgary à Edmonton, 1ère l., 2163 ; 2e l., 2238.

Bill (n° 104) débat sur 1ère l., 2456 et suiv.

Milice—propriétés militaires (int.) 2568.

Comité des comptes publics, enquête sur dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I.P.E. (débat sur mot. Haggart) 3283.

Intercolonial (sub.) débat, 3501 et suiv.; nombre de locomotives et de wagons (mot. pour doc.) 3742.

Ile du P-E., nombre de locomotives et de wagons (mot. pour doc.) 3742.

Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3809 ; matériel roulant (sub.) 3831 et suiv.

Pêcheries, sentence arbitrale, déclaration du premier ministre de l'I.P.-E. (observ.) 3876.

Canal de la Trent, construction (à voter de nouveau) (sub.) 4032 et suiv.

Bill (n° 106) amendant l'Acte des Postes, en comité, 4057 et suiv.

Intercolonial, Stellarton, installations, perfectionnement (sub.) 4819.

Chemin de fer de l'I.P.-E, Charlottetwn, aménagements nouveaux (sub.) 4948 et suiv.

Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 5066 et suiv.; matériel roulant (sub.) 5068.

BARKER, Samuel—*Suite.*

Chemin de fer de l'I.P.-E., embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 5071.

BELAND, Henri Sévérin (Beauce) :

Adresse en réponse au discours du Trône, 16.

Industrie des conserves (int.) 458 ; et commissaire des pêcheries (int.) 627.

Bill (n° 14) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la rivière des Sauvages, 1ère l., 540 ; 2e l., 797 ; 3e l., 1649.

Circulaire, publication par M. P. Landry (int.) 2472.

Bill (n° 155) en comité, 4625 et suiv.

BELCOURT, Napoléon A. (Ottawa) :

Cour Suprême du Canada, arrêtiste (sub.) 234 et suiv.

Cour de l'Echiquier du Canada (sub.) 236 et suiv.

Bill (n° 38) concernant la Compagnie du pont de Montréal, 1ère l., 984 ; 2e l., 1270; observ. sur mot. Bickerdike, 2081.

Bill (n° 107, lettre I, du Sénat) concernant le canal de Montréal, Ottawa et la Baie Georgienne, 1ère l., 2732 ; 2e l., 2907 ; en comité, 3362 ; 4436 et suiv.; 3e l., 4447.

Bill (n° 143) concernant la Compagnie canadienne de téléphone Bell, 1ère l., 3742 ; 2e l., 4095 ; 3e l., 4605.

Bill (n° 144) constituant en corporation la Banque Métropolitaine, 1ère l., 3742 ; 2e l., 4606 ; 3e l., 4721.

Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie des comptables autorisés du Dominion, 1ère l., 4264 ; 2e l., 4599, 4605 ; en comité, 4722 ; 3e l., 4723.

Bill (n° 164) ville d'Ottawa, 1ère l. (observ.) 4373.

Bill Roddick (n° 11) en comité, 4485.

Yukon—édifices publics (sub.) 4563 et suiv.

Bill (n° 140) en comité, 4709.

BELL, Adam Carr (Pictou) :

Fonctionnaires, destitution (int.) 133.

Intercolonial, nombre d'employés (int.) 133.

Concession au syndicat Treadgold (int.) 248.

Réciprocité commerciale (débat sur mot.) Charlton) 286.

Destitutions pour motifs politiques (mot. pour doc.) 438.

Intercolonial, employés temporaires, et salaires (mot. pour doc.) 450.

Industrie canadienne, produits (int.) 765.

Traité Clayton-Bulwer, et frontière de l'Alaska (débat sur mot. Monk pour doc.) 787 et suiv.

Chemin de fer de prolongement vers l'est, Nouvelle-Ecosse (int.) 800.

BELL, Adam Carr—*Suite.*

Houille transportée par steamers nolisés (int.) 907.
Washabuck-Centre, quai (sub.) 1034.
Comité des comptes publics (débat sur 3e rapp.) 1424.
Budget—motion Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1710 et suiv.
Explication personnelle, sir Richard Cartwright (rép.) 1784.
Documents officiels, publication (observ.) 2750.
Quarantaine, appointements et dépenses casuelles (sub.) 2920 et suiv.
Bill (n° 86) débat sur mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3248.
Employés destitués (mot. pour rapport) 3256.
Destitutions, relevé (int.) 4055.
Recensement (sub.) 4122 et suiv.
Edifices publics, Ottawa, chauffage, chauffeurs et mécaniciens (sub.) 4159.
Chemin de fer de l'I. P.-E. (sub.) 4316.
Transport (débat sur observ. MacLaren) 4424.
Navigation sur le Saint-Laurent (sub.) 5060.

BENNETT, William H. (Simcoe-est) :

Tuberculose (int.) 132.
Juges, mise à la retraite (int.) 132.
Revenu de l'Intérieur (sub.) 180.
Bureau du Travail (sub.) 200 et suiv.
Registre des brevets (sub.) 338 et suiv.
Expositions de Glasgow et de Buffalo (déb. sur int. Clancy) 367 et suiv.
Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 400 et suiv.
Remorqueurs américains (int.) 451.
Canal de Soulanges, pouvoirs hydrauliques le long du (mot. pour doc.) 645.
Montréal, entrepôt de la douane (sub.) 689 et suiv.
Dépôts d'armes, construction (sub.) 887 et suiv.
Yukon—édifices publics, loyer, réparations, entretien, etc. (sub.) 995 et suiv.
Grande Vallée, jetée (sub.) 1057.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 1079.
Midland, port, dragage (sub.) 1266 et suiv.
Southampton, havre, améliorations (sub.) 1275.
St.-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 1294.
Transport de la malle entre Anten Mills et Hendrie (int.) 1705.
Couronnement du Roi, contingent (mot.) 2474 et suiv.
Taylor, M. le colonel, et le gouvernement (mot. pour doc.) 2485.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2791.
Steamer "Tiverton," échouement (int.) 2873.
Halifax, grève des débardeurs (observ. sur int. Russell) 2882.
Garde-côtes et service côtier (sub.) 3315.
Recensement (sub.) 3390 et suiv.
Chemins de fer l'Etat, loyer, Grand Tronc (sub.) 3566.
Yukon—shérif Eilbeck, retour (int.) 3603.
Intercolonial, matériel roulant (sub.) 3843.
Service postal (sub.) 3933.
Noble, MM. J. et C., réclamation (mot. pour doc.) 3945.
Bill (n° 138) juges, en comité, 3965.

BENNETT, William H.—*Suite.*

Canal de Trent, construction (à voter de nouveau) (sub.) 4022 et suiv.
Canal des Galops, agrandissement (sub.) 4049 et suiv.
Pêcheries, réclamation J. et C. Noble (sub.) 4250 et suiv.
Canal de la Trent—dragage (sub.) 4297.
Chemin de fer de Charlottetown à Murray-Harbour, soumissions (observ.) 4308 et suiv.

BERNIER, Hon. Michel E. (Saint-Hyacinthe) :

Revenu de l'Intérieur (rapp.) 122 ; (sub.) 179.
Droits sur le tabac (rép. à int. Henderson) 136.
Ministère du Commerce (sub.)) 541.
Ventes frauduleuses, loi relative aux (rép. à int. Schell) 762.
Accise, préposés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 1173 et suiv.
Distilleries et fabriques, préposés à la surveillance, surcroît de service (sub.) 1211.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 1212 et suiv.
Instruments métriques (sub.) 1228.
Gaz et lumière électrique, inspecteurs, appointements (sub.) 1229 et suiv.
Poids et mesures, inspection à Trois-Rivières (rép. à int. Monk) 2472.
Accise (sub.) 4281 et suiv ; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc., montant supplémentaiare (sub.) 4993 ; poids et mesures, séries de poids et mesures métriques, appointements et frais de voyage des inspecteurs (sub.) 4993.
Pétrole, inspection (rép. à int. Oliver) 5104 et suiv.

BICKERDIKE, Robert (Saint-Laurent, Montréal) :

Bill (n° 38) mot. pour renvoi au comité des chemins de fer de son 4e rapp., 2074.
Bill (n° 148) concernant la Compagnie du pont de Montréal, 1ère l., 3937 ; 2e l., 4605.
Bill (n° 98) en comité, 4540.

BLAIN, Richard (Peel) :

Vente du fil d'engerbage (int.) 419, 631 ; en 1902 (int.) 908, 1468.
Elévateur du gouvernement à Saint-Jean et Halifax (int.) 626.
L'Assomption, édifice public (sub.) 675.
Accise, préposés, inspecteurs, etc. (sub.) 1178 et suiv.
Gaz et lumière électrique, inspecteurs, appointements (sub.) 1229 et suiv.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1249.
Collingwood, havre, améliorations (sub.) 1256 et suiv.
Budget—(débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1519.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire, entrepôts frigorifiques, employés (sub.) 2613 et suiv.; division du commissaire (sub.) 2666 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) 3611 et suiv.
Produits maraîchers, tarif, remaniement (débat sur mot. Léonard) 3679.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3892, 3907 et suiv.

BLAIR, Hon. Andrew George (Cité de Saint-Jean) :
Chemins de fer et Canaux (rapp. prod.) 130.
Commission des chemins de fer (rép. à int. Robinson) 133.
Transport (rép. à int. Hughes) 138.
Intercolonial, station de Sainte-Monique, réparations (rép. à int. Legris) 762.
Canal Welland, pouvoirs hydrauliques sur (rép. à int. Holmes) 763.
Chemins de fer de l'état, rails d'acier sur (rép. à int. Ganong) 764 ; loyer, Grand Tronc (sub.) 3534 et suiv.
Intercolonial, tarif du trafic (rép. à int. Kemp) 801.
Canaux, dépenses (rép. à int. Davis) 802.
Accidents causés par les animaux (rép. à int. Erb) 905.
Houille canadienne, achats (rép. à int. Kendall) 906.
Sainte-Catherine, approvisionnements d'eau (rép. à int. Lancaster) 906, 1880.
Commission des chemins de fer, nomination (rép. à int. Davis) 906.
Saint-Jean, blé passant par l'élévateur du gouvernement (rép. à int. Ganong) 906.
Houille transportée par steamers nolisés (rép. à int. Bell) 907.
Intercolonial, achat de matériel en 1901 (rép. à mot. Barker) 909 ; inondations (rép. à int. Borden) 1134 ; bateau-passeur entre Mulgrave et la Pointe Tupper (rép. à int. Borden) 1709 ; achat de traverses (rép. à int. Barker) 2086 ; engagement de M. Horne (rép. à int. Haggart) 2088 ; gare de Saint-Octave (rép. à int. Monk) 2239 ; fossés (rép. à int Gauvreau) 2694 ; achat de locomotives et de wagons (rép. à int. Clarke) 2699, voir version anglaise, page 2681 ; achat de matériel roulant (rép. à int. Haggart) 2870 ; chef de cantonniers John Barbour (rép. à int. Borden) 2870 ; assurance contre le feu (rép. à int. Casgrain) 2872 ; résolution de la chambre de commerce de Winnipeg (rép. à int. Puttee) 2960 ; sub. $5,500,000, débat, 3430 et suiv.; 3574 et suiv.; rails d'acier et attaches (sub.) 3798 ; améliorations et acquisition de terrains à Sydney (sub.) 3822 ; première construction (sub.) 3826 ; renforts de ponts (sub.) 3826 ; améliorations et agrandissements à Lévis (sub.) 3827 ; nouvelles voies d'évitement le long de la ligne, 3828 ; pour remplacer barres des freins aux wagons à bagage (sub.) 3829 ; nouvelles machines pour usines à locomotives et à wagons (sub.) 3829 ; posage du gaz Pintsh dans 10 voitures à passagers (sub.) 3829 ; six arches nouvelles au pont de Miramichi (sub.) 3829 ; matériel roulant (sub.) 3830 ; nouvelle superstructure pour le pont de Ristigouche et de Miramichi, nord-ouest (sub.) 3846 ; améliorations à la Pointe Tupper (sub.) 3846 ; nouvelles commodités pour le fret à la Rivière-du-Loup (sub.) 3846 ; annexe aux ateliers de Moncton et pour y construire nouvel atelier de réparations pour wagons à marchandises (sub.) 3847 ; remise à locomotives, usine, atelier, etc., à la Rivière-du-Loup ; service de passage, détroit de Canso, amélioration (sub.) 4318 ; outillage et machines supplémentaires (sub.) 4321 ; matériel roulant (sub.) 4321 ; améliorations à Mulgrave (sub.) 4321 ; exploitation et entretien (sub.) 4334 ; construction de Southport à Murray-Harbour (rép. à int. Hackett) 4724 ; matériel roulant (à voter de nouveau) (sub.) 4813 ; Chaudière, jonction, remise à locomotives (sub.) 4816 ; Saint-Jean, matériel, améliorations (sub.) 4817 ; Stellarton, installations, perfectionnement (sub.) 4818 ; Sydney, installations, perfectionnement (sub.) 4820 ; Halifax, améliorations (sub.) 4820 ; pour consolider ponts sub.) 4822 ; voies de garage, gare , commodités (sub.) 4823 ; wagons à voyageurs, pour changer attelages (sub.) 4825 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure de six arches (sub.) 4825 ; chemin de fer de Sydney et Louisbourg, pour élever pont au-dessus de l'Intercolonial (sub.) 4826 ; Pictou, installations, perfectionnement (sub.) 4826 ; Nicolet, gare (sub.) 4827 ; rivière aux Anguilles, gare et hangar à marchandises (sub.) 4827 ; Sydney-nord, améliorations (sub.) 4827 ; éperon, de la gare de la Rivière Ouelle au quai sur le Saint-Laurent, construction (sub.) 4827 ; Moncton, pour augmenter améliorations (sub.) 4828 ; Rockingham, améliorations (sub.) 4829 ; pont de Ristigouche, nouvelle superstructure (sub.) 5100.

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*
Chemins de fer de l'Etat, locomotives pour (rép. à int. Clarke) 1134.
Transport des fruits (rép. à int. Lennox) 1135.
Comité des comptes publics (débat sur 3e rapp.) 1427.
Canal Welland (rép. à int. Lancaster) 1708.
Chemin de fer de Témiscouata et l'Intercolonial, passage des wagons (rép. à int. Gauvreau) 1881.
Canal de la Tay, paiements aux employés, et recettes (rép. à int. Legris) 2087.
Canal de Chambly, état de la partie supérieure (rép. à int. Demers) 2089.
Bill (n° 46) en comité, 2237 et suiv.
Canaux du Saint-Laurent, employés (rép. à int. Henderson) 2240.
Bill (n° 104) pour modifier et refondre la loi concernant les chemins de fer, 1ère l., 2445 ; retiré, 5002.
Bill (n° 53) en comité, 2678 et suiv.
Bill (n° 72) en comité, 2686 et suiv.
Bill (n° 70) en comité, 2690 et suiv.
Bill (n° 24) amend. du Sénat (observ. sur mot. Calvert pour adop.) 2693.
Chemins de fer, imputable sur le capital (sub.) 2884 et suiv.
Bill (n° 69) en comité, 3143.
Bill (n° 73) en comité, 3148.
Gilbert Bros. Engineering Company, paiements à (rép. à int. Roche, Marquette) 3170.
Bill (n° 86) débat sur mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3239 et suiv.
Comité des comptes publics, enquêtes, sur dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I. P.-E. (débat sur mot. Haggart) 3257 et suiv.
King Bros., réclamation (rép. à int. Lavergne) 3326.
Chemins de fer de l'Etat, loyer, Grand Tronc (sub.) 3534 et suiv ; 3566 et suiv.
Yukon—chemin de fer, taux (rép. à int. Clarke) 3657.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, y compris appoint. de G. A. Bell et S. R. Loftus (sub.) 3796.

BLAIR, Hon. Andrew George—*Suite.*

Chemin de fer de l'I. P.-E., embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 3879 ; (sub.) 4013, 4316.
Canal de la Trent, construction (à voter de nouveau) (sub.) 4022.
Canal Welland, améliorations à l'entrée de Port Colborne (sub.) 4038 et suiv.
Rapide Plat, canal (sub.) 4040, 4329.
Canal des Galops, agrandissement (sub.) 4041 et suiv.
Chenal du nord, barrage (sub.) 4052.
Canal Lachine, réparations des écluses (sub.) 4054.
Bill (n° 155) amendant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 4145 ; 2e l., 4607-08 ; en comité, 4607-08.
Canal de la Trent—dragage des hauts fonds, rivières Trent et Otonabee (sub.) 4293.
Lindsay et chutes Fénelon, chemin entre, construction (sub.) 4293.
Carillon et Grenville, jetée directrice, reconstruction (sub.) 4304.
Canal de Québec, bornages, études préliminaires (sub.) 3404.
Canal de la Culbute, indemnités pour inondation (sub.) 4305, 4334.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, ingénieurs, dessinateurs, messagers, etc. (sub.) 4315.
Canaux, réparations et dépenses d'entretien (sub.) 4317.
Employés, supplément (sub.) 4318, 4336.
Canal du Sault Sainte-Marie, pour approfondir et agrandir l'entrée (sub.) 4019, 4322.
Canal Lachine, installation d'appareils électriques (sub.) 4323.
Canal de la Pointe-Farran (sub.) 4324.
Chenal du nord (sub.) 4325.
Rapides des Galops (sub.) 4325.
Canal de Soulanges (sub.) 4328.
Commission de chemins de fer, renseignements (sub.) 4329.
Canal Welland, pour terminer bassin de l'ouest à Port-Dalhousie (sub.) 4330 ; pour renforcer mur à la tête de l'écluse (sub.) 4331.
Canal Lachine, pavage de la rue du Moulin (sub.) 4332 ; déversoir, reconstruction (sub.) 4332.
Canal de Cornwall, réparations et frais d'exploitation (sub.) 4335.
Bill (n° 102) en comité, 4680 et suiv.
Bill (n° 140) en comité, 4702 et suiv.
Dr Seward Webb à l'I. P.-E., visite (rép. à int. Hackett) 4728.
Dixon, M. F. A., promotion (sub.) 4812.
Port-Colborne et Thorold, certaines parties du long bief, creusage (sub.) 4830.
Port-Colborne et Wellington, obstructions dans le canal, enlèvement (sub.) 4830.
Port-Colborne et Welland, obstructions dans le canal, enlèvement (sub.) 4830.
Canal Welland, pile et travée, pont Montrose, rivière Chippewa, construction (sub.) 4832.
Chemin de fer de la rivière Stickine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4891 et suiv.
Chemin de fer de l'I. P.-E., Charlottetown, aménagements nouveaux (sub.) 4948 et suiv.
Canal de la Trent, construction (à voter de nouveau) (sub.) 5078 et suiv.

BORDEN, Hon. Frederick W. (King, N.-E.) :

Corps permanents (rép. à int. Hughes) 419.
Collège militaire royal, rapp. du bureau des visiteurs (rép. à int. Hughes) 453.
Hughes-Hutton, différend (rép. à int. Hughes) 455.
Cible Peters et tube Morris (rép. à int. Hughes) 456.
Commandant général, émoluments (rép. à int. Hughes) 628.
Van Wagner, lieut-col., mise à la retraite (rép. à int. Smith) 630.
Larose, M. Joseph, indemnité (observ. sur mot. Monk pour doc.) 637.
Milice canadienne et cours martiales (rép. à int. Hughes) 758.
Edifices publics en général, construction de dépôts d'armes (sub.) 884 et suiv.
Invasion fénienne, médailles (rép. à int. Hughes) 1135.
Miliciens, solde et allocations (sub.) 1159 et suiv.
Milice, rapport pour année 1901 (prod.) 1352.
Terres aux membres des contingents Sud-africains (rép. à int. Scott) 1475.
Salle d'exercice de London (rép. à int. Sherritt) 1475.
Troupes Sud-africaine, petite vérole (rép. à int. Hughes) 1476.
Guerre Sud-Africaine, Canadiens blessés (communic.) 2209.
Champs de tir en aval de Montréal (rép. à int. Monk) 2240.
Brochure intitulée " Règlements pour les Associations de tir " (rép. à int. Léonard) 2241.
Circulaire, publication par M. P. Landry (rép. à int. Béland) 2473.
Guerre Sud-africaine, pensions (rép. à int. Oliver) 2473, 2696 ; (voir, 2679 ; édit. angl.) ; achat de chevaux (rép. à int. Oliver) 2473, 2696.
Couronnement du Roi, contingent (observ. sur mot. Bennett 2475 et suiv.
Bill (n° 40) en comité, 2502 et suiv.
Milice (sub.) : appointements et allocations, 2512; exercices annuels, y compris habillements et nécessaires, 2548 et suiv ; salaires et gages, 2564 ; propriétés militaires, 2566 et suiv. ; provisions, fournitures et remontes, 2575 ; aide aux associations, 2577 ; dépenses éventuelles, 2577; collège militaire royal, 2578 ; défense d'Esquimalt, 2581 ; champs de tir, 2582.
Pensions dans l'armée britannique (rép. à int. Oliver) 2696.
Milice active, instructions aux officiers (débat sur mot. Hughes) 2727 et suiv.
Tir, exercices par la jeunesse canadienne (observ. sur mot. Hughes) 3172.
Couronnement de Sa Majesté, détachement de cadets de Kingston (rép. à int. Porter) 3656, 3855.
Guerre Sud-africaine, chaussettes pour le corps constabulaire (rép. à int. Henderson) 3656.
Milice (sub.) : exercices annuels, habillements et nécessaires, supplément, 4282 ; appointements et soldes, supplément, 4282 ; propriétés militaires, y compris $25,000 pour murs de Québec, supplém., 4283 ; dépenses éventuelles, supplém., 4284 ; collège militaire royal, supplém., 4284 ; arsenal fédéral, supplém., 4284 ; dépenses à Esquimalt, supplém., 4285 ; médailles, 4285 ; allocations à la famille du

BORDEN, Hon. Frederick W.—*Suite.*
major Hurdman, 4285 ; milice canadienne au couronnement de Sa Majesté, dépenses, 4286.
Milice (sub.) 4979 ; garnison provisoire d'Halifax (sub.) 4979.

BORDEN, Robert L. (Halifax) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 22.
Quai de Port Dufferin (int.) 134.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'Alaska (débat sur mot. Bourassa pour doc.) 150 et suiv.
Remaniements ministériels (int.) 157 ; débat, 424.
Préséances au Canada (débat sur mot. Hughes pour doc.) 448.
Comité des comptes publics (int.) 449.
Ministère du Commerce (sub.) 541.
Gardes-pêche et gardiens, appointements et déboursés des inspecteurs des (sub.) 546 et suiv.
Boitte, entrepôt frigorifique (sub.) 570 et suiv.
Musée Victoria (sub.) 576.
Chenal des navires dans le Saint-Laurent (sub.) 606 et suiv.
L'Assomption, édifice public (sub.) 672 et suiv.
Bill (n° 28) concernant les compagnies de télégraphe et de téléphone, débat sur 1ère l., 753 et suiv.
Ostréiculture (int.) 764.
Rapport de l'auditeur général, publication par fascicules (débat sur mot. Charlton) 794.
Traité de commerce anglo-allemand (débat sur mot. Monk pour doc.) 813 et suiv.
Transport du blé, interruption (débat sur mot. Douglas pour doc.) 976.
Yukon—édifices publics, loyer, réparations, entretien, etc. (sub.) 996.
Arnold, N. E., brise-lames (sub.) 1013.
Burlington, quai (sub.) 1023 et suiv.
Bois créosoté, pour réparations générales aux quais, jetées, brise-lames, etc. (sub.) 1040.
Propriété et droits civils (débat sur mot. Russell) 1118.
Intercolonial—inondations (int.) 1134.
Bill (n° 11) pourvoyant à l'établissement d'un conseil médical au Canada (débat sur mot. pour 2e l.) 1155 et suiv.
Accise, préposés, inspecteurs, etc. (sub.) 1194 et suiv.
Budget (débat sur mot. Fielding pour comité des subsides) 1340.
Comité des comptes publics (débat sur 3e rapp.) 1438.
North Bay, Ingonish, jetée (int.) 1472.
Pêche aux huîtres, permis (int.) 1473.
Bill (n° 37) en comité, 1700 et suiv.
Intercolonial—bateau-passeur entre Mulgrave et la Pointe Tupper (int.) 1709.
Guerre Sud-africaine, article de la "Patrie" (int.) 1782.
Explication personnelle (rép. à sir Richard Cartwright) 1785.
Yukon—représentation au parlement (int.) 2089.
Traité relatif à la protection de la propriété industrielle (int.) 2163.
Bill (n° 46) en comité, 2214 et suiv.
Bill (n° 104) débat sur 1ère l., 2458.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Yukon—concession Treadgold (int.) 2470 ; (mot. pour doc.) 2486.
Couronnement du roi, contingent (observ. sur mot. Bennett) 2483 et suiv.
Huîtres, permis de pêche accordés (mot. pour doc.) 2486.
Bill (n° 40) en comité, 2501 et suiv.
Milice—exercices annuels, y compris habillements et nécessaires (sub.) 2564.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire, entrepôts frigorifiques, employés (sub.) 2616 et suiv.
Bill (n° 53) en comité, 2683.
Bill (n° 72) en comité, 2686 et suiv.
Bill (n° 70) en comité, 2689 et suiv.
Journaux et revues, importation d'Angl. et des Etats-Unis (int.) 2697.
Eglise catholique grecque orthodoxe (débat sur mot. Oliver pour renvoi de demande d'incorporation au comité des ordres permanents) 2738.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2764 et suiv.
Annuaire statistique (sub.) 2833 et suiv.
Statistique générale (sub.) 2851 et suiv.
Intercolonial—chef de cantonniers John Barbour (int.) 2870.
Halifax, grève des débardeurs (observ. sur int. Russell) 2883.
Stewart, capitaine D. G., destitution (observ.) 2927.
Douanes, laboratoire (sub.) 2946 et suiv.
Immigration—agences au Canada et ailleurs, frais généraux (sub.) 3046 et suiv.
Gouvernement civil, A. P. Collier, E. E. Turton, etc. (sub.) 3078.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 3101.
Eglise catholique grecque orthodoxe, demande d'incorporation (débat sur mot. Oliver) 3139.
Bill (n° 73) en comité, 3146 et suiv.
Bill (n° 86) débat sur mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3245.
Bill (n° 114) en comité, 3530.
Chemins de fer de l'Etat, loyer, Grand Tronc (sub.) 3554 et suiv.; 3563 et suiv.
Yukon—frais de subsistance des juges (sub.) 3602.
Yukon—divers, y compris frais de sténographes, etc. (sub.) 3609 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers ; (débat sur mot. Logan) 3733.
Bill (n° 120) terres fédérales, en comité 3789.
Bill (n° 119) territoire du Yukon, acte, en comité, 3851.
Service postal (sub.) 3935.
Besogne de la Chambre, séances du samedi, et commençant à 11 hrs (rép. à mot. Laurier) 3938.
Bill (n° 112) immigration (sur mot. pour 3e l.) 3950.
Bill (n° 135) pétition de droit, en comité, 3954 et suiv.
Bill (n° 138) juges, en comité, 3961.
Pôle nord, expédition Bernier (débat) 3996.
Bétail canadien, embargo (débat sur mot. Bourassa) 4000.
Canal de la Trent, construction, à voter de nouveau) (sub.) 4033 et suiv.
Canal des Galops, agrandissement (sub.) 4044.

BORDEN, Robert L.—*Suite.*
Recensement (sub.) 4096 et suiv.
Edifices publics, Ottawa, chauffage, chauffeurs et mécaniciens (sub.) 4157 et suiv.
Yukon—édifices publics (sub.) 4163 et suiv.
Yukon—pour payer Palmer Bros., construction d'un chemin de Williams Broadhouse au ruisseau de l'Or (sub.) 4167 et suiv.
Yukon—ligne télégraphique Quesnel-Atlin-Yukon (sub.) 4176 et suiv.
Yukon—édifices publics, loyer, chauffage, entretien, etc. (sub.) 4218 et suiv.
Piscifactures, construction et entretien, somme supplém. (sub.) 4247 et suiv.
Pêcheries, réclamation Noble (sub.) 4260 et suiv.
Conférence coloniale de Londres (int.) 4451.
Miller-Creek, concession minière, décision (int.) 4451, 4490.
Compagnie "Dominion Securities," article de l'"Evening Post" (int.) 4452.
Bill Roddick (n° 11) en comité, 4465 et suiv.
Bill d'intérêt particulier (sur mot. Flint pour suspension de la règle 60) 4489 et suiv.
Bill (n° 134) représentation du Yukon (en comité) 4491 et suiv.
Bill (n° 119)loi du Yukon, amend. en comité, 4510 et suiv.; 4554 et suiv.
Yukon—édifices publics (sub.) 4567 et suiv.
Bill(n° 160) sur mot. pour 2e l., 4603 et suiv.
Bill (n° 155) en comité, 4630 et suiv.
Bill (n° 164) en comité, 4632 et suiv.
Lac Porter, débouché, achèvement (sub.) 4651 et suiv.
Saint-Laurent, Ile d'Orléans, quai (sub.) 4663 et suiv.
Bill (n° 140) en comité, 4716 et suiv.
Conférence intercoloniale à Londres (observ.) débat, 4732 et suiv.
Saint-Pierre, Louisbourg et Iles Scatari; Gabarus et Sydney-nord, lignes télégraphiques (sub.) 4800.
Bill (n° 112) amend. du Sénat, 4834.
Bill (n° 161) en comité, 4835 et suiv.
Situation financière (revue) 4842.
Chemins de fer de la rivière Stickine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4892 et suiv.
Postes, service intérieur, appointements des employés, augm. (sub.) 4958 et suiv.; service extérieur, appointements des employés, augm. (sub.) 4971.
Yukon—édifices publics, loyers, chauffage, etc. (sub.) 4980.
Cartes du Dominion et des T. N.-O., gravure, etc. (sub.) 4986 et suiv.
Sucre de betterave, délai pour admission en franchise des machines servant à la fabrication (observ. sur résol. Fielding pour prolongation) 5008 et suiv.
Travaux publics dans le comté de Shelburne (débat sur observ. Fielding) 5030 et suiv.
Rapides des Galops (sur explication personnelle de M. Blair) 5052 et suiv.
Navigation sur le Saint-Laurent (sub.) 5061.
Martinique et le Ile St.-Vincent, aide aux malheureux (sub.) 5063.
Milice, champs de tir (sub.) 5064.
Quarantaine—salaires et dépenses imprévues (sub.) 5065.
Canal de la Trent, construction (à voter de nouveau) (sub.) 5083.
Bill (n° 161) en comité, 5089 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, impôts sur terres (observ. sur mot. Scott) 5102.

BOURASSA, Henri (Labelle):
Adresse en réponse au discours du Trône (amend., et ajourn. du débat) 64; (discours) 67 et suiv.
Guerre Sud-africaine (mot. pour doc.) 138.
Véto, exercice par rapport à une loi de la Colombie Anglaise (mot. pour doc.) 139.
Bétail canadien, embargo par le gouv. brit. (mot. pour doc.) débat, 140 et suiv.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'Alaska (mot. pour doc.) débat, 145 et suiv.
Couronnement de Sa Majesté le Roi (mot. pour doc.) 155.
Commissions aux officiers canadiens dans l'armée anglaise (mot. pour doc., et débat) 429 et suiv.
Alaska, frontière (observ.) 803.
Explication personnelle, lettre de sir Louis Davies, 829 et suiv.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1856 et suiv.; 1882 et suiv.
Immigration—appointements des employés et agents, etc. (sub.) 3017, 3034.
Colombie Anglaise, creusage (sub.) 3306.
Guerre Sud-Africaine, conditions de paix (débat sur mot. Charlton) 3346 et suiv.
Bœuf canadien, interdiction (débat sur observ. Boyd) 3865 et suiv.
Bétail canadien, embargo, avis de motion, 3876; (mot. et débat) 3996.
Bill Roddick (n° 11) en comité, 4467 et suiv.
Commissaire et agents du Canada dans le Royaume-Uni (int.) 5085.

BOYD, Nathaniel (Macdonald):
Bœuf en conserves envoyé par le Canada en Afrique-sud (int.) 765.
Transport du blé, interruption (débat sur mot. Douglas pour doc.) 933.
Accise, préposés, inspecteurs, etc. (sub.) 1174 et suiv.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. appointements (sub.) 1225.
Droits sur les chevaux, observ. et débat, 1234.
Maple-Creek, bureau de poste (int.) 2871.
Douanes, laboratoire (sub.) 2948.
Réserves scolaires (int.) 2960.
Terrains scolaires, vente (int.) 3052.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 3098.
Lisgar, Man., officier réviseur (int.) 3167.
Bill (n° 86) débat sur mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3247.
Garde-côtes et service douanier (sub.) 3318.
Pénitencier de Kingston (sub.) 3624 et suiv.
Grains, acte d'inspection, amend. (int.) 3642.
Bœuf canadien, interdiction (observ.) 3857.
Recensement (sub.) 4133 et suiv.
Ligne télégraphique Quesnel-Atlin-Yukon (sub.) 4171 et suiv.
Accise (sub.) 4281.
Transport (débat sur observ. MacLaren) 4417.
Bill (n° 162) en comité, 4511 et suiv.
Québec, port, améliorations (sub.) 4580 et suiv.
Pétrole, inspection (observ. sur int. Oliver) 5108 et suiv.

BROCK, William Rees (Toronto-centre):
Bureau du travail (sub.) 187 et suiv.
Poste aux échantillons (int.) 630.

BROCK, William Rees—*Suite.*

Saint-Hyacinthe, salle d'exercices (sub.) 730.
Rapport de l'auditeur général, publication par fascicules (débat sur mot. Charlton) 793.
Transport du blé, interruption, débat sur mot. Douglas pour doc.) 966.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1586.
Bill (n° 11) en comité, 2491 et suiv.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2796.
Annuaire statistique (sub.) 2830.
Statistique générale (sub.) 2849.
Conférence internationale de Londres, dépenses des ministres qui y assisteront (sub.) 4358 ; (débat sur observ. Borden) 4759 et suiv.

BRODER, Andrew (Dundas) :

Importations des Etats-Unis (int.) 800.
Recensement, louage de chevaux et voitures (int.) 2089.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2201 et suiv.; 2220 et suiv.
Couronnement du roi, contingent (observ. sur mot. Bennett) 2481 et suiv.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe (Rouville) Orateur :

Elections contestées, 1.
Vacances, 2.
Nouveaux députés, 3, 64.
Députés présentés, 3.
Discours du Trône, 4.
Message de Son Excellence (lec.) 122.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'Alaska, (déc. débat sur mot. Bourassa pour doc.) 153 et suiv.
Droits différentiels imposés par l'Allemagne sur produits canadiens (déc. sur int. Henderson) 159.
Législation, salaires (sub.) 241.
Dépenses des comités, commis de la session et commis surnuméraires (sub.) 242.
Remaniements dans le cabinet (déc.), 424.
Beauharnois, élection annulée (certificat) 624.
Projets de loi, procédure (observ.) 624 et suiv.
Traité Clayton-Bulwer (déc. sur mot. Monk pour doc.) 771 et suiv.
Explication personnelle, lettre de sir Louis Davies à M. Bourassa (déc.) 844.
Election, certificat, 903.
Elections contestées, Richelieu et Deux-Montagnes, 1352 ; Chicoutimi et Saguenay, contest. renvoyée, 2236.
Comité des Débats, 3e rapp. (déc. sur mot. pour adop.) 1518.
Pont de Montréal, pétitions irrégulières (déc.) 2163, 2236.
Documents officiels, publication (déc. sur observ. Bell) 2750.
Eglise catholique gréco-russe orthodoxe, demande d'incorporation (déc. sur mot. Oliver) 3139.
Comité des comptes publics, enquêtes sur dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I.P.-E. (déc.) 3252.
Message de Son Excellence, le Gouv. gén., budget supplém. (communic.) 3937, 4378.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe—*Suite.*

Besogne de la Chambre, séances du samedi, et commençant à 11 hrs (déc. sur observations Scott, mot. Laurier) 3942.
" Débats ", publication, somme supplémentaire (sub.) 4365.
Bill (n° 102) en comité (déc.) 4684.
Bibliothèque du parlement (sub.) 4998.
Message de Son Excellence, le Gouv. gén., nouveau budget supplém. (communic.) 5062.

BRUNET, Joseph (Saint-Jacques, Montréal) :

Bill (n° 3) modifiant l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 472.

BUREAU, Jacques (Trois-Rivières et Saint-Maurice) :

Bill (n° 39) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du Saint-Laurent et du Nord, 1ère l., 984 ; 2e l., 1270 ; en comité, 2210 ; 3e l., 2212.

CALVERT, William Samuel (Middlesex-ouest):

Bill (n° 20) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Battleford au lac Lenore, 1ère l., 624 ; 2e l., 873 ; 3e l., 1308.
Bill (n° 50) concernant la Compagnie du chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, 1ère l., 1232 ; 2e l., 1308.
Bill (n° 54) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Terminal d'Essex, 1ère l., 1352 ; 2e l., 1654 ; 3e l., 3362.
Bill (n° 75) constituant en corporation la Compagnie de steamers tubulaires de Knapp, 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; en comité, 2623 ; 3e l., 2623.
Bill (n° 80) constituant en corporation la Compagnie du canal Huron et Erié, 1ère l., 1924 ; 2e l., 2693.
Bill (n° 24) amend. du Sénat (mot. pour adop.) 2692.
Bill (n° 166) constituant en corporation la Banque des Garanties du Canada, 1ère l., 4488 ; 2e l., 4606 ; 3e l., 4721.
Whips (rép. à observ. Taylor) 5112.

CALVIN, Hiram A. (Frontenac) :

Phares, salaires et allocations des gardiens (sub.) 535 et suiv.

CAMPBELL, Archibald (York-ouest) :

Adresse en réponse au discours du Trône, 7.
Canada, Australie et Nouvelle-Zélande, transport, câbles sous-marins, etc. (mot. pour doc.) 156.
Bill (n° 29) constituant en corporation la Compagnie canadienne d'assurance sur la vie, la Souveraine, 1ère l., 799 ; 2e l., 905 ; 3e l., 2043.
Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à Ottawa, 1ère l., 984 ; 2e l., 1270 ; 3e l., 2487.
Accise, préposés, inspecteurs, appointements (sub.) 1196 et suiv.
Bill (n° 47) constituant en corporation l'Association des manufacturiers canadiens, 1ère l., 1232 ; 2e l., 1308 ; 3e l., 2043.
Bill (n° 49) autorisant la commission des brevets à faire droit à John Westren, 1ère l., 1232 ; 2e l., 1307 ; 3e l., 2238.

CAMPBELL, Archibald—*Suite.*

Bill (n° 82) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nepigon, 1ère l., 2005.
Bill (n° 100) constituant en corporation la Compagnie de force de Toronto et Niagara, 1ère l., 2163 ; 2e l., 2907 ; en comité, 3642 ; 3e l., 3655.
Bill (n° 101) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nepigon, 1ère l., 2163 ; 2e l., 2487 ; 3e l., 3882.
Produits maraîchers, tarif, remaniement (débat sur mot. Léonard) 3675.
Bill (n° 150) pour amender l'Acte des poids et mesures, 1ère l., 4054.
Bill (n° 162) en comité, 4525.

CARROLL, Hon. Henry G. (Kamouraska) :

Yukon—absence du shérif (rép. à int. Ward) 764,
Manitoba, loi relative au referendum (rép. à int. Puttee) 803.
Vente de la ficelle d'engerbage en 1902 (rép. à int. Blain) 908, 1468.
Propriété et droits civils (débat sur mot. Russell) 1126.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, préfet et sous-préfet (rép. à int. Léonard) 1474 ; médecin (rép.) 3850.
Conseil Privé, appels des colonies (débat sur mot. Lemieux pour doc.) 3689.

CARSCALLEN, Alexander W. (Hastings-nord):

Ricketts, Thomas, directeur de la poste à Gilmour, Ont., destitution (int.) 2241.

CARTWRIGHT, Hon. Sir Richard, G.C.M.G. (Oxford-sud) :

Commerce (rapp.) 123.
Malles, transport, vitesse moyenne des steamers (rép. à int. Clarke) 131.
Annuaire statistique (sub.) 347.
Inspection du grain à Montréal (rép. à int. Hughes) 459.
Ministère du Commerce (sub.) 541 ; aide aux écritures et autre, impression et papeterie (sub.) 543.
Tarif allemand (rép. à int. Kemp) 631.
Jamaïque et voyageurs de commerce (rép. à int. Kemp) 636.
L'Assomption, édifice public (sub.) 677.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'Alaska (débat sur mot. Monk pour doc.) 786 et suiv.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1249.
Budget (débat sur mot. Fielding pour comité des subsides et amend. Borden) 1370.
Vacances de Pâques (mot.) 1596.
Iles de la Madeleine, communications à la vapeur (rép. à int. Hackett) 1705.
Beurre et fromage, commission sur pesage (rép. à int. Robinson) 1709.
Explication personnelle, paroles de M. Bell, Pictou, 1783.
Manitoba—inspection du grain (rép. à int. Douglas) 2874.
Bill (n° 132) modifiant l'Acte concernant la constitution des chambres de commerce, 1ère l., 3323 ; 2e l., 4155 ; en comité, 4155 ; 3e l., 4155.
Bill (n° 141) modifiant l'Acte concernant l'empaquetage de certaines denrées, 1ère l., 3641 ; 2e l., 4269 ; en comité, 4269, 4378 ; 3e l., 4379.

CARTWRIGHT, Hon. Sir Richard—*Suite.*

Bill (n° 142) modifiant de nouveau l'Acte d'inspection générale, 1ère l., 3641 ; 2e l., 4269 ; en comité, 4269 ; 3e l., 4269.
Immigration chinoise, bill à l'effet d'amender l'acte de 1900, retiré et remplacé par une résol., 3642 ; en comité sur résol. quant au produit de la taxe imposée sur immigrants chinois, 3951 (mot. pour 2e l.) 4145.
Bill (n° 156) concernant la taxe sur les immigrants chinois, 1ère l., 4146 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4379 ; 3e l., 4379.
Bill (n° 162) modifiant l'Acte des Grains du Manitoba, de 1900, 1ère l., 4268 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4379 ; 4511 et suiv.: 3e l., 4606.
Paspébiac, port (rép. à observ. Marcil) 5047.

CASGRAIN, Thomas Chase (Montmorency) :

Bureau du Travail (sub.) 191 et suiv.
Service postal sur l'Ile d'Orléans (int.) 253.
M. Alfred Maranda (int.) 254.
Bill (n° 8) amendant l'Acte d'interprétation, débat sur 1ère l., 328.
Registre des brevets (sub.) 339.
Strong. M. le juge en chef (int.) 2006.
Joliette, P.Q., directeur de la poste (int.) 2088 ; 2872.
Bouillon, Dr Alfred, Mattawa (int.) 2872.
Intercolonial—assurance contre le feu (int.) 2872.
Joliette, comté, directeurs des bureaux de poste (int.) 2873.
Rivière Sainte-Anne, travaux (int.) 2875.
Ernest Vallée, Herménigilde Leduc, Jimmy Rivard, Joseph Hivon Napoléon Marceau Jeffrey Jobin et Félix Laflèche, emploi (int.) 2876.
Bill (n° 135) pétition de droit, en comité, 3956.
Bill (n° 138) juges des cours provinciales, en comité, 3959.
Cour Suprême du Canada, juges *ad hoc*, gratifications (sub.) 4288.
Bill (n° 102) en comité, 4676 et suiv.
Chemin de fer de la rivière Stickine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4894.

CHAMPAGNE, Louis N. (Wright) :

Comité des débats, 3e rapp. (mot. pour adop.) 1518, 1698 ; 4e rapp., traducteurs des débats, augm. d'appointements (mot. pour adop.) 4141, 4265.
Bill (n° 125) amendant la charte de la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, 1ère l., 3528 ; 2e l., 3656 ; 3e l., 4605.

CHARLTON, John (Norfolk-nord) :

Réciprocité commerciale (mot. et débat) 255.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'Alaska (débat sur mot. Monk pour doc.) 787.
Rapport de l'Auditeur général, publication par fascicules (mot.) 791.
Explication personnelle, lettre de sir Louis Davies à M. Bourassa (observ.) 848.
Bill (n° 34) modifiant la loi restreignant l'importation et l'emploi des aubains, ch. 11, 60-61 Vic., 1ère l., 904.
Comité des débats, 2e rapp. (nomination de M. Wilfrid Gascon) 1231.
Droits sur les chevaux (débat sur observ. Boyd) 1235.

CHARLTON, John—*Suite.*

Budget—débat sur mot. Fielding pour comité des subsides, et amend. Borden, 1551.
Nickel, exportation (observ.) débat, 3048 et suiv.
Bill (n° 86) débat sur mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3224.
Guerre Sud-africaine, conditions de paix, mot. ; avis, 3255 ; débat, 3335 et suiv.
Pôle Nord, expédition Bernier (observ.) 3970.
Bill (n° 118) pour faire droit à James Brown, en comité, 4141.
Bill (n° 162) en comité, 4525 et suiv.
Bill (n° 165) en comité, 4635 et suiv.
Observance du dimanche, milice (remarques) 4675.
Bill (n° 140) en comité, 4704 et suiv.
Bill (n° 163) en comité, 4720.
Conférence intercoloniale à Londres (débat sur observ. Borden) 4762 et suiv.

CLANCY, James (Bothwell) :

Archives (sub.) 329.
Registre des brevets (sub.) 342 et suv.
Statistique criminelle (sub.) 343 et suiv.
Annuaire statistique (sub.) 345 et suiv.
Aide aux sociétés d'agriculture (sub.) 352.
Fermes modèles, impression et distribution des bulletins (sub.) 353 et suiv.
Brevets, classification, et échange avec les Etats-Unis (sub.) 357 et suiv.
Postes de fumigation (sub.) 363.
Expositions de Glasgow et de Buffalo (int.) 366.
Institut Impérial de Londres, pour renouveler et améliorer objets exposés (sub.) 372.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques sur steamers, chemins de fer et dans beurreries, essais d'expédition des produits agricoles (sub.) 376 et suiv.
Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 403 et suiv.
Marysville, édifice public (sub.) 650 et suiv.
L'Assomption, édifice public (sub.) 673 et suiv.
Bill (n° 27) modifiant l'Acte des élections fédérales de 1900, 1ère l., 752 ; mot. pour 2e l., 1157.
Carnduff, T. N. O., palais de Justice (sub.) 859 et suiv.
Accise, préposés, inspecteurs, etc. (sub.) 1180 et suiv.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 1211 et suiv.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1248.
Blind River, quai (sub.) 1252.
Sauvages n° 3, traité (int.) 1706.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2356 et suiv.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire, entrepôts frigoriques, employés (sub.) 2607 et suiv.; division du commissaire (sub.) 2642 et suiv.
Annuaire statistique (sub.) 2829.
Statistique générale (sub.) 2843 et suiv.
Fermes modèles (sub.) 2895 et suiv.
Douanes (sub.) appointements et dépenses éventuelles dans les différents ports, 2938 et suiv.

CLARE, George A. (Waterloo-sud) :

Admission en franchise ou à taux réduits (int.) 251.

CLARE, George A.—*Suite.*

Recensement, Waterloo-sud, commissaires (int.) 1881.
Milice—exercices annuels, y compris habillements et nécessaires (sub.) 2559 et suiv.; propriétés militaires (sub.) 2570 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) 3633.

CLARKE, Edward Frederick (Toronto-ouest) :

Montgomery, général, monument (int.) 131, 2698.
Recensement, montants payés (int.) 131 ; circulaire de M. Côté (int.) 134 ; dépenses (int.) 626.
Steamers transportant malles, vitesse moyenne (int.) 131.
Cadets du " Collegiate Institute " (int.) 247.
Gallois en Patagonie (int.) 49.
Immigration en 1892 (int.) 251.
Statistique générale (sub.) 351.
Fermes modèles, impression et distribution des bulletins (sub.) 355 et suiv.
Institut Impérial de Londres, pour renouveler et améliorer objets exposés (sub.) 374 et suiv.
Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 388 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (int.) 458.
Capitaines et seconds, examens (sub.) 522 et suiv.
Phares, salaires et allocations des gardiens (sub.) 531.
Steamers, Acte d'inspection des (int.) 545.
Edifices du parlement, annexe (sub.) 574.
Chenal des navires dans le Saint-Laurent (sub.) 591 et suiv.
Port-Arthur, prolongement du brise-lames et dragage (sub.) 612.
Rivière Kaministiquia (sub.) 612 et suiv.
Grosse-Isle, station de la quarantaine (sub.) 666 et suiv.
Passages gratuits sur chemins de fer et steamers de l'Etat (mot. pour doc.) 828.
Carnduff, T.N.-O., palais de justice (sub.) 855 et suiv.
Dépôts d'armes, construction (sub.) 891 et suiv.
Toronto, ingénieur-mécanicien des édifices du gouvernement (int.) 907.
Edifices publics fédéraux, mobilier (sub.) 998 et suiv.
Immigration, bâtiments fédéraux, réparations, mobilier, etc. (sub.) 998 et suiv.
Recensement, préposés à Waterloo-sud (int.)1091.
Chemins de fer de l'Etat, locomotives (int.) 1134.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1632, 1649 et suiv.
Bill (n° 40) en comité, 2505 et suiv.
Milice—appointements et allocations (sub.) 2538 ; exercices annuels, y compris habillements et nécessaires (sub.) 2560 et suiv.; salaires et gages (sub.) 2565 ; propriétés militaires (sub.) 2571.
Bill (n° 53) en comité, 2628 et suiv.
Chambre des communes, représentation (int.) 2694.
Intercolonial—achat de locomotives et de wagons (int.) 2698, voir version anglaise, page 2681.
Bill (n° 3) en comité, 3189.
Bill (n° 124) observ. sur 1ère l., 3253.
Recensement (sub.) 3390 et suiv.
Plaines d'Abraham (int.) 3428.

CLARKE, Edward Frederick—*Suite.*
Bill (n° 118) pour faire droit à James Brown, 1ère l., 3528 ; 2e l., 3656 ; en comité, 4141 ; 3e l., 4142.
Yukon—chemin de fer, taux (int.) 3656.
Bill (n° 112) immigration, en comité, 3759.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3894 ; service postal (sub.) 3934.
Bill (n° 112) sur mot. pour 3e l., 3945 et suiv.
Bill (n° 138) juges, en comité, 3963.
Pôle nord, expédition Bernier (débat sur observ. Charlton) 3979.
Bill (n° 106) amendant l'Acte des Postes, en comité, 4055 et suiv.
Recensement (sub.) 4099 et suiv.
Bill (n° 136) marque des fruits, en comité, 4151 et suiv.
Ligne télégraphique Quesnel-Atlin-Yukon (sub.) 4197.
Brockville, salle d'exercices (sub.) 4205.
Toronto, hôtel des postes (sub.) 4209.
Comité des Débats, 4e rapp., traducteurs des "Débats", augm. d'appointements (observ. sur mot. Champagne pour adop.) 4267.
Billets fédéraux, impression et gravure, supplément (sub.) 4342 et suiv.
Transport (débat sur observ. MacLaren) 4420.
Intercolonial—gratuités accordées (mot. pour doc.) 4429.
Bill (n° 107) en comité, 4446.
Kingston, usines à locomotives, grève des mécaniciens (observ.) 4731.

COCHRANE, Edward (Northumberland (O.) est) :
Cobourg, dépôt d'armes, construction (sub.) 738 et suiv.
Recensement (sub.) 3396 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) 3623 et suiv.
Bill (n° 138) juges, en comité, 3961.
Canal Lachine, déversoir, reconstruction (sub.) 4331.
Législation—dépenses générales, impressions, somme supplémentaire (sub.) 4351 et suiv.

COPP, Abert J. S. (Digby) :
Bill (n° 145) concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Alberta-Occidental, 1ère l., 2e l., 4095.

COSTIGAN, Hon. John (Victoria, N.-B.) :
Bill (n° 12) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, 1ère l., 540 ; 2e l., 626 ; 3e l., 1133.
Projets de loi, procédure (observ.) 625.
Nouveau-Brunswick, tracé des chemins de de fer en opératoin (mot. pour doc.) 984.
Bill (n° 76) en comité, 2511.
Bill (n° 140) en comité, 4702 et suiv.

COWAN, Mahlon K. (Essex-sud) :
Bill (n° 4) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer, 1ère l., 123 ; 2e l., 639.
Frontière dans la rivière Détroit (int.) 249.
Bill (n° 13) concernant la Compagnie de pont et tunnel du Canada et du Michigan, 1ère l., 540 : 2e l., 797 ; 3e l., 1308.
Bill (n° 24) concernant la Compagnie du pont Union de Windsor à Détroit, 1ère l., 646 ; 2e l., 873 ; 3e l., 1647 ; amend. du Sénat (mot. Calvert) 2692.

COWAN, Mahlon K.—*Suite.*
Bill (n° 58) pour amender le code pénal de 1892, 1ère l., 1467.
Bill (n° 97) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de force du Dominion, 1ère l., 2163 ; 2e l., 2907.
Bill (n° 86) mot. pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3218.
Bill (n° 100) en comité, 3648.
Bill (n° 130) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Algoma à la Baie d'Hudson, 1ère l., 3323 ; 2e l., 3656 ; 3e l., 4605.
Bill (n° 131) concernant la Compagnie du chemin de fer Manitoulin et de la Rive Nord, 1ère l., 3323 ; 2e l., 3656 ; 3e l., 4605.

DAVIS, Thomas Osborne (Saskatchewan) :
Canaux, dépenses (int.) 802.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, pensions (débat sur résol. Laurier) 826 et suiv.
Commission des chemins de fer (int.) 906.
Transport du blé, interruption (débat sur mot. Douglas pour doc.) 923.
Droits sur les chevaux (débat sur observ. Boyd) 1212.
Bill (n° 53) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, 1ère l., 1307 ; 2e l., 1467 ; en comité, 2623, 2676 ; 3e l., 2683.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1779 et suiv ; 1786 et suiv.
Recensement (int.) 1924.
Bill (n° 81) constituant en corporation la Compagnie télégraphique canadienne du Nord, 1ère l., 2005 ; 2e l., 2238 ; 3e l., 4605.
Bill (n° 83) constituant en corporation la Compagnie des messageries canadienne du Nord, 1ère l., 2005 ; 2e l., 2220 ; 3e l., 3165.
Bill (n° 104) débat sur 1ère l., 2466 et suiv.
Bill (n° 16) en comité, 2683 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) 3624.
Transport (mot. pour doc.) débat, 3691.
Besogne de la Chambre, séances du samedi, et commençant à 11 heures (observ. sur mot. Laurier) 3943.
Bill (n° 162) en comité, 4531 et suiv.

DEMERS, L. Philippe (Saint-Jean et Iberville) :
Bill (n° 3) modifiant l'acte des chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 465, 487.
Bill (n° 41) modifiant l'Acte des cours Suprême et de l'Echiquier, 1ère l., 1088.
Propriété et droits civils (débat sur mot. Russell) 1131.
Bill (n° 11) pourvoyant à l'établissement d'un conseil médical au Canada (débat sur mot. pour 2e l.) 1151 et suiv.
Bill (n° 56) concernant les dommages résultant des incendies causés par les chemins de fer, 1ère l., 1352.
Canal de Chambly, état de la partie supérieure (int.) 2088.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2144.
Bill (n° 99) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du sud, 1ère l., 2163 ; 2e l., 2487 ; 3e l., 3655.
Bill (n° 3) en comité, 3186.
Guerre Sud-africaine, conditions de paix (débat sur mot. Charlton) 3381.
Conseil privé, appels des colonies (débat sur mot. Lemieux pour doc.) 3688.
Sainte-Thérèse, Ile, rivière Richelieu, requêtes contre construction de digue (mot. pour doc.) 3742.
"Chambly Manufacturing Company," requête et plans (mot. pour doc.) 3742.

DEMERS, L. Philippe—*Suite.*
Ordre en conseil et rapports d'ingénieurs, 30 janvier 1902 (mot. pour doc.) 3742.
Bill Roddick (n° 11) en comité, 4466 et suiv.; 4475 et suiv.
Bill (n° 160) sur mot. pour 2e l., 4605.
Bill (n° 155) en comité, 4612 et suiv.
Bill (n° 165) en comité, 4638.
Bill (n° 140) en comité, 4703 et suiv.

DOUGLAS, James M. (Assiniboïa-est) :
Bill (n° 16) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, 1ère l., 540 ; 2e l., 872 ; en comité, 2683 ; 3e l., 2686.
Transport du blé, interruption (mot. pour doc., et débat) 911.
Bill (n° 63) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Medecine-Hat et d'Alberta-nord, 1ère l., 1596 ; 2e l., 2043 ; 3 l., 2907.
Manitoba—inspection du grain (int.) 2874.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 3088.
Bill (n° 162) en comité, 4528.

DYMENT, Albert Edward (Algoma) :
Bill (n° 23) concernant la Compagnie des Chemins de fer d'Ontario, de la baie d'Hudson et de l'Ouest, 1ère l., 646 ; 2e l., 873.
Blind River, quai (sub.) 1251.

EARLE, Thomas (Victoria, C.A.) :
Permis de pêche dans la Colombie Anglaise (mot. pour doc.) 2698 ; pêcheries (int.) 3327.
Ligne télégraphique Quesnel-Atlin-Yukon (sub.) 4170 et suiv.
Service postal entre Dawson et Victoria (observ.) 4338 et suiv.
Navigation sur les côtes de la Colombie Anglaise (observ.) 5059.

EDWARDS, William C. (Russell) :
Réciprocité commerciale (débat sur mot. Charlton) 282.
Transport du blé, interruption (débat sur mot. Douglas pour doc.) 943.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1571.
Bill n° 68) concernant la Compagnie du chemin de fer des comtés du Centre, 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; en comité, 2906 ; 3e lec., 2907.
Pôle nord, expédition Bernier (débat sur observ. Charlton) 3982.

EMMERSON, Henry R. (Westmoreland) :
Gardes-pêche et gardiens, appointements et déboursés des inspecteurs des (sub.) 548 et suiv.
Piscifactures et homarderies, construction et entretien (sub.) 563.
Bill (n° 37) constituant en corporation la Compagnie manufacturière des chutes de Sprague (à responsabilité limitée) 1ère l., 984 ; 2e l., 1270 ; en comité, 1700, 2041, 2209.
Tempérance, Acte de (int.) 1135.
Intercolonial—achat de cales (int.) 1467.
Chemins de fer de l'Etat, loyer, Grand Tronc (sub.) 3536 et suiv.; 3570 et suiv.; gages des cantonniers et autres ouvriers (débat sur mot. Logan) 3725.
Intercolonial—matériel roulant (sub.) 3833 et suiv.

ERB, Dilman Kinsey (Perth-sud) :
Bill (n° 3) modifiant l'acte des chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 481.
Accidents causés par les animaux (int.) 905.
Chemins de fer canadiens, accidents depuis 1890 (mot. pour doc.) 2486.
Fermes modèles (sub.) 2889 et suiv.

FARQUHARSON, Donald (Queen:ouest, I. P.-E.(:
Anse au Canot, brise-lames (sub.) 1036.
Souris, Pointe-Chevalier, pour consolider brise-lames (sub.) 1045.
Marées, lignes de, pouvoirs des autorités fédérales et provinciales (int.) 1881.
Pêche, règlement (int.) 3326.
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers (débat sur mot. Logan) 3731.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3887.
Intérieur—dépenses casuelles, impressions et papeterie (sub.) 4273 et suiv.
Chemin de fer de Charlottetown à Murray-Harbour, soumissions (observ.) 4310 et suiv.
Chemin de fer de l'I.P.-E.; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 5074.

FIELDING, Hon. William Stevens (Shelburne et Queen, N.-E.) :
Adresse en réponse au discours du Trône (amend. Bourassa) 121 ; (mot. pour présent. adresse) 121.
Subsides (mot. pour comité) 122, 2739.
Voies et moyens (mot.) 122.
Message de Son Excellence (prod.) 122 ; (mot. pour renvoi au com. des sub.) 122.
Comptes publics (rapp.) 122.
Auditeur général (rapp.) 123.
Droits différentiels imposés par l'Allemagne sur produits canadiens (rép. à int. Henderson) 158.
Paiements aux journaux (rép. à int. Monk) 160, 629.
Administration, frais (sub.) 174.
Gouverneur général, bureau du secrétaire, y compris traitement de A. F. Sladen (sub.) 175.
Secrétariat d'Etat, y compris appointements de W. Foran (sub.) 177 ; aide aux écritures, et autres (sub.) 203.
Impressions et papeterie (sub.) 177 ; aides aux écritures, et autres (sub.) 204 et suiv.
Auditeur général, bureau (sub.) 178.
Finances et conseil du trésor, y compris $2,400 à J. Fraser (sub.) 178 ; (sub.) 209.
Haut-commissaire du Canada en Angleterre, bureau (sub.) 183 ; dépenses éventuelles (sub.) 216.
Intérieur, ministère, gouvernement civil, dépenses contingents, etc. (sub.) 208 ; aide aux écritures et autre, impressions, papeterie, etc. (sub.) 213.
Auditeur général, bureau, aide aux écritures et autre (sub.) 209.
Gendarmerie à cheval du Nord-ouest, bureau du contrôleur, dépenses éventuelles (sub.) 219.
Edifices de l'administration, soin et nettoyage (sub.) 220.
Bibliothèque, appointements et fonctionnaires (sub.) 243.
Impression, reliure et distribution des lois (sub.) 244.
Législation—impressions, papier à imprimer et reliure (sub.) 244.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Listes électorales, dépenses imprévues (sub.) 244.
Réciprocité commerciale (débat sur motion Charlton) 324.
Archives (sub.) 331.
Chemins à barrières de Montréal (observ. sur mot. Léonard pour doc.) 492 et suiv.
Billets de banque, émission par le gouvernement (rép. à int. Sproule) 629 ; depuis 1892 (rép. à int. Monk) 633.
M. C. R. Devlin et le "Witness" (rép. à int. Wilson) 636.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'Alaska (débat sur mot. Monk pour doc.) 780.
Rapport de l'Auditeur général, publication par fascicules (débat sur mot. Charlton) 791 et suiv.
Chemin de fer de prolongement vers l'est, Nouvelle-Ecosse (rép. à int. Bell) 800.
Message de Son Excellence (communic. et mot. pour renvoi au comité des sub.) 803.
Concessions forestières, vente par le gouvernement (rép. à int. Roche) 908.
Ottawa, édifices publics fédéraux, loyer (sub.) 989.
Anse au Canot, brise-lames (sub.) 1036 et suiv.
Arnold, N.-E., brise-lames (sub.) 1015 et suiv.
Accise, préposés, inspecteurs, etc. (sub.) 1191 et suiv.
et suiv.
Budget (mot. pour comité des subsides, et débat) 1309.
Comité des comptes publics (débat sur 3e rapport) 1435.
Climat du Canada (rép. à int. Hughes) 1470.
Sauvages n° 3, traité (rép. à int. Clancy) 1706.
Télégraphie sans fil, convention conclue avec M. Marconi (rép. à int. McKinnon) 1709.
Guerre sud-africaine, article de la "Patrie," (rép. à int. Borden) 1783.
Ligne télégraphique de Ashcroft à Dawson (rép. à int. Hughes) 2006.
Strong, M. le juge en chef (rép. à int. Casgrain) 2006.
Bill (n° 79) débat sur mot. pour 2e l., 2042.
Bill (n° 46) en comité, 2219.
Salles de comité (rép. à observ. Sproule) 2315.
Bill (n° 53) en comité, 2631.
Subsides, mot. pour comité, 2739.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2767.
Nickel, exportation (débat sur observ. Charlton) 3051.
Banques autorisées, liste des actionnaires (dép.) 314.
Papier, rapport des commissaires d'enquête sur prétendue coalition des fabricants (dép.) 3141.
Bill (n° 12) modifiant l'Acte des pensions du service civil, de 1898, 1ère l., 3252 ; 2e l., en comité, 3792 ; 3e l., 3793.
Administration, frais imprévus,—Finances et conseil de la Trésorerie (sub.) 3321.
Fonds de retraite, supplém. à M. Wallace (sub.) 3322.
Dépenses autorisées par statut, montant probablement requis (sub.) 3322.
Intercolonial (sub.) débat : 3994 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, loyer, Grand Tronc (sub) 3565 et suiv.
Produits maraîchers, tarif, remaniement (débat sur mot. Léonard) 3682.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers (débat sur mot. Logan) 3740.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3811 ; matériel roulant (sub.) 3841 et suiv.
Emprunt, nouveau, projeté (mot. pour comité sur résolution) 3944 ; (en comité sur résolution) 4146.
Bétail canadien, embargo (débat sur mot. Bourassa) 3999.
Assurances, surintendance (sub.) 4136.
Imprimerie de l'Etat, outillage (sub.) 4139.
Arbitrage entre le Canada et les provinces d'Ontario et de Québec, frais (sub.) 4139.
Bill (no 51) en comité, 4142.
Bill (n° 157) autorisant au moyen d'emprunts le prélèvement de certaines sommes pour le service public, 1ère l., 4148 ; 2e l., 4382 ; en comité, 4382 ; 3e l., 4385.
Yukon—édifices publics, loyer, chauffage, entretien, etc. (sub.) 4230 et suiv.
Provinces maritimes, réparations en général (sub.) 4236.
Cabotage (en comité sur résol.) 4269.
Bulletins de vote, gratification pour plans (sub.) 4354.
Fer et acier, primes, frais de mise en vigueur de la loi (sub). 4354.
Duc et duchesse de Cornwall, frais de réception (sub.) 4355.
Service de paquebots entre le Canada et la France (sub.) 4355.
Couronnement de Sa Majesté, dépenses du premier ministre (sub.) 4356.
Conférence coloniale de Londres, dépenses des ministres qui y assisteront (sub.) 4356 et suiv.
Télégraphie sans fil Marconi, station à la Baie des Glaces, construction (sub.) 4361 et suiv.
Chemin de fer de prolongement est, N.-E., arbitrage, paiement aux arbitres et sténographes, de la moitié de leurs honoraires (sub.) 4264.
Item non prévus (sub.) 4365.
Billets fédéraux, émission et rachat (sub.) 4366, 4557.
Impression, papier d'imprimerie et reliure (sub.) 4366, 4367.
Bill (n° 164) amendant la loi de 1899 relative à la ville d'Ottawa, 1ère l., 4368 ; 2e l., 4632 ; en comité, 4632 ; 3e l., 4634.
Intercolonial—remise des locomotives à Truro (rép. à int. Gourley) 4377 ; station de Truro (rép.) 4377.
Compagnie "Dominion Securities," article de l'"Evening Post" (rép. à int. Borden) 4453.
Dixon, M. F. A., promotion (sub.) 4558.
Ministère du Commerce, un commis de deuxième classe, appointements (sub.) 4559.
Bureau de l'auditeur général, un commis de deuxième classe, appoint., frais casuels aide aux écritures, impressions, papeterie, etc. (sub.) 4559.
Yukon—édifices publics (sub.) 4561.
Bill (n° 160) sur 2e l., 4599 et suiv.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 4650.
Port Latour, brise-lames, addition (sub.) 4652.
Brae, I.P.-E., brise-lames, réparations (sub.) 4653.
Chapel-Point, I.P.E., jetée, rép. (sub.) 4654.
Lower Montague, I.P.E., quai d'Atkin, 4654.

FIELDING, Hon. William Stevens—*Suite.*

Tignish, port, brise-lames du nord, reconstruction (sub.) 4654.
Henderson's Hollow, quai, rép. (sub.) 4654.
Comité mixte des impressions (observ. sur mot. Flint pour adop. du 4e rapp.) 4673.
Saint-Pierre, Louisbourg et Iles Scatari ; Gabarus et Sydney-nord, lignes télégraphiques (sub.) 4806 et suiv.
Situation financière (revue) 4849 et suiv.
Chemin de fer de la rivière Stickine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4943 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, matériel supplém. (sub.) 4988.
Fil d'engerbage, inspection (sub.) 4995.
Agences commerciales, somme supplémentaire (sub.) 4996.
Navigation à vapeur entre Victoria, Vancouver, ports intermédiaires et Skagway (sub.) 4996.
Juge puîné, comtés de Leeds et Grenville (sub.) 4998.
Sucre de betterave, délai pour admission en franchise des machines servant à la fabrication (résol. pour prolongation) 5005.
Bill (n° 169) amendant le tarif douanier de 1897, 1ère l., 5009 ; 2e l., 5009 ; en comité, 5009 ; 3e l., 5009.
Travaux publics dans le comté de Shelburne (observ.) débat, 5026.
Martinique et Ile Saint-Vincent, aide aux malheureux (sub.) 5062.
Voies et moyens (mot. pour comité) 5095 ; (résol.) 5101.
Bill (n° 168) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, pour les exercices finissant respectivement le 30 juin 1902 et 1903, 1ère l. ; 2e l.; en comité ; 3e l., 5104.

FISHER, Hon. Sydney Arthur (Brome):

Recensement, montants payés (rép. à int. Clark) 131 ; circulaire de M. Côté (rép. à int. Clarke) 134 ; dépenses (rép à int. Clarke) 626.
Tuberculose (rép. à int. Bennett) 132.
Bétail canadien, embargo par le gouv. brit. (observ. sur mot. Bourassa pour doc.) 140 et suiv.
Agriculture, ministère, administration civile sub.) 180 ; aide aux écritures et autres, impressions, papeterie, etc. (sub.) 211 ; rapport annuel, 244.
Archives (sub.) 330.
Registre des brevets (sub.) 337 et suiv.
Statistique criminelle (sub.) 343.
Annuaire statistique (sub.) 344 et suiv ; 2829.
Statistique générale (sub.) 347 et suiv ; 2843 et suiv.
Aide aux sociétés d'agriculture (sub.) 352.
Fermes modèles (sub., 353 ; impression et distribution des bulletins(sub.) 353 ; édifices actuels et nouveaux, clôtures, etc. (sub.) 898.
Brevets, classification, et échange avec les Etats-Unis (sub.) 358 et suiv.
Postes de fumigation (sub.) 362.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 365.
Expositions de Glasgow et de Buffalo (rép. à int. Clancy) 366.
Institut impérial de Londres, pour renouveler et améliorer objets exposés (sub.) 373 et suiv.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques sur steamers, chemins de fer, et dans beurreries, essais d'expédition des produits agricoles (sub.) 376 et suiv.
Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 380 et suiv.
Lazaret de Tracadie (sub.) 413.
Législation sur l'hygiène des travaux publics (sub.) 413.
Steamers munis d'appareils frigorifiques (rép. à int. Smith) 630.
Grosse-Isle, station de la quarantaine (sub.) 660 et suiv.
Lévis, station de quarantaine des bestiaux, reconstruction, améliorations, réparations (sub.) 683 et suiv.
Guerre sud-africaine, bœuf en conserves envoyé par le Canada en Afrique-sud (rép. à int. Boyd) 765.
Industrie canadienne, produits (rép. à int. Bell) 765.
Appareils frigorifiques sur les steamers (rép. à int. Smith) 905.
Recensement, coût (rép. à int. Sproule) 1089; préposés à Waterloo-sud (rép. à int. Clarke) 1091.
Poulets, stations d'engraissement (rép. à int. Hackett) 1090.
Recensement, Waterloo-sud, commissaires (rép. à int. Clare) 1881.
Recensement (rép. à int. Davis) 1924.
Guerre Sud-africaine, achat de chevaux dans le Nord-Ouest canadien (rép. à int. Oliver) 2009.
Recensement, louage de chevaux et voitures (rép. à int. Broder) 2089 ; coût (rép. à int. Taylor) 2240.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2164 et suiv.
Foin, achat pour le ministère de la Guerre (rép. à int. Monk) 2241.
Recensement, coût dans Simcoe-nord et Simcoe-est (rép. à int. Bennett) 2241.
Exposition du Japon (rép. à int. Lemieux) 2243.
Milice—provisions, fournitures et remontes (sub.) 2576 et suiv.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire, entrepôts frigorifiques, employés (sub.) 2584 et suiv.; division du commissaire (sub.) 2640 et suiv.
Bouillon, Dr Alfred, Matane (rép. à int. Casgrain) 2872.
Fermes modèles (sub.) 2885 et suiv.; 2910 et suiv.
Quarantaine, appointements et dépenses casuelles (sub.) 2918 ; quarantaine des bestiaux et division des véterinaires (sub.) 2936 et suiv.
Téléphone, compagnies de (rép. à int. Morrison) 3165.
Raisin, achat de, par le ministère de l'Agriculture (rép. à int. Taylor) 3166.
M. Wellington Mutch, paiement à (rép. à int. Taylor) 3167.
Recensement, district de Cassiar, commissaire (rép. à int. McGowan) 3170.
Bill (n° 136) modifiant l'Acte relatif à la marque des colis de fruits, de 1901, 1ère l., 3325 ; 2e l., 4148 ; en comité, 4148 ; 3e l., 4154 ; amend. du Sénat, 4730.
Recensement (sub.) 3383 et suiv. ; 4096 et suiv.; 4454.
Poulets, achat et vente (rép. à int. Taylor) 3427-3428.
Bœuf canadien, interdiction (débat sur observ. Boyd) 3861.
Bétail canadien, embargo (débat sur mot. Bourassa) 4007.

FISHER, Hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Bill (n°. 159) constituant en corporation la "Maritime Stock Breeders' Association," 1ère l., 4368 ; 2e l., 4639 ; en comité, 4639 ; 3e l., 4640.
Transport (débat sur observ. MacLaren) 4402.
Viande de mouton, exportation (rép. à int. Hackett) 4723.
Médailles aux "Rothesay Blues" (rép. à int. Gourley) 4727.
Médailles au 2e régiment de Colchester (rép. à int. Gourley) 4727.
Conférence intercoloniale à Londres (débat sur observ. Borden) 4772 et suiv.
Compagnie de denrées Charles A. Bull (rép. à observ. Monk) 4838 et suiv.
Chittick, M. F. C., promotion (sub.) 4997.
Fermes modèles (sub.) 4998, 4999.
Expositions de Saint-Louis et d'Osaka (sub.) 4998 ; de Buffalo (sub.) 4999 ; de Paris (sub.) 4999.
Quarantaine (sub.) salubrité publique, 4999; indemnité pour moutons et cochons abattus (sub.) 5000.

FITZPATRICK, Hon. Charles (comté de Québec) :

Pénitenciers (rapp.) 122.
Liste du service civil du Canada (prod.) 130.
Juges, mise à la retraite (rép. à int. Bennett) 132.
M. Oscar Beauchamp, emploi (rép. à int. Léonard) 161.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, médecin (rép. à int. Léonard) 161 ; approvisionnement de charbon (rép. à int. Léonard) 162.
Administration de la justice, y compris Territoires du Nord-ouest (sub.) 221.
Cour Suprême du Canada, arrêtiste (sub.) 225 et suiv.; augmentation des appointements de M. L. A. Audette (sub.) 238 et suiv.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.) 237.
Yukon—administration de la justice (sub.) 240.
Police fédérale (sub.) 240.
Impression, reliure et distribution des lois (sub.) 244.
Fil d'engerbage, vente (rép. à int. Blain) 419, 632.
Amendements à l'Acte de la cour Suprême (rép. à int. LaRivière) 420.
Yukon—shérif Eilbeck (rép. à int. Ward) 421.
Remaniements dans le cabinet (débat sur observ. Borden) 428.
Crime d'incendie, commutations de sentences (rép. à mot. Monk pour doc.) 429.
Cour Supérieure, Québec, brefs émis et jugements rendus (rép. à int. Lemieux) 452.
Secrétariat d'Etat, rapp. pour année 1901 (prod.) 460.
Chemins à barrières de Montréal (observ. sur mot. Léonard pour doc.) 500 et suiv.
Conseil Privé, jugement *in re* Roy vs la Compagnie du Pacifique (débat sur mot. Lemieux pour doc.) 513 et suiv.
Bill (n° 19) concernant la bibliothèque de droit de Regina, 1ère l., 540 ; 2e l., 1233.
Compagnie de télégraphie sans fil Marconi (mot.) 540.
Gardes-pêche et gardiens, appointements et déboursés des inspecteurs des (sub.) 559 et suiv.

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*

Visite du Prince de Galles, illumination des édifices publics (rép. à int. Monk) 628.
Larose, M. Joseph, indemnité (observ. sur mot. Monk pour doc.) 638 et suiv.
Bill (n° 28) concernant les compagnies de télégraphe et de téléphone, 1ère l., débat, 752 ; 2el., 1233 ; retiré, 5002.
Ile du Prince-Edouard, taxe sur les commis voyageurs (rép. à int. Kemp) 800.
Anse au Canot, brise-lames (sub.) 1035.
Propriété et droits civils (débats sur mot. Russell) 1121.
Bill (n° 27) observ. sur mot. pour 2e l., 1158.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, employés participant aux élections (rép. à int. Léonard) 1474.
Bill (n° 76) modifiant l'Acte du pilotage, 1ère l., 1698 ; 2e l., 2509 ; en comité, 2509 et suiv.; 3e l., 3327.
Bill (n° 77) pourvoyant à la nomination de juges suppléants de la cour Suprême en certains cas, 1ère l., 1698 ; retiré, 5095.
Bill (n° 37) en comité, 1701 et suiv.
Acte des liqueurs, Manitoba (rép. à int. McCreary) 1707.
Marées, lignes de, pouvoirs des autorités fédérales et provinciales (rép. à int. Farquharson) 1881.
Bill (n° 37) en comité, 2209.
Cour Suprême—congés accordés aux juges (rép. à int. Monk) 2242.
Bill (n° 105) modifiant l'Acte des lettres de change de 1890, 1ère l., 2469 ; 2e l., 3530 ; en comité, 3530 ; 3e l., 3530.
Bill (n° 11) en comité, 2491 et suiv.
Bill (n° 70) en comité, 2691 et suiv.
Bill (n° 14) amendements du Sénat, 2692.
Bill (n° 113) modifiant l'Acte du territoire du Yukon et ses amendements, 1ère l., 2868 ; 2e l., 3793 ; en comité, 3793 ; 3e l., 3794.
Bill (n° 114) modifiant l'Acte de la cour de l'Echiquier, 1ère l., 2868 ; 2e l., 3530 ; en comité, 3530 ; 3e l., 3954.
Bill (n° 115) modifiant l'Acte de la preuve au Canada, de 1893, 1ère l., 2869 ; 2e l., 3532 ; en comité, 3532 ; 3e l., 3532.
Yukon—administration de la justice (mot.) 2867.
Ontario, usage du français dans les cours de justice (rép. à int. Marcil) 2875.
Bill (n° 116) modifiant la disposition relative aux taux de péage mentionnés au ch. 1 des Statuts de 1881, concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, 1ère l., 2950; 2e l., 3953 ; en comité, 3953 ; 3e l., 3954.
Bill (n° 73) en comité, 3149.
Conseils de la Reine et du Roi, nominations depuis 1896 (rép. à int. Lemieux) 3169.
Bill (n° 3) en comité, 3187 et suiv.
Yukon—magistrat de police (mot.) 3254.
Juges—des cours provinciales (mot. pour comité sur résol.) 3255 ; (en comité sur résol.) 3328.
Cour de l'Echiquier, registraire, appointements (mot. pour comité sur résol.) 3255 ; (en comité sur résol.) 3328.
Bill (n° 135) modifiant l'Acte des pétitions de droit, 1ère l., 3325 ; 2e l., 3954 ; en comité, 3954 ; 3e l., 3958.
Yukon—magistrat de police, traitement (en comité sur résol.) 3327.
Bill (n° 137) modifiant le ch. 41 des Statuts de 1901, concernant l'administration de la justice dans le territoire du Yukon, 1ère

FITZPATRICK, Hon. Charles—*Suite.*
l., 3529 ; 2e l., 3958, en comité, 3958 ; 3e l., 3958.
Bill (n° 138) amendant l'Acte concernant les juges des cours provinciales, 1ère l., 3529 ; 2e l., 3959 ; en comité, 3959 ; 3e l., 3970.
Bill (n° 139) amendant l'Acte de la cour de l'Echiquier, 1ère l., 3529 ; retiré, 4607.
Yukon—Traitement supplément. d'un juge (sub.) 3600.
Yukon—Traitement d'un juge additionnel (sub.) 3600.
Yukon—Frais de subsistance des juges (sub.) 3601.
Yukon—Shérif Eilbeck, retour (rép. à int. Bennett) 3603.
Yukon—Cour territoriale, greffier, appointements (sub.) 3605.
Yukon—Gendarmerie à cheval de Dawson, supplément au chirurgien (sub.) 3605.
Yukon—Entretien des détenus (sub.) 3606.
Yukon—Transport des détenus (sub.) 3606.
Yukon—Paiement des témoins et des juges dans les procès criminels (sub.) 3607.
Yukon—Livres de droit, frais de transport (sub.) 3607.
Yukon—Divers, y compris frais de sténographes, etc. (sub.) 3607.
Pénitenciers (sub.): en général, 3610 ; Kingston, 3610 ; Saint-Vincent de Paul, 3635 ; Dorchester, 3635 ; Manitoba, 3637 ; Colombie Anglaise, 3638 ; Prince-Albert, 3638.
Frais judiciaires (sub.) 3639.
Refonte des Statuts (sub.) 3640.
Bill (n° 151) concernant la rémission das peines, 1ère l., 4054 ; 2e l., 4607 ; en comité, 4607 ; 3e l., 4607.
Bill (n° 152) amendant de nouveau le chapitre 183 des Statuts revisés au sujet de l'école industrielle et du refuge Saint-Patrice d'Halifax, 1ère l., 4054 ; 2e l., 4729 ; en comité, 4729 ; 3e l., 4730.
Cabotage (mot. pour comité sur résol.) 4145.
Yukon—édifices publics, loyer, chauffage, entretien, etc (sub.) 4226 et suiv.
Pêcheries—réclamation Noble (sub.) 4262 et suiv.
Justice—dépenses éventuelles, divers (sub.) 4287.
Cour Suprême du Canada, juges *ad hoc*, gratifications (sub.) 4288-89.
Juges—au Manitoba, supplém. pour frais de voyage (sub.) 4289.
Justice—dépenses diverses, y compris les T.N.-O.; supplém (sub.) 4289 ; témoins et jurés, supplém. (sub.) 4290 ; livres de droit (sub.) 4291.
Pénitenciers—M. George W. Dawson, inspecteur, appointements (sub.) 4291 ; sous-inspecteur, appointements (sub.) 4291.
Arbitrage Lussier, à M. E. R. Cameron et à Mlle H. E. Stewart, frais (sub.) 4292.
Farrwell, M. J. E. (C.R.) frais, recensement du scrutin dans Ontario-nord (sub.) 4292.
Bill Roddick (n° 11) en comité, 4482 et suiv.
Bill (n° 165) en comité, 4634 et suiv.
Bill (n° 140) en comité, 4710 et suiv.
Juge puîné, comtés de Leeds et de Grenville (rép. à int. Sproule) 4729.
Bill (n° 161) en comité, 4836.

FLINT, Thomas Barnard (Yarmouth) :
Bills d'intérêt particulier, prolongation de délai (mot.) 798.
Propriété et droits civils (débats sur mot. Russell) 1108.

FLINT, Thomas Barnard—*Suite.*
Comité des comptes publics, mot. Bell contre 3e rapp., débat, 1446.
Bill (n° 60) modifiant l'Acte de tempérance du Canada, 1ère l., 1518.
Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike, avis de motion, 1595.
Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie de coton Cosmos, 1ère l., 1596; 2e l., 1705 ; en comité, 2687 ; mot. pour 3e l., 2905 ; 3e l., 2906.
Acte de tempérance (int.) 1707.
Eglise catholique gréco-russe orthodoxe (débat sur mot. Oliver pour renvoi de demande d'incorporation au comité des ordres permanents)2735, 3137.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2799.
Annuaire statistique (sub.) 2840.
Statistique générale (sub.) 2846.
Comité des comptes publics, enquête sur dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I.P.-E. (débat sur mot. Haggart) 3291.
Pôle nord, expédition Bernier (débat sur observ. Charlton) 3980.
Bill (n° 163) pour faire droit à Samuel Nelson, 1ère l., 4368 ; 2e l., 4606, 4720 ; en comité, 4720 ; 3e l., 4721.
Bill Roddick (n° 11) en comité, 4777 et suiv.
Bills d'intérêt particulier, mot. pour suspension de la règle 60, 4489.
Comité mixte des impressions, 4e rapp. (mot. pour adop.) 4672.

FOWLER, George W. (King, N.-B.) :
Dépôts d'armes, construction (sub.) 889.
Travaux, commis, aides, appointements (sub.) 901 et suiv.
Pointe-Wolfe, brise-lames (sub.) 1051.
Richibouctou, jetée et batardeaux, reconstruction (sub.) 1051.
Grande Vallée, jetée (sub.) 1058.
Transport des malles entre Round-Hill et Armstrong's Corner (int.) 2007.
Sauvages, rapp. de l'inspect. McRae, enquête sur plainte des sauvages de Ristigouche contre Peters, agent des sauvages (mot. Fowler pour doc.) 2487.
Milice—appointements et allocations (sub.) 2544; exercices annuels, y compris habillements et nécessaires (sub.) 2548 ; propriétés militaires (sub.) 2565.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire (sub.) 2666 et suiv.
Représentation, unité de, recensement de 1901 (int.) 2871.
Intercolonial (sub.) 3571 et suiv.; nouvelles voies d'évitement le long de la ligne (sub.) 3828.

FRASER, Duncan C. (Guysborough) :
Comité des comptes publics (mot.) 203, 828; (rapp.) 1133.
Préséances au Canada (débat sur mot. Hughes pour doc.) 446.
Phares, salaires et allocations des gardiens (sub.) 534 et suiv.
Gardes-pêche et gardiens, appointements et déboursés des inspecteurs des (sub.) 549 et suiv.
Chenal des navires dans le Saint-Laurent (sub.) 588 et suiv.
Bill (n° 22) constituant en corporation le bureau du collège presbytérien, Halifax, 1ère l., 646 ; 2e l., 873 ; 3e l., 2043.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1905.

FRASER, Duncan C.—*Suite.*
Bill (n° 11) en comité, 2488 et suiv.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 2620 et suiv.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2814.
Compagnie de chemin de fer et de manufacture Alexander Gibson, mot. pour renvoi de requête au comité des ordres permanents, 2863.
Halifax, grève des débardeurs (observ. sur int. Russell) 2879 et suiv.
Eglise catholique gréco-russe orthodoxe (débat sur mot. Oliver pour renvoi de demande d'incorporation au comité des ordres permanents) 3138.
Bill (n° 3) en comité, 3209.
Bill (n° 123) constituant en corporation le chemin de fer du Canada-Oriental, 1ère l., 3218 ; 2e l., 3362 ; 3e l., 4095.
Comité des compte publics, enquête sur dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I P.-E. débat sur mot. Haggart) 3277.
Chemins de fer de l'Etat, loyer, Grand Tronc (sub.) 3558.
Pénitencier de Kingston (sub.) 3616 et suiv.
Bill (n° 100) en comité, 3650.
Bill (n° 107) en comité, 4446 et suiv.

GALLIHER, William Alfred (Yale et Cariboo) :
Bill (n° 9) concernant la Compagnie dite "The United Gold Fields Company of British Columbia," (à responsabilité limitée) 1ère l., 417 ; 2e l., 624 ; 3e l., 3362.
Bill (n° 18) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Mine de Velours (Rossland) 1ère l., 540 ; 2e l., 797 ; 3e l., 1308.
Dépôts d'armes, construction (sub.) 894 et suiv.
Bill (n° 46) en comité, 2217 et suiv.
Couronnement du Roi, contingent (observ. sur mot. Bennett) 2483.
Comité des bills d'intérêt particulier, 10e rapp. (mot. pour adop.) 4721.

GANONG, Gilbert W. (Charlotte) :
Phares, salaires et allocations des gardiens (sub.) 529.
Gardes-pêche et gardiens, appointements et déboursés des inspecteurs des (sub.) 550 et suiv.
Piscifactures et homarderies, construction et entretien (sub.) 562 et suiv.
Frais de distribution des primes de pêche (sub.) 564 et suiv.
Boitte, entrepôt frigorifique (sub.) 568 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, rails d'acier sur (int.) 764.
Rails d'acier, contrat avec M. Clergue (int.) 799.
Carnduff, T.N.-O., palais de justice (sub.) 864 et suiv.
Saint-Jean, blé passant par élévateur (int.) 906.
Havre-Dipper, brise-lames (sub.) 1050.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1056.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 1287.
Richibouctou, N.B., travaux (int.) 1468.
Intercolonial--achat de rails d'acier (int.) 1468.
Steamer "Scotia" (int.) 1469.
North-Head, N.-B., brise-lames (int.) 1470.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2440 et suiv.
Fermes modèles (sub.) 2907 et suiv.
Recensement (sub.) 3385 et suiv ; 4130 et suiv.

GAUVREAU, Charles Arthur (Témiscouata) :
Chemin de fer de Témiscouata et l'Intercolonial, passage des wagons (int.) 1880.
Intercolonial, fossés (int.) 2694.
Bill (n° 102) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest (mot. pour comité) 4675.

GEOFFRION, Victor (Chambly et Verchères) :
Bill (n° 85) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Rive-sud, 1ère l., 2005 ; 2e l., 2487 ; en comité, 4597 ; 3e l., 4597.
Bill (n° 87) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec-sud, 1ère l., 2005 ; 2e l., 2219 ; 3e l., 4605.
Bill (n° 38) observ. sur mot. Bickerdike, 2081 et suiv.

GERMAN, William Manly (Welland) :
Bill (n° 33) modifiant le Code pénal de 1892, 1ère l., 904.
Bill (n° 57) concernant la Compagnie de force Ontario des chutes de Niagara, 1ère l., 1467 ; 2e l., 1705 ; 3e l., 2686.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2794.
Service postal (sub.) 3936.
Canal de la Trent—dragage (sub.) 4296.
Service civil, bureau des examinateurs (sub.) 4340.
Billets fédéraux, émission et rachat, supplément pour aide aux écritures (sub.) 4349.
Bill (n° 134) représentation du Yukon (en comité) 4502 et suiv.
Manitoba, dragage, dragueurs, rép. (sub.) 4794 et suiv.
Canal, entre Port-Colborne et Welland, enlèvement d'obstructions (sub.) 4830 et suiv.

GIBSON, Alexander, jr. (York, N.-B.) :
Edifice public à Marysville (sub.) 651 et suiv.

GILMOUR, James (Middlesex-est) :
Droits sur les chevaux (débat sur observ. Boyd) 1237.
Bill (n° 53) en comité, 2629 et suiv.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire (sub.) 2655 et suiv.
Bill (n° 3) en comité, 3202.

GIRARD, Joseph (Chicoutimi et Saguenay) :
Bill (n° 73) en comité, 3159.

GOURLEY, Seymour E. (Colchester) :
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'Alaska (débat sur mot. Bourassa pour doc.) 152 et suiv.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2802.
Immigration—appointements des employés et agents, etc. (sub.) 3017 et suiv.
Intercolonial—remise des locomotives à Truro (int.) 4376 ; station de Truro (int.) 4377.
Bill (n° 134) représentation du Yukon (en comité) 4504 et suiv.
Yukon—édifices publics (sub.) 4568 et suiv.
Terre-Neuve et la Confédération (int.) 4726.
Médailles aux "Rothesay Blues" (int.) 4727.
Médailles au 2e régiment de Colchester (int.) 4727.

GUTHRIE, Hugh (Wellington-sud) :
Bill (n° 25) modifiant l'Acte des chemins de fer, 1ère l., 646.
Bill (n° 69) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; en comité, 3142 ; 3e l., 3144.
Bill (n° 79) constituant en corporation la Banque de la Couronne du Canada, 1ère l., 1880 ; 2e l., 2041 ; en comité, 2623 ; 3e l., 2623.
Bill (n° 110) concernant la constitution légale des chemins de fer, 1ère l., 2864.

HACKETT, Edward (Prince-ouest, I.P.-E.) :
Pêcheries d'huîtres (int.) 136.
Kemp, Ernest, emploi (int.) 137.
Ile du P.-E. et terre ferme, communications (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 166.
Cour Suprême du Canada, arrêtiste (sub.) 227 et suiv.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 365.
Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 386 et suiv.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 519.
Gardes-pêche et gardiens, appointements et déboursés des inspecteurs des (sub.) 551.
Boitte, entrepôt frigorique (sub.) 568 et suiv.
Sydney, N.-E., vente de marchandises confisquées (int.) 801.
Anse au Canot, brise-lames (sub.) 1036.
Port de Cascumpec, pour combler ouverture sur le littoral (sub.) 1039 ; feux d'alignement aux buttes de sable (int.) 1089.
Souris, Pointe Chevalier, pour consolider brise-lames (sub.) 1046.
Poulets, stations d'engraissement (int.) 1090.
Permis de pêche, comté de Prince, I.P.-E. (int.) 1090.
Engins de pêche, confiscation (int.) 1469.
Alberton, I.P.-E., gare (int.) 1469.
Iles de la Madeleine, communications à la vapeur (int.) 1705.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1841 et suiv.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire (sub.) 2649 et suiv.
Quarantaine, appointements et dépenses casuelles (sub.) 2919.
Ile du Prince-Edouard, Sauvages, médecins et médicaments (sub.) 3069.
Examens préliminaires et inspections (sub.) 3310.
Ile du P.-E., chemin de fer (sub.) 4014.
Recensement (sub.) 4115 et suiv.
New-London, brise-lames, rép. (sub.) 4234.
Chemin de fer de Charlottetown à Murray-Harbour, soumissions (observ.) 4311 et suiv.
Chemin de fer de l'I.P.-E. (sub.) 4317.
Billets fédéraux, impression et gravure, supplément (sub.) 4346 et suiv.
Viande de mouton, exportation (int.) 4723.
Intercolonial—de Southport à Murray-Harbour (int.) 4724.
Dr Seward Webb, à l'I.P.-E., visite (int.) 4728.
Chemin de fer de l'I.P.-E., Charlottetown, aménagements nouveaux (sub.) 4952 et suiv.
Postes, service extérieur, employés, appointements, augm. (sub.) 4962 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham (Lanark-sud) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 105.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'A-l'Alaska (débat sur mot. Bourassa pour doc.) 154.
Intérieur, ministère, gouvernement civil, dépenses contingentes, etc. (sub.) 208.
Agriculture, ministère, aide aux écritures et autre, impressions, papeterie, etc. (sub.) 212.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur, dépenses éventuelles (sub.) 219.
Administration de la justice, y compris Territoires du Nord-Ouest (sub.) 221.
Cour Suprême du Canada, arrêtiste (sub.) 224 et suiv.; augmentation des appointements de M. L. A. Audette (sub.) 239 et suiv.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.) 236.
Chenal des navires dans le Saint-Laurent (sub.) 578 et suiv.
Bill (n° 4) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer (débat sur mot. Cowan pour 2e l.) 643 et suiv.
Grosse-Isle, station de la quarantaine (sub.) 663 et suiv.
Lettre de sir Louis Davies, explication personnelle (rép. à observ. Bourassa) 843.
Carnduff, T.N.-O., palais de justice (sub.) 859 et suiv.
Propriété et droits civils (débat sur mot. Russell) 1115.
Collingwood, havre, améliorations (sub.) 1255.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 1276 et suiv.
Comité des comptes publics (débat sur 3e rapp.) 1432.
Intercolonial—engagement de M. Horne (int.) 2088.
Bill (n° 46) en comité, 2236 et suiv.
Bill (n° 104) débat sur 1ère l., 2456 et suiv.
Bill (n° 40) en comité, 2499.
Bill (n° 76) en comité, 2510 et suiv.
Bill (n° 53) en comité, 2677 et suiv.
Bill (n° 64) en comité, 2687.
Bill (n° 70) en comité, 2688.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2825.
Intercolonial—achat de matériel roulant (int.) 2869.
Chemins de fer, imputable sur le capital (sub.) 2884 et suiv.
Comité des comptes publics, enquête sur dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I P.-E. (mot.) 3251, 3256.
Intercolonial (sub.) $5,500,000 ; débat, 3469 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, loyer, Grand Tronc (sub.) 3552 et suiv.; 3570 et suiv.
Bill (n° 135) pétition de droit, en comité, 3958.
Saut Sainte-Marie, canal, approfondissement et agrandissement des entrées (sub.) 4019 et suiv.; 4322 et suiv.
Canal de la Trent, construction (à voter de nouveau) (sub.) 4025 et suiv.; 5078 et suiv.
Canal des Galops, agrandissement (sub.) 4043.
Yukon—édifices publics, loyer, chauffage, entretien, etc. (sub.) 4231.
Canal de la Culbute. indemnités pour inondation (sub.) 4305 et suiv.
Chemin de fer de Charlottetown à Murray-Harbour, soumissions (observ.) 4306 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham—*Suite.*
Canaux, réparations et frais d'entretien (sub.) 4317 et suiv.
Rapides des Galops (sub.) 4325 et suiv.
Bill (n° 162) en comité, 4536.
Bill (n° 98) en comité, 4544 et suiv.
Bill (n° 155) en comité, 4617 et suiv.
Bill (n° 140) en comité, 4706 et suiv.
Conférence intercoloniale à Londres (débat sur observ. Borden) 4768 et suiv.
Intercolonial—pour consolider ponts (sub.) 4823 et suiv.; Stellarton, installations, perfectionnement (sub.) 4818 et suiv.
Situation financière (revue) 4863.
Chemin de fer de la rivière Stickine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4898 et suiv.
Canal Rideau (sub.) 4946 et suiv.
Chemin de fer de l'I. P.-E., Charlottetown, aménagements nouveaux (sub.) 4949 et suiv.; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 5071.
Chemins de fer, aide (observ.) 5004.
Rapides des Galops (rép. à explic. personnelle de M. Blair) 5055.

HALLIDAY, James (Bruce-nord) :
Southampton, havre, améliorations (sub.) 1275.

HENDERSON, David (Halton) :
Bronte, havre de (int.) 135 ; phare dans le havre de (int.) 135.
Directeur de la poste à Milton, Ont. (int.) 135.
Droits sur le tabac (int.) 136.
Oakville, havre de (int.) 136.
Bétail canadien, embargo par le gouv. brit. (observ. sur mot. Bourassa pour doc.) 143.
Droits différentiels imposés par l'Allemagne sur produits canadiens (int.) 158.
Commis de la session et commis surnuméraires (sub.) 242.
Archives (sub.) 334.
Expositions de Glasgow et de Buffalo (déb. sur int. Clancy) 371.
Instruments aratoires exportés du Canada (mot. pour doc.) 450.
Clinton. Ont., édifice public (sub.) 735.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 748.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 751.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1029.
Bronte, améliorations au havre (sub.) 1254.
Collingwood, havre, améliorations (sub.) 1257.
Bill (n° 38) observ. sur mot. Bickerdike, 2082.
Canaux du Saint-Laurent, employés (int.) 2240.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2382 et suiv.
Deniers par le gouv. féd. à la prov. d'Ontario en 1900 et 1901 (mot. pour doc.) 2487.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire, entrepôts frigorifiques, employés (sub.) 2611 et suiv.
Annuaire statistique (sub.) 2833 et suiv.
Immigration—appointements des employés et agents au Canada et ailleurs (sub.) 3010.
Territoires du Nord-ouest, gouvernement (sub.) 3132.
Bill (n° 73) en comité, 3153.
Bill (n° 3) en comité, 3190, 3212.
Bill (n° 86) débat sur mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3237 et suiv.

HENDERSON, David—*Suite.*
Guerre Sud-africaine, chaussettes pour le corps constabulaire (int.) 3656.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3892, 3912.
Pôle nord, expédition Bernier (débat) 3986.
Edifices publics, Ottawa, chauffage, chauffeurs et mécaniciens (sub.) 4160.
Bill (n° 98) en comité, 4450.

HEYD, Charles Bernhard (Brant-sud) :
Réciprocité commerciale (débat sur mot. Charlton) 306.
Bill (n° 21) concernant la Compagnie du chemin de fer de Port-Dover, Brantford, Berlin et Goderich, et à l'effet de changer son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer de Grande Vallée" 1ère l., 624 ; 2e l., 873.
Transport du blé, interruption (débat sur mot. Douglas pour doc.) 933.
Droits sur les chevaux (débat sur observ. Boyd) 1241.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 1293.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, débat, 1476.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 2617.
Bill (n° 106) amendant l'Acte des Postes, en comité, 4058 et suiv.

HOLMES, Robert (Huron-ouest) :
Pouvoirs hydrauliques sur canal Welland (int.) 419, 763.
Comité des Débats, 1er rapp., 450.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 476.
Rapport de l'auditeur général, publication par fascicules (débat sur mot. Charlton) 794.
Accise, préposés, inspecteurs, appointements (sub.) 1200.
Droits sur les chevaux (débat sur observ. Boyd) 1238.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1250.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1994.
Bestiaux, exportation aux Etats-Unis (int.) 3168.
Pénitencier de Kingston (sub.) 3618.
Pôle nord, expédition Bernier (débat) 3986.
Billets fédéraux, impression et gravure, supplément (sub.) 4345 et suiv.

HUGHES, James J. (King, I.P.-E.)
Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 388 et suiv.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides débat) 1672 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers (débat sur mot. Logan) 3722.

HUGHES, Samuel (Victoria-nord, Ont.) :
Législature d'Ontario, prolongation de durée (int.) 133.
Edifices consulaires au Canada, drapeaux sur (int.) 133.
Transport (int.) 137.
Cours d'état-major à Kingston (int.) 246.
Rapports des généraux ou de leurs subordonnés, aux autorités impériales (int.) 246.
Retraite du major Tassie (int.) 248.
Institut impérial de Londres, pour renouveler et améliorer objets exposés (sub.) 373 et suiv.

HUGHES, Samuel—*Suite.*
Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 401 et suiv.
Corps permanents (int.) 419.
Préséances au Canada (mot. pour doc., et débat) 439 et suiv.
Collège militaire royal, rapp. du bureau des visiteurs (int.) 453.
Hughes-Hutton, différend (int.) 455.
Cible Peters et tube Morris (int.) 455.
Inspection du grain à Montréal (int.) 459.
Bill (n° 3) amendant l'acte des chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 473.
Commandant général, émoluments (int.) 627.
Milice canadienne et cours martiales (int.) 757.
Edifices publics en général, construction de dépôts d'armes (sub.) 883 et suiv.
Dépôts d'armes, construction (sub.) 897.
Commission mixte, détournement des eaux entre Etats-Unis et Canada (mot.) 909.
Institutrices pour le Sud-africain (int.) 985.
Guerre Sud-africaine, commissions pour déboursés en faveur des autorités impériales (int.) 1091.
Invasion fénienne, médailles (int.) 1135.
Miliciens, solde et allocations (sub.) 1159 et suiv.
Climat du Canada (int.) 1470.
Troupes Sud-africaines, petite vérole (int.) 1475.
Ligne télégraphique de Ashcroft à Dawson (int.) 2006.
Guerre Sud-africaine, conduite des soldats canadiens, article du "Daily News" (observ.) 2089, 2109.
Fête du roi (int.) 2244.
Couronnement du roi, contingent (observ. sur mot. Borden) 2476 et suiv.
Milice active, instructions aux officiers, mot. (débat) 2699 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, communications télégraphiques (observ.) 2739 et suiv.
Annuaire statistique (sub.) 2830 et suiv.
Yukon—ligne télégraphique (int.) 2876.
Fermes modèles (sub.) 2886 et suiv.
Immigration—appointements des employés et agents, etc. (sub.) 3037 et suiv.
Bill (n° 73) en comité, 3145 et suiv.
Tir, exercices par la jeunesse canadienne (mot.) 3170.
Guerre Sud-africaine, conditions de paix (débat sur mot. Charlton) 3366 et suiv.
Bœuf canadien, interdiction (débat sur observ. Boyd) 3873..
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3816 et suiv.; service postal (sub.) 3931.
Pêcheries—réclamation Noble, dommages (sub.) 4259 et suiv.
Canal de la Trent—dragage (sub.) 4298.

HYMAN, Charles S. (London) :
Bill (n° 24) en comité, 1645.
Bill (n° 31) en comité, 1648.
Bill (n° 38) observ. sur mot. Bickerdike, 2076.
Bill (n° 86) débat sur mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3226.
Comité des comptes publics, enquête sur dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I.P.-E. (débat sur mot. Haggart) 3297.

INGRAM, Andrew B. (Elgin-est) :
Bureau du travail (sub.) 185 et suiv.
Bill (n° 7) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada, 1ère l., 325 ; 2e l., 580 ; en comité, 1308.
Archives (sub.) 332 et suiv.
Registre des brevets (sub.) 337 et suiv.
Statistique générale (sub.) 347 et suiv.
Expositions de Glasgow et de Buffalo (déb. sur int. Clancy) 367 et suiv.
Institut Impérial de Londres, pour renouveler et améliorer objets exposés (sub.) 375.
Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 398 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 481.
Bill (n° 15) concernant la Compagnie de pont de chemin de fer et de tunnel de la rivière Sainte-Claire, 1ère l., 540 ; 2e l., 797 ; 3e l., 1308.
Gardes-pêche et gardiens, appointements et déboursés des inspecteurs des (sub.) 553.
Chenal des navires dans le Saint-Laurent (sub.) 610.
Marysville, édifice public (sub.) 654.
L'Assomption, édifice public (sub.) 679.
Montréal, entrepôt de la douane (sub.) 720 et suiv.
London, salle d'exercices et dépôt d'armes (sub.) 746 et suiv.
Grande Vallée, jetée (sub.) 1069 et suiv.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1245 et suiv.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 1283.
Comité des comptes publics, mot. Bell contre 3e rapp., débat, 1460.
Bill (n° 104) débat sur 1ère l., 2457 et suiv.
Milice—exercices annuels, y compris habillements et nécessaires (sub.) 2549 et suiv., propriétés militaires (sub.) 2566 et suiv.
Statistique générale (sub.) 2844 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 3093.
Bill (n° 3) en comité, 3206.
Ottawa—pont de la rue Maria (sub.) 3307.
Recensement (sub.) 3387 et suiv.
Intercolonial (sub.) débat : 3581 et suiv.; améliorations et acquisition de terrains à Sydney (sub.) 3824 ; matériel roulant (sub.) 3830 et suiv.
Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie Union, 1ère l., 4264 ; 2e l., 4605 ; 3e l., 4721.
Bill (n° 164) ville d'Ottawa, 1ère l. (observ.) 4368.
Bill (n° 134) représentation du Yukon en comité) 4497 et suiv.

JOHNSTON, Alexander (Cap-Breton) :
Budget—motion Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1745 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers (débat sur mot. Logan) 3735.
Bill (n° 60) sur mot. pour 2e l., 4600 et suiv.

JOHNSTON, Robert (Cardwell) :
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 484.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 1225.
Droits sur les chevaux (débat sur observ. Boyd) 1244.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1676.

JOHNSTON, Thomas George (Lambton-ouest) :

Gaz et lumière électrique, inspecteurs, appointements (sub.) 1230 et suiv.

KAULBACH, Charles E. (Lunenburg) :

Port-George, brise-lames (sub.) 1031.
Fermes modèles (sub.) 2892 et suiv.; 2914 et suiv.
Quarantaine, appointements et dépenses casuelles (sub.) 2917 et suiv.
Navigation sur l'Atlantique, trust, article du Citizen (observ.) 3532.
Baie de Gabarus, brise-lames (sub.) 4232.
Ingonish (North-Bay) brise-lames, rép. (sub.) 4233.
West-Point, I.P.-E., prolongement de la jetée (sub.) 4233.
Tignish, brise-lames, réparations (sub.) 4234.
New-London, brise-lames, rép. (sub.) 4234.
Provinces maritimes, réparations en général (sub.) 4235.
Piscifactures, construction et entretien, somme supplémentaire (sub.) 4246.
Petite vérole à bord de la goélette " Jennie Myrtle " (observ.) 5047.
Pêcheries, sentence arbitrale (observ.) 5047.
Cabotage (observ.) 5047.
Voies et moyens (observ. sur mot. Fielding pour comité) 5095 et suiv.

KEMP, Albert E. (Toronto-est) :

Malles canadiennes par ports américains (int.) 457.
Taux de fret sur chemins de fer (int.) 458.
Tarif allemand (int.) 631.
Jamaïque et voyageurs de commerce (int.) 636.
Ile du Prince-Edouard, taxe sur les commis voyageurs (int.) 800.
Intercolonial, tarif du trafic (int.) 801.
Traité de commerce anglo-allemand (débat sur mot. Monk pour doc.) 820.
Yukon—édifices publics, loyer, réparations, entretien, etc. (sub.) 994.
Quarantaine, stations, entretien (sub.) 1004 et suiv.
Anse au Canot, brise-lames (sub.) 1034.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 1083.
Guerre Sud-africaine, contingents canadiens (int.) 1710.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1809 et suiv.
Bill (n° 104) débat sur 1ère l., 2463 et suiv.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2778.
Commerce interimpérial, résol. des ch. de commerce anglaises, droits sur le blé (int.) 3169.
Guerre Sud-agricaine, conditions de paix (débat sur mot. Charlton) 3378 et suiv.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3891 ; service postal (sub.) 3930.
Ligne télégraphique Quesnel-Atlin-Yukon (sub.) 4171 et suiv.
Billets fédéraux, émission et rachat, supplément pour aide aux écritures (sub.) 4349.
Comité des comptes publics (mot. *in re* Gaudry) 4367.
Transport (débat sur observ. MacLaren) 4421.

KENDALL, Arthur S. (Cap-Breton) :

Boitte, entrepôt frigorifique (sub.) 567 et suiv.

KENDALL, Arthur S.—*Suite.*

Bill (n° 30) constituant en corporation la Compagnie de terres et de prêt de Sydney (à responsabilité limitée) 1ère l., 799 ; 2e l., 905.
Houille canadienne, achats (int.) 906.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1949.
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers (débat sur mot. Logan) 3727.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3924.

KENDRY, James (Peterborough-ouest) :

Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2307 et suiv.
Postes, service extérieur, employés, augm. de sal. (sub.) 4974.

LANCASTER, Edward A. (Lincoln et Niagara) :

Bill (n° 3) amendant la loi des chemins de fer, 1ère l., 67 ; mot. pour 2e l., et débat, 460 et suiv.; en comité, 3173.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices (sub.) 730 et suiv.
Sainte-Catherine, approvisionnement d'eau (int.) 906, 1880.
Canal Welland (int.) 1708.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 2618 et suiv.
Besogne de la Chambre, mesures du gouvernement, préséance (débat sur mot. Laurier) 2738 et suiv.
Bill (n° 73) en comité, 3152.
Bill (n° 106) amendant l'Acte des postes, en comité, 4077.
Bill (n° 134) représentation du Yukon (en comité) 4493 et suiv.
Yukon—édifices publics (sub.) 4572 et suiv.

LaRIVIERE, Alphonse A. C. (Provencher) :

Demandes de la législature du Manitoba concernant les terres affectées aux fins scolaires dans cette province (mot. pour doc.) 156.
Administration de la justice, y compris Territoires du Nord-ouest (sub.) 223.
Traitement d'un juge de la cour des divorces au Nouveau-Brunswick (sub.) 224.
Réserve sauvage de Roseau (int.) 254.
Rapides de Saint-André (int.) 255 ; (mot. pour doc.) 450.
Archives (sub.) 332 et suiv.
Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.) 417.
Amendement à l'Acte de la cour Suprême (int.) 420.
Transport du blé, interruption (débat sur mot. Douglas pour doc.) 955.
Ministère de l'Intérieur, employés temporaires et permanents (mot. pour doc.) 984.
Winnipeg, bureau de poste, employés temporaires et permanents (mot. pour doc.) 984.
Recensement—les métis (observ.) 1699.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2154.
Eglise catholique gréco-russe orthodoxe (débat sur mot. Oliver pour renvoi de demande d'incorporation au comité des ordres permanents) 2733 et suiv.; 3135 et suiv.; (débat sur mot. Oliver pour suspension de la règle 49) 3322 et suiv.; sur mot. Oliver pour 2e l., 4095 et suiv.

LaRIVIERE, Alphonse A. C.—*Suite.*

Bill (n° 140) pour constituer en corporation l'evêque de l'Eglise catholique gréco-russe orthodoxe pour l'Amérique du Nord et les Iles Aléoutiennes et chacune des paroisses et missions de la dite Eglise au Manitoba et dans les Territoires du Nord-ouest, 2e l., mot. pour que le dit bill soit laissé en suspens, 3882-83 ; en comité, 4696 et suiv.
Bill (n° 51) Compagnie de banque Dyment, en comité, 4142.
Comité des Débats, 4e rapp., traducteurs des Débats, augm. d'appointements (observ. sur mot. Champagne pour adop.) 4266.
Bill (n° 157) emprunt de $15,000,000 (en comité) 4382.
Comité mixte des impressions (observ. sur mot. Flint pour adop. du 4e rapp.) 4673.

LAURIER, Très Hon. sir Wilfrid (Québec-est) :

Prise en considération du discours du Trône (mot.) 6.
Comités permanents (mot.) 6 ; listes des membres des (mot.) 6.
Comité des Débats (mot.) 7.
Adresse en réponse au discours du Trône, 35 ; (mot. pour préséance de la mot. pour adresse) 64.
Bill (n° 1) concernant la prestation des serments d'office, 1ère l., 4.
Comités permanents, rapp. du comité spécial pour préparation de listes (prod.) 123 ; (mot. pour adop.) 129.
Comité mixte des impressions (mot.) 130.
Bibliothèque du parlement, comité (mot.) 130.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, doc. concernant capital-actions (prod.) 130.
Monument au général Montgomery (rép. à int. Clarke) 131, 2698.
Fonctionnaires, destitution (rép. à int. Bell) 133.
Intercolonial, nombre des employés (rép. à int. Bell) 133.
Edifices consulaires au Canada (rép. int. Hughes) 133.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de "Alaska (débat sur mot. Bourassa pour doc.) 145 et suiv.
Ferme modèle centrale (rép. à mot. Wilson pour doc.) 155.
Remaniements ministériels (rép. à int. Borden) 157, 421.
Bulletins de vote, élections de Saint-Jacques et Laval, impressions (rép. à int. Monk) 159.
Conseil privé du Roi pour le Canada, bureau (sub.) 176.
Gendarmerie à cheval du Nord-ouest, bureau du contrôleur (sub.) 178 ; dépenses éventuelles (sub.) 218 ; pensions (mot. pour comité) 798 ; (résol. déb.) 824.
Législation—salaires (sub.) 241.
Bibliothèque, livres, y compris frais de reliure (sub.) 244.
Bataille de Windmill (rép. à int. Reid) 245.
Cours d'état-major à Kingston (rép. à int. Hughes) 246.
Rapports des généraux ou de leurs subordonnés, aux autorités impériales (rép. à int. Hughes) 247.
Cadets du "Collegiate Institute" (rép. à int. Clarke) 247.
Retraite du major Tassie (rép. à int. Hughes) 248.

LAURIER, Très Hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Yukon—Japonais officiers spéciaux de la police à cheval (rép. à int. Puttee) 249.
Corps constabulaire canadien du Sud-africain (rép. à int. Monk) 251.
Bill (n° 8) amendant l'Acte d'interprétation, débat sur 1ère l., 327.
Commissions aux officiers canadiens dans l'armée anglaise (débat sur mot. Bourassa pour doc.) 435.
Préséances au Canada (rép. à mot. Hughes pour doc.) 444.
Comité des comptes publics (rép. à int. Borden) 450.
Acte de l'Amérique Britannique du Nord, modifications (rép. à int. Lemieux) 452.
Immigration des Orientaux (rép. à int. Morrison) 454.
Immigration chinoise, rapp. de la commission (prod.) 460.
Colombie Anglaise, juge en chef (rép. à int. Tupper) 624.
Projets de loi, procédure (observ.) 625.
Fonctionnaires prenant part active aux élections (rép. à int. Léonard) 632.
Commis de la session (rép. à int. Sproule) 632.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'Alaska (débat sur mot. Monk pour doc.) 774 et suiv.
Rails d'acier, contrat avec M. Clergue (rép. à int. Ganong) 799.
Troupes coloniales pour la défense de l'empire (rép. à int. Monet) 804.
Traité de commerce anglo-allemand (débat sur mot. Monk pour doc.) 812 et suiv.
Besogne de la Chambre, ajournements (mot.) 828, 984.
Lettre de sir Louis Davies, explication personnelle (rép. à observ. Bourassa) 840 et suiv.
Transport du blé, interruption (débat sur mot. Douglas pour doc.) 979.
Institutrices pour le Sud-africain (rép. à int. Hughes) 985.
Bill (n° 40) concernant les pensions de retraite aux officiers de la gendarmerie à cheval du Nord-ouest, 1ère l., 985 ; 2e l., 2498 ; en comité, 2498 et suiv.; 3330 ; 3e l., 3428.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 1083.
Comités permanents (mot. pour ajouter nom de M. Carroll à liste) 1088.
Gendarmerie à cheval du Nord-ouest (rapport pour année 1901) 1088.
Guerre Sud-africaine, commissions pour déboursés en faveur des autorités impériales (rép. à int. Sproule) 1089 ; (rép. à int. Hughes) 1091.
Tempérance, Acte de (rép. à int. Emmerson) 1135.
Bill (n° 11) pourvoyant à l'établissement d'un Conseil médical au Canada (débat sur mot. pour 2e l.) 1154.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 1297.
Comité des chemins de fer et canaux, mot. pour ajouter nom de M. Robinson (Elgin) à liste des membres.
Immigration japonaise, rapport (rép. à int. Morrison) 1352.
Comité des comptes publics (mot. Bell contre 3e rapp.) débat : 1441.
Acte de tempérance (rép. int. Flint) 1707.
Guerre Sud-africaine, contingents canadiens (rép. à int. Kemp.) 1710.
Traité relatif à la protection de la propriété industrielle (rép. à int. Borden) 2164.
Fête du Roi (rép. à int Hughes) 2244.

LAURIER, Très Hon. sir Wilfrid—*Suite.*
Besogne de la Chambre (mot.) 2314, 2494.
Salaires des ouvriers, arriérés, au ministère des Travaux publics (rép. à int. Monk) 2471.
Bill (n° 11) en comité, 2490.
Comité permanent des banques et du commerce, nouveaux membres (mot.) 2495.
Auger, M. A. J., contrat avec le gouvernement (rép. à int. Monk) 2498, 2694.
Comités permanents, mot. pour ajouter le nom de M. Loy à la liste des membres, 2584.
Immigration chinoise et japonaise, rapp. 2e partie (mot.) 2675.
Chambre des communes, représentation (rép. à int. Clarke) 2695.
Eglise catholique gréco-russe orthodoxe (débat sur mot. Oliver pour renvoi de demande d'incorporation au comité des ordres permanents) 2736.
Besogne de la Chambre, mesures du gouvernement, priorité (mot.) 2738.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (rép. à observ. Maclean) 2757.
Représentation, unité de, recensement de 1901 (rép. à int. Fowler) 2872.
Réserves scolaires (rép. à int. Boyd) 2960.
Bill (n° 73) en comité, 3157.
Lisgar, Man., officier reviseur (rép. à int. Boyd) 3168.
Commerce interimpérial (résol. des ch. de commerce anglaises, droits sur le blé (rép. à int. Kemp) 3169.
Bill (n° 3) en comité, 3214.
Bill (n° 86) débat sur mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3246.
Comité des comptes publics, enquête, dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I. P.-E., 3251.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, sous-commissaire au Yukon (mot.) 3327 ; (résol.) 3529 ; 2e l., et adop. de résol. 3751.
Guerre Sud-africaine, conditions de paix, débat sur mot. Charlton, 3352 et suiv.
Immigration boer (rép. à int. Wilson) 3426.
Plaines d'Abraham (rép. à int. Clarke) 3428.
Ile-aux-Coudres, quai (rép. à int. Angers) 3428.
Navigation sur l'Atlantique, trust, article du Citizen (rép. à observ. Kaulbach) 3534.
Chemins de fer de l'Etat, loyer, Grand Tronc (sub.) 3555.
Grains, Acte d'inspection, amend. (rép. à int. Boyd) 3642.
Bill (n° 147) modifiant l'Acte de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1ère l., 3751 ; 2e l., 4270 ; en comité, 4270.
Volontaires canadiens, octroi de terres (rép. à int. Scott) 3850.
Immigration chinoise (mot. pour comité sur résol., produit de la taxe) 3850.
Commission du havre de Montréal (rép. à int. Monk) 3938.
Besogne de la Chambre, séances du samedi, et commençant à 11 hrs. (mot.) 3938.
Pôle Nord, expédition Bernier (débat) 3994.
Destitutions, relevé (rép. à int. Bell) 4055.
Bill (n° 154) amendant l'Acte de naturalisation, chapitre 113 des Statuts refondus, 1ère l., 4140 ; 2e l., 4509 ; en comité, 4509 ; 3e l., 4509.
Comités permanents (mot. pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 4141.
Comité des débats, 4e rapp., traducteurs des débats, augm. d'appointements (observ. sur mot. Champagne pour adop.) 4267 et suiv.
Bill (n° 161) concernant la constitution en corporation par lettres patentes, des compagnies par actions, 1ère l., 4268 ; 2e l., 4835 ; en comité, 4835, 5087 ; 3e l., 5094.
Bill (n° 11) (rép. à int. Roddick) 4269.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (sub.) 4270.
Terres fédérales, supplément pour arpentages (sub.) 4276.
Cens électoral, loi, somme supplémentaire (sub.) 4353.
Débats, édition française, distribution (rép. à int. Morin) 4354.
Conférence coloniale de Londres ; dépenses des ministres qui assisteront (sub.) 4356 et suiv.; (rép. à int. Borden) 4452.
Klock *vs* Baring, paiement à Nelson R. Butcher, sténographe, et à Browning et Senkler, frais (sub.) 4363.
Immigration chinoise, frais de la commission (sub.) 4364.
Arbitres et sténographes, arbitrage du chemin de fer de prolongement est, N.-E., paiement de la moitié de leurs honoraires (sub.) 4364.
Besogne de la Chambre, ajournement (mot.) 4378.
Bill Roddick (n° 11) en comité, 4479 et suiv.
Bill (n° 160) sur mot. pour 2e l., 4603.
Bill (n° 155) en comité, 4628 et suiv.
Terre-Neuve et la Confédération (rép. à int. Gourley) 4726.
Conférence intercoloniale à Londres (rép. à observ. Borden) débat : 4750 et suiv.
Chemin de fer de la rivière Stickine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4894 et suiv.
Quarantaine—salaires et dépenses imprévues (sub.) 5066.
Canal de la Trent, construction (à voter de nouveau) (sub.) 5080.
Commissaires et agents du Canada dans le Royaume-Uni (rép. à int. Bourassa) 5085.
Employés de la Chambre, transport gratuit (rép. à int. Morin) 5087.

LAVELL, John Reeve (Leeds et Grenville) :
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2051.
Douanes, laboratoire (sub.) 2944 et suiv.

LAVERGNE, Louis (Drummond et Arthabaska) :
King Bros., réclamation (int.) 3326.

LEFURGEY, Alfred A. (Prince-est, I.P.-E.) :
Communications entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme (débat sur mot. pour doc.) 162.
Phares, salaires et allocations des gardiens (sub.) 530.
Souris, Pointe Chevalier, pour consolider brise-lames (sub.) 1042.
Ile du Prince-Edouard, communic. télégrapriques (débat sur observ. Hughes) 2747 et suiv.
Anse au Canot, I.P.-E., brise-lames (int.) 3850.
Chemin de fer de l'I.P.-E., embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 3880.
Saint-Pierre, Louisbourg et Iles Scatari ; Gabarus et Sydney-nord, lignes télégraphiques (sub.) 4805 et suiv.

LEGRIS, Joseph H. (Maskinongé) :
Intercolonial, station de Sainte-Monique, réparations (int.) 762.
Bill (n° 71) concernant la Compagnie des filatures de coton du Dominion (à responsabilité limitée) 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; 3e l., 2907.
Canal de la Tay, paiements aux employés, et recettes (int.) 2087.
Bill (n° 138) juges, en comité, 3968.

LEMIEUX, Rodolphe (Gaspé) :
Bill (n° 8) amendant l'Acte d'interprétation, débat sur 1ère l., 326.
Acte de l'Amérique Britannique du Nord, modification (int.) 451.
Cour Supérieure, Québec, brefs émis et jugements rendus (int.) 452.
Chemins à barrières de Montréal (observ. sur mot. Léonard pour doc.) 505 et suiv.
Conseil privé, jugement *in re* Roy vs la Compagnie du Pacifique (mot. pour doc., et débat) 508.
Grande Vallée, jetée (sub.) 1065 et suiv.
Bas du Saint-Laurent, enlèvement de roches (sub.) 1074 et suiv.
Bill (n° 11) pourvoyant à l'établissement d'un conseil médical au Canada, débat sur mot. pour 2e l., 1154.
Bill (n° 66) concernant la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Nord, 1ère l., 1596 ; 2e l., 2043 ; 3e l., 2686.
Bill (n° 38) observ. sur mot. Bickerdike, 2074.
Exposition du Japon (int.) 2243.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2415 et suiv.
Bill (n° 68) en comité, 2906.
Conseils de la Reine et du Roi, nominations depuis 1896 (int.) 3169.
Conseil privé, appels des colonies (mot. pour doc.) débat, 3684.
Pêcheries, sentence arbitrale, déclaration du premier ministre de l'I.P.-E. (rép. à observ. Barker) 3878 et suiv.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3920.
Bill (n° 138) juges, en comité, 3964.
Pôle nord, expédition Bernier (débat) 3985.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins, y compris service des navires (sub.) 4162.
Bill Roddick (n° 11) en comité, 4463 et suiv.
Bill (n° 102) chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, en comité, 4689 et suiv.

LENNOX, Houghton (Simcoe-ouest) :
Bill (n° 3) modifiant l'acte des chemins de fer(débat sur mot. pour 2e l.) 476.
Wellington, Ont., directeur de la poste, destitution (int.) 626.
Allandale, transport des malles à la gare du chemin de fer (int.) 907.
Transport des fruits (int.) 1134.
Comité des comptes publics, mot. Bell contre 3e rapp., débat, 1451.
Edifices du parlement, annexe (int.) 1471.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2225 et suiv.; 2244 et suiv.
Bill (n° 3) en comité, 3193.
Comité des comptes publics, enquête sur dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I. P.-E. (débat sur mot. Haggart) 3294.
Recensement (sub.) 3397 et suiv.

LENNOX, Houghton—*Suite.*
Pénitencier de Kingston (sub.) 3627 et suiv.
Couronnement de Sa Majesté, contingent (débat sur observ. Porter) 3856.
Pôle nord, expédition Bernier (débat) 3991.
Conférence intercoloniale Londres (débat sur observ. Borden) 4786.
Quais et jetés, réparations, outillage pour créosoter le bois (sub.) 4811.
Chemin de fer de la rivière Stickine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4944 et suiv.
Chemin de fer de l'I. P.-E., embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 5076.

LEONARD, J. E. Emile (Laval) :
M. Oscar Beauchamp, emploi (int.) 161.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, médecin (int.) 161 ; approvisionnement de charbon (int.) 162 ; médecin (int.) 3850.
Directeur de la poste à Saint-Jérôme (int.) 161.
Légumes importés des Etats-Unis, droits perçus (mot. pour doc.) 174.
Chemins à barrières de Montréal (mot. pour doc.) 489.
Fonctionnaires prenant part active aux élections (int.) 632.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, préfet et sous-préfet, participation aux élections, etc. (int.) 1474.
Brochure intitulée " Règlements pour les Associations de tir " (int.) 2241.
Nantel, M. Trefflé, indemnité (mot. pour doc.) 2485.
Intercolonial—employés, classe, résidence et salaire (mot. pour doc.) 2486.
Produits maraîchers, tarif, remaniement (mot.) débat, 3657.
Yukon—édifices publics, loyer, chauffage, entretien, etc. (sub.) 4215 et suiv.
Saint-Eugène de Grantham, service postal (int.) 4374 ; 4375.

LOGAN, Hance J. (Cumberland) :
Bill (n° 86) débat sur mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3249.
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers (mot.) débat, 3720.

LOY, George M. (Beauharnois) :
Valleyfield, creusage du chenal dans la baie (sub.) 4238.

MADORE, Joseph Alexandre C. (Hochelaga) :
Cotons blanchis et non blanchis, droits (int.) 628.
Sucre importé au Canada (mot. pour doc.) 827.
Bill (n° 48) constituant en corporation la Compagnie du Pont de Montréal et du Saint-Laurent, 1ère l., 1232 ; 2e l., 1308.
Bill (n° 38) observ. sur mot. Bickerdike, 2078.

MALOUIN, Albert (Québec-centre) :
Bill (n° 26) concernant la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Huron, 1ère l., 752 ; 2e l., 904 ; en comité, 1647 ; 3e l., 1648.
Bill (n° 78) concernant la Compagnie de chemin de fer Trans-Canada, 1ère l., 1783; 2e l., 2044.

MOLOUIN, Albert—*Suite.*
Bill (n° 103) concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain et du Saint-Laurent, 1ère l., 2163 ; 2e l., 2238 ; en comité, 3144 ; 3e l., 3144.

MARCIL, Charles (Bonaventure) :
Bill (n° 14) amendements du Sénat (mot. pour adop.) 2692.
Ontario, usage du français dans les cours de justice (int.) 2875.
Immigration—appointements des agents et employés, etc. (sub.) 3029 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers (débat sur mot. Logan) 3728.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3925.
Pôle nord, expédition Bernier (débat) 3989.
Intercolonial—service entre Lévis et Métapédiac (observ.) 4321.
Bill Roddick (n° 11) en comité, 4463 et suiv.; 4486 et suiv.
Bill (n° 167, du Sénat) concernant la Compagnie d'assurance maritime Royale, 1ère l., 4595 ; 2e l., 4606 ; 3e l., 4721.
Comité mixte des impressions (amend. à mot. Flint pour adop. du 4e rapp.) 4672.
Bill (n° 102) chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, en comité, 4684 et suiv.
Paspébiac, port (observ.) 5032.
Intercolonial, pont de Ristigouche (sub.) 5100.

MATHESON, Joseph (Richmond, N.-E.) :
Recensement (sub.) 3405.

MAXWELL, George Ritchie (Burrard) :
Bill (n° 43) concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de Vancouver, Victoria et de l'est, 1ère l., 1133 ; 2e l., 1308 ; 3e l., 2907.
Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon, 1ère l., 1596 ; 2e l., 1705.
Bill (n° 106) amendant l'Acte des postes, en comité, 4078 et suiv.

MONET, Dominique (Laprairie et Napierville) :
Troupes coloniales pour la défense de l'empire (int.) 1804.
Guerre Sud-africaine, conditions de paix (débat sur mot. Charlton) 3362 et suiv.

MONK, Frederick D. (Jacques-Cartier) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 42.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'Alaska (débat sur mot. Bourassa pour doc.) 151 et suiv.; mot. pour doc., et débat, 766 et suiv.
Bulletins de vote, élections de Saint-Jacques et de Laval, impression (int.) 159.
Lignes télégraphiques de la Colombie Anglaise ((int.) 160.
Paiements aux journaux (int. Monk) 160, 629 ; (mot. pour doc.) 827.
Corps constabulaire canadien du Sud-africain (int.) 251.
Bill (n° 8) amendant l'Acte d'interprétation, 1ère l., et débat, 325 ; 2e l., 1135.
Acadiens, données historiques, compilation (sub.) 366.
Institut impérial de Londres, pour renouveler et améliorer objets exposés (sub.) 376.

MONK, Frederick D.—*Suite.*
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques sur steamers, chemins de fer et dans beurreries, essais d'expédition des produits agricoles (sub.) 377.
Législation sur l'hygiène des travaux publics (sub.) 415 et suiv.
Crime d'incendie, commutations de sentences, (mot. pour doc.) 429.
Commissions aux officiers canadiens dans l'armée anglaise (débat sur mot. Bourassa pour doc.) 437 et suiv.
Chemins à barrières de Montréal (observ. sur mot. Léonard pour doc.) 493 et suiv.
Phares, salaires et allocations des gardiens (sub.) 532.
Visite du prince de Galles, illumination des édifices publics (int.) 628.
Billets de banque émis depuis 1892 (int.) 633.
Larose, M. Joseph, indemnité (mot. pour doc.) 636 et suiv.
Drummondville, édifice (sub.) 658.
Grosse-Isle, station de la quarantaine (sub.) 660 et suiv.
L'Assomption, édifice public (sub. 671 et suiv.
Montréal, entrepôt de la douane (sub.) 685 et suiv.; 716 et suiv ; édifices publics (sub.) 724.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices (sub.) 725 et suiv.
Valleyfield, édifice public (sub.) 733 et suiv.
Traité de commerce anglo-allemand (mot. pour doc., et débat) 808 et suiv.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1062 et suiv.
Bas du Saint-Laurent, enlèvement de roches (sub.) 1073 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 1085 et suiv.
Valleyfield, dragage du chenal dans la baie (sub.) 1086 et suiv.
Bill (n° 11) pourvoyant à l'établissement d'un conseil médical au Canada (débat sur mot. pour 2e l.) 1154.
Accise, préposés, inspecteurs, etc. (sub.) 1174 et suiv.
Gaz et lumière électrique, inspecteurs, appointements (sub.) 1229 et suiv.
Bill (n° 38) observ. sur mot. Bickerdike, 2075.
Destitution de M. Alphonse Thomas, directeur de la poste à Laprairie (int.) 2238 ; (mot. pour doc.) 2487.
Intercolonial—gare de Saint-Octave (int.) 2239.
Champs de tir en aval de Montréal (int.) 2240.
Foin, achat pour le ministère de la Guerre (int.) 2241.
Cour Suprême—congés accordés aux juges (int.) 2242.
Transport de la malle entre Cacouna et la gare du chemin de fer (int.) 2243.
Ferme du gouvernement à Longueuil, vente (int.) 2469.
Salaires des ouvriers, arriérés, au ministère des Travaux publics (int.) 2471.
Poids et mesures, inspection à Trois-Rivières (int.) 2471.
Wagons Pullman, construction et réparations (int.) 2473.
Yukon—permis de couper du bois (mot. pour doc.) 2485.
Poupore et Malone, et le gouvernement, contrats (mot. pour doc.) 2487.
Bill (n° 11) en comité, 2493.
Auger, M. A. J., contrat avec le gouvernement (int.) 2498, 2694.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Bill (n° 73) en comité, 3146 et suiv.
Bill (n° 3) en comité, 3216.
Comité des comptes publics, enquête sur dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I. P.-E. (débat sur mot. Haggart) 3267.
Guerre Sud-africaine, conditions de paix (débat sur mot. Charlton) 3357 et suiv.
Recensement (sub.) 3411 et suiv.
Bill (n° 100) en comité, 3649.
Produits maraîchers, tarifs, remaniement (débat sur mot. Léonard) 3663.
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers (débat sur mot. Logan) 3729, 3739.
Ouvriers, paiement différé (débat sur observ. Taylor) 3795.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, y compris appoint. de G. A. Bell et S. R. Loftus (sub.) 3797.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3808 ; matériel roulant (sub.) 3833 et suiv.
Bœuf canadien, interdiction (débat sur observ. Boyd) 3870.
Commission du havre de Montréal, vacance (int.) 3938.
Manitoba, dragage, dragueurs, rép. (sub.) 4793 et suiv.
Compagnie de denrées Charles A. Bull (observ.) 4837.
Chemin de fer de la rivière Stickine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4893 et suiv.

MORIN, Jean-Baptiste (Dorchester) :

Malle de Sainte-Hénédine (int.) 456.
Thetford Mines, édifices publics (sub.) 732 et suiv.
Ile aux Coudres, quai, prolongement (sub.) 1071 et suiv.
Ile aux Grues, quai, réparations (sub.) 1072.
Malbaie, quai, exhaussement et prolongement (sub.) 1076.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 1082.
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers (débat sur mot. Logan) 3730.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3898 ; service intérieur, employés, appoint. augm. (sub.) 4964.
Doyon, M. Thomas, destitution (int.) 4374.
Québec, port, améliorations (sub.) 4579 et suiv.
Employés de la Chambre, transport gratuit (int.) 5087.

MORRISON, Aulay (New-Westminster) :

Immigration des Orientaux (int.) 454.
Bill (n° 17) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du lac Bennett, 1ère l., 540 ; 2e l., 797.
Immigration Japonaise, rapport (int.) 1352.
Budget (débat sur mot. Fielding pour comité des subsides, et amend. Borden) 1532.
Bill (n° 62) concernant la Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike, 1ère l., 1596 ; 2e l., 1705 ; 3e l., 2686.
Bill (n° 72) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Nord à Ominéca, 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; en comité, 2686 ; 3e l., 2687.
Téléphone, compagnies de (int.) 3165.

MULOCK, Hon. William (York-nord (O.) :

Postes (rapp.) 122 ; ministère (sub.) 183.
Département du Travail (rapp.) 122.
Directeur de la poste à Milton, Ont. (rép. à int. Henderson) 135 ; à Saint-Jérôme (rép. à int. Léonard) 161.
Travail, bureau du (sub.) 185 et suiv.; dépenses éventuelles (sub.) 220.
Service postal sur l'Ile d'Orléans (rép. à int. Casgrain)) 254.
M. Alfred Miranda (rép. à int. Casgrain) 254.
Malle de Sainte-Hénédine (rép. à int. Morin) 457.
Malles canadiennes par ports américains (rép. à int. Kemp) 457.
Wellington, Ont., directeur de la poste, destitution (rép. à int. Lennox) 626.
Poste aux échantillons (rép. à int. Brock) 630.
Allandale, transport des malles à la gare du chemin de fer (rép. à int. Lennox) 907.
Transport de la malle entre Anten Mills et Hendrie (rép. à int. Bennett) 1706.
Vol de valeurs recommandées (rép. à int. Taylor) 2006.
Transport des malles entre Round Hill et Armstrong's Cornor (rép. à int. Fowler) 2008.
Joliette, P.Q., directeur de la poste (rép. à int. Casgrain) 2088, 2872.
Thomas, Alphonse, directeur de la poste à Laprairie, destitution (rép. à int. Monk) 2239.
Ricketts, Thomas, directeur de la poste à Gilmour, Ont., destitution, rép. à int. Carscallen, 2242.
Transport de la malle entre Cacouna et la gare du chemin de fer (rép. à int. Monk) 2243.
Bill (n° 106) modifiant l'Acte des postes, 1ère l., 2496 ; 2e l., 4055 ; en comité, 4055; 3e l., 4094.
Humphrey, M. Hiram, directeur de la poste à Macdonald's Cornor, restitution (rép. à int. Wilmot) 2694.
Grathie, Ont., directeur de la poste, démission (rép. à int. Sherritt) 2696.
Journaux et revues, importation d'Angl. et des E.-U. (rép. à int. Borden) 2697.
Maple-Creek, bureau de poste (rép. à int. Boyd) 2871.
Joliette, comté, directeurs des bureaux de poste (rép. à int. Casgrain) 2873.
Halifax, grève des débardeurs (rép. à int. Russell) 2877.
Bill (n° 146) concernant le règlement des conflits entre les compagnies et les employés de chemin de fer, 1ère l., 3742 ; retiré, 5003.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3883 et suiv.; service postal (sub.) 3829.
Knauf, M. Henry, promotion (sub.) 4337.
Cummings, M. E. J., allocation (sub.) 4337.
Foley, M. E. L., allocation (sub.) 4337.
Sagala, M. D., augmentation de salaire (sub.) 4338.
McLeod, M. W. W., augmentation de sal. (sub.) 4338.
Gingras, M. Joseph N. A., réinstallation (sub.) 4338.
Service postal, pour compléter paiements (sub.) 4338.

MULOCK, Hon. William—*Suite.*
Billets fédéraux, impression et gravure, supplément (sub.) 4341 ; émission et rachat, supplément pour aide aux écritures (sub.) 4348.
Haut-commissaire, bureau, dépenses casuelles, loyer, etc. (sub.) 4349.
Chambre des communes, papeterie, supplém. (sub.) 4350.
Débats, publication, supplément (sub.) 4350.
Beaudry, M. Albert, messager à la bibliothèque, augm. de salaire (sub.) 4351.
Lynton, M. Thomas, messager à la bibliothèque, aum. de salaire (sub.) 4351.
Législation—dépenses générales, impressions, somme supplémentaire (sub.) 4351.
Doyon, M. Thomas, destitution (rép. à int. Morin) 4374.
Saint-Eugène de Grantham, service postal (rép. à int. Léonard) 4375.
McPherson, M. Wm, directeur de la poste à Williamstown (rép. à int. Pringle) 4377.
Richard, M. William, directeur de la poste à Newcastle, démission (rép. à int. Ward) 4725.
Bishop, M. Henry, directeur de la poste à Bathurst, N.-B. (rép. à int. Hackett) 4729.
Kingston, usines à locomotives, grève des mécaniciens (rép. à observ. Clarke) 4732.
Bill Roddick (n° 11) conseil médical (mot. pour examen des amend. du Sénat) 4835.
Allocation provisoire (sub.) 4955.
Postes, service intérieur, appointements des employés, augm. (sub.) 4955 et suiv.
Courrier de chemin de fer, de 2e cl., emploi supplém. (sub.) 4971.
Timbreurs, etc., salaires (sub.) 4971.
Bates, M. M. E., augm. de sal. (sub.) 4971.
Postes, service extérieur, employés, augm. de sal. (sub.) 4971.

MURRAY, Thomas (Pontiac) :
Chemin de fer de Charlottetown à Murray-Harbour, soumissions (observ.) 4313 et suiv.
Transport (débat sur observ. MacLaren) 4419.

MACDONALD, Peter (Huron-est) :
Bill (n° 3) modifiant l'acte des chemins de fer (déb. sur mot. pour 2e l.) 479.
Bill (n° 11) débat sur mot. pour 2e l., 1144 ; comité spécial, emploi d'un sténographe (mot.) 1697.
Accise, préposés, inspecteurs, appointements (sub.) déc., 1197.
Bill (n° 37) en comité, 1703 et suiv.
Bill (n° 3) en comité (déc.) 3192.
Bill (n° 162) amendements (lec.) 4379.

MACKINNON, Donald A. (Queen-est, I.P.-E.) :
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, débat, 1509 et suiv.
Télégraphie sans fil, convention conclue avec M. Marconi (int.) 1709.
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers (débat sur mot. Logan) 3726.

MACLAREN, William Scott (Huntingdon) :
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2065 et suiv.
Bill (n° 38) observ. sur mot. Bickerdike.
Milice—appointements et allocations (sub.) 2533.
Transport (débat) 4386.

MACLEAN, William F. (York-est, Ont.) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 50.
Bill (n° 2) relatif aux téléphones et aux compagnies téléphoniques, 1ère l., 64 ; mot. pour 2e l., 805 ; 2e l., 807.
Impression et papeterie, aides aux écritures, et autre (sub.) 204 et suiv.
Marine et Pêcheries, ministère (sub.) 210.
Agriculture, ministère, impressions, papeterie, etc. (sub.) 212.
Administration de la justice, y compris Territoires du Nord-Ouest (sub.) 222.
Traitement d'un juge de la cours des divorces au Nouveau-Brunswick (sub.) 224.
Réciprocité commerciale (débat sur motion Charlton) 312.
Bill (n° 8) amendant l'acte d'interprétation, débat sur 1ère l., 326.
Bill (n° 28) concernant les compagnies de télégraphe et de téléphone, débat sur 1ère l., 754 et suiv.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'Alaska (débat sur mot. Monk pour doc.) 788 et suiv.
Traité de commerce anglo-allemand (débat sur mot. Monk. pour doc.) 815 et suiv.
Ottawa, édifices publics fédéraux, loyer (sub.) 987 ; (sub.) 1009.
Edifices publics du Canada, salaire des mécaniciens, chauffeurs et gardiens (sub.) 1013.
Propriété et droits civils (débat sur mot. Russell) 1129.
Comité des comptes publics, mot. Bell contre 3e rapp., débat : 1464 et suiv.
Bill (n° 79) débat sur mot. pour 2e l., 2041.
Eglise catholique gréco-russe orthodoxe (débat sur mot. Oliver pour renvoi de demande d'incorporation au comité des ordres permanents) 2736.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (observ.) 2751 et suiv.
Bill (n° 116) débat sur 1ère l., 2954.
Bill (n° 112) immigration, en comité, 3753.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3806.
Chemin de fer de la rivière Stickine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4909 et suiv.

McCARTHY, Leighton Goldie (Simcoe-nord) :
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 484.
Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, 1ère l., 1134 ; 2e l., 1308 ; 3e l., 2219.
Bill (n° 51) constituant en corporation la Compagnie de banque, de prêt et d'épargne de Dyment, 1ère l., 1232 ; 2e l., 1308 ; en comité, 4142 ; 3e l., 4143.
Bill (n° 61) modifiant le code pénal, 1ère l., 1518.
Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de force motrice, de chemin de fer et de navigation de la Rive Nord, 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; en comité, 3144 ; 3e l., 3165.
Bill (n° 91) concernant la Compagnie du chemin de fer de Timagami, 1ère l., 2084 ; 2e l., 2238 ; 3e l., 2907.
Bill (n° 98) constituant en corporation la Compagnie du chemin souterrain de Montréal, 1ère l., 2163 ; 2e l., 2693 ; en comité, 4447, 4540, 4596 ; 3e l., 4597.
Annuaire statistique (sub.) 2855.

McCARTHY, Leighton Goldie—*Suite.*
Bill (n° 111) modifiant l'Acte d'inspection générale, 1ère l., 2866.
Bill (n° 3) en comité, 3203.
Bill (n° 40) en comité, 3334.
Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew, 1ère l., 3742 ; 2e l., 4095 ; en comité, 4720 ; retiré, 4720.
Bill (n° 138) juges, en comité, 3967.

McCOLL, John B. (Northumberland (O)-ouest) :
Montréal, entrepôt de la douane (sub.) 696 et suiv.
Cobourg, dépôt d'armes, construction (sub.) 742 et suiv.

McCOOL, Charles Arthur (Nipissingue) :
Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté, 1ère l., 2005 ; 3e l., 3362.

McCORMICK, George (Muskoka et Parry Sound):
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie James, 1ère l., 1518 ; 2e l., 1705 ; 3e l., 2686.

McCREARY, William F. (Selkirk) :
Cour Suprême du Canada, arrêtiste (sub.) 228 et suiv.
Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.) 416.
Rapides de Saint-André, Manitoba (sub.) 617 et suiv.
Montréal, entrepôt de la douane (sub.) 714 et suiv.
Manitoba, édifices fédéraux, réfection, amélioration, etc. (sub.) 852 et suiv.
Transport du blé, interruption (débat sur mot. Douglas pour doc.) 925.
Bill (n° 65) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Yukon-Pacifique, 1ère l., 1596 ; 2e l., 2043 ; 3e l., 3362 ; amend. du Sénat, 4598.
Acte des liqueurs, Manitoba (int.) 1707.
Bill (n° 79) mot. pour 2e l., 2041.
Bill (n° 96) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et de Kéwatin, 1ère l., 2163 ; 2e l., 2693 ; 3e l., 3655.
Bill (n° 53) en comité, 2624 ; 2676.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 3090.
Dragage (sub.) 3302.
Garde-côtes et service douanier (sub.) 3320.
Pénitencier de Kingston (sub.) 3631 et suiv.
Pénitencier du Manitoba (sub.) 3637.
Bill (n° 112) immigration, en comité, 3752.
Postes, service extérieur, traitements et gratification (sub.) 3885 et suiv. ; service postal (sub.) 3932.
Pôle nord, expédition Bernier (débat) 3988.
Bill (n° 162) en comité, 4532 et suiv.
Bill (n° 160) sur mot. pour 2e l., 4602.
Manitoba, dragage, dragueurs, rép. (sub.) 4798.

McEWEN, George (Huron-est) :
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 1216 et suiv.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1247.

McGOWAN, John (Wellington-centre) :
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 1224.
Graine de lin, importation (int.) 1708.

McGOWAN, John—*Suite.*
Milice—propriétés militaires (sub.) 2573 et suiv.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire (sub.) 2641 et suiv.
Recensement, district de Cassiar, commissaire (int.) 3170.
Pénitencier de Kingston (sub.) 3630 et suiv.

McISAAC, Colin F. (Antigonish) :
Amagandus-Pond, N.-E., quai (sub.) 4647 et suiv.

McLENNAN, Angus (Inverness) :
Phares, salaires et allocations des gardiens (sub.) 536 et suiv.
Bill (n° 46) constituant en corporation la Compagnie du pont du détroit de Canso, 1ère l., 1232 ; 2e l., 1467 ; en comité, 2212 ; 2236.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3914 ; service intérieur, employés, appoint. augm. (sub.) 4969 et suiv.

NORTHRUP, William Barton (Hastings-est) :
Bill (n° 5) modifiant la loi des élections fédérales de 1900, 1ère l., 245.
Réciprocité commerciale (débat sur motion Charlton) 319.
Comité des comptes publics (mot. Bell contre 3e rapp.), débat, 1444.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2286 et suiv.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2773.
Bill (n° 86) mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux (débat) 3230.
Comité des comptes publics, enquête sur dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I.P.-E. (débat sur mot. Haggart) 3289.
Postes, service extérieur, employés, augm. de sal. (sub.) 4977.

OLIVER, FRANK (Alberta) :
Vallée de La Biche, maison des immigrants (sub.) 876.
Transport du blé, interruption (débat sur mot. Douglas pour doc.) 970.
Accise, préposés, inspecteurs, etc. (sub.) 1179.
Droits sur les chevaux (débat sur observ. Boyd) 1239.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1683.
Bill (n° 93) concernant la Compagnie des chemins de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest, 1ère l., 2163 ; 2e l., 2487 ; 3e l., 3165.
Bill (n° 40) en comité, 2499 et suiv.
Bill (n° 53) en comité, 2632 et suiv.; 2679 et suiv.
Pensions dans l'armée britannique (int.) 2696.
Guerre Sud-africaine, pensions (int.) 2473; achat de chevaux pour le 3e contingent (int.) 2473 ; pour le 4e contingent (int.) 2696.
Eglise catholique gréco-russe orthodoxe (mot. pour renvoi de demande d'incorporation au comité des ordres permanents) 2733, 3135 ; mot. pour suspension de la règle 49, 3322.

OLIVER, Frank—*Suite.*
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 3086.
Bill (n° 69) en comité, 3142.
Bill (n° 86) mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux (débat) 3220 et suiv.
Guerre Sud-africaine, conditions de paix (débat sur mot. Charlton) 3374 et suiv.
Bill (n° 140) constituant en corporation l'évêque de l'église catholique greco-russe orthodoxe pour l'Amérique du Nord et les Iles Aléoutiennes, et chacune des paroisses et missions de la dite église dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, 1ère l., 3641 ; 2e l., 3882, 4095 ; en comité, 4696 ; 3e l., 4720.
Bill (n° 112) immigration, en comité, 3755-96.
Bill (n° 155) en comité, 4620 et suiv.
Couronnement de Sa Majesté, détachement de milice (observ.) 4675.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, impôts sur terres (int.) 5086 ; (observ. sur mot. Scott) 5103.
Pétrole, inspection (int.) 5104.

OSLER, Edmund Boyd (Toronto-ouest) :
Administration, frais (sub.) 175.
Chemins à barrières de Montréal (observ. sur mot. Léonard pour doc.) 506 et suiv.
Steameres de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 516.
Phares, salaires et allocations des gardiens (sub.) 529.
L'Assomption, édifice public (sub.) 679.
Bill (n° 31) concernant la Compagnie du chemin de fer de Buffalo et la Compagnie du chemin de fer International, 1ère l., 829 ; 2e l., 905 ; en comité, 1648 ; 3e l., 1648.
Droits sur les chevaux (débat sur observ. Boyd) 1237.
Collingwood, havre, améliorations (sub.) 1258 et suiv.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 1288.
Toronto, port, travaux à l'entrée est (sub.) 1303.
Budget—débat sur mot. Fielding pour comité des subsides, et amend. Borden, 1414.
Ciments de Portland (int.) 1470.
Ciments canadiens et étrangers (int.) 1473.
Lettres patentes accordées pour terres aux chemins de fer (int.) 2008.
Territoires du Nord-Ouest, taxes sur terres des chemins de fer (int.) 2008.
Bill (n° 95) constituant en corporation la Penny Bank, 1ère l., 2163 ; 2e l., 2693.
Bill (n° 40) 2500 et suiv.
Bill (n° 109) constituant la caisse de pension de la Banque Molson, 1ère l., 3323 ; 2e l., 3563 ; 3e l., 4095.
Recensement (sub.) 3385 et suiv.
Intercolonial (sub.) débat, 3496 et suiv.
Bill (n° 100) en comité, 3646.
Transport (débat sur mot. Davis pour doc.) 3716.
Bill (n° 112) immigration, en comité, 3776.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3798.
Pôle Nord, expédition Bernier (débat) 3990.
Villes du Nord-Ouest, emplacements (observ.) 4433.
Bill (n° 107) en comité, 4440 et suiv.
Chemin de fer de la rivière Stickine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4917 et suiv.

PARMELEE, Charles H. (Shefford) :
Bill (n° 10) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Orford, 1ère l., 417 ; 2e l., 580 ; 3e l., 1133.
Bill (n° 86) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim, 1ère l., 2005 ; 2e l., 2219 ; mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, débat, 3218 et suiv.
Bill (n° 11) en comité, 2492 et suiv.

PATERSON, Hon. William (Wentworth-nord et Brant) :
Commerce et navigation (rapp.) 123.
Droits sur le tabac (rép. à int. Henderson) 136.
Douanes, ministère, aide aux écritures et autre, impressions, papeterie, etc. (sub.) 215.
Admission en franchise ou à taux réduits (rép. à int. Clare) 252.
Importations par les ports d'Ontario-ouest (rép. à int. Sproule) 253, 800.
Douanes, évaluation d'articles (rép. à int. Roche, Marquette) 451.
Remorqueurs américains (rép. à int. Bennett) 451.
Cotons blanchis et non blanchis, droits (rép. à int. Madore) 628.
Importations des Etats-Unis (rép. à int. Broder) 800.
Sydney, N.-E., vente de marchandises confisquées (rép. à int. Hackett) 802.
Transport du blé (débat sur mot. Douglas pour doc.) 922.
Graine de lin, importation (rép. à int. McGowan) 1708.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2315 et suiv.
Wagons Pullman, construction et réparations (rép. à int. Monk) 2473.
Journaux et revues, importation d'Angleterre et des Etats-Unis (rép. à int. Borden) 2697.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2818.
Douanes (sub.) appointements et dépenses éventuelles dans les différents ports, 2938 et suiv. ; laboratoire, 2944 et suiv.
Bestiaux, exportation aux Etats-Unis (rép. à int. Holmes) 3168.
Douanes (sub.) : appointements, laboratoire, conseil des douanes, 3312-13 ; divers, 3314 ; garde-côtes et service côtier, 3315-16.
Intercolonial—matériel roulant (sub.) 3843.
Percepteur des douanes à Bathurst, N.-B. (rép. à int. Wilmot) 4144.
Laine filée, admise en franchise (rép. à int. Rosamond) 4144.
Wood, M. H. L., employé aux douanes, travail supplémentaire (sub.) 4287.
Bill (n° 165) concernant le cabotage, 1ère l., 4386 ; en comité, 4634 ; 3e l., 4729.
Pétrole, inspection (observ. sur int. Oliver) 5110.

POPE, Rufus H. (Compton) :
Edifices publics fédéraux, mobilier (sub.) 998 et suiv.
Immigration, bâtiments fédéraux, réparations, mobilier, etc. (sub.) 998 et suiv.
Quarantaine, stations, entretien (sub.) 1009.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2430 et suiv.
Postes, service intérieur, employés, appointements, augm. (sub.) 4967.

PORTER, Edward Guss (Hastings-ouest) :

Commission du port de Belleville (int.) 459.
Gardes-pêche et gardiens, appointements et déboursés des inspecteurs des (sub.) 554.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1924 et suiv.
Couronnement de Sa Majesté, détachement de cadets de Kingston (int.) 3656, (observ.) 3853.

PREFONTAINE, Raymond (Maisonneuve, Terrebonne) :

Bill (n° 98) constituant en corporation la Compagnie du passage souterrain de Montréal, en comité, 4542 et suiv.

PRINGLE, Robert A. (Cornwall et Stormont) :

Cour Suprême du Canada, augmentation des appointements de M. L. A. Audette (sub.) 238 et suiv.
Dépôts d'armes, construction (sub.) 887.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2009 et suiv.
Bill (n° 3) en comité, 3207.
Bill (n° 100) en comité, 3645.
Recensement (sub.) 4131 et suiv.
Bill (n° 153) concernant la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack, 1ère l., 4140.
Canal de Cornwall, réparations et frais d'exploitation (sub.) 4235.
McPherson, M. Wm., directeur de la poste à Williamstown, destitution (int.) 4377.

PUTTEE, Arthur W. (Winnipeg) :

Bureau du travail (sub.) 197.
Yukon—Japonais, officiers spéciaux de la police à cheval (int.) 249.
Employés sur chemins de fer canadiens (int.) 420.
Rapides de SaintAndré, Manitoba (sub.) 615 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, contrats signés (mot. pour doc.) 645.
Montréal, entrepôt de la douane (sub.) 703 et suiv.
Manitoba, loi du referendum (int.) 803 ; édifices fédéraux, réfection, améliorations, etc. (sub.) 850.
Bill (n° 32) modifiant la loi de conciliation de 1900, 1ère l., 903.
Bill (n° 38) observ. sur mot Bickerdike, 2082.
Conseil des métiers, de Québec, pétition au département du Travail et correspondance *in re* Cordonniers de Québec et Mgr Bégin (mot. pour doc.) 2487.
Halifax, grève des débardeurs (observ, sur int. Russell) 2881 et suiv.
Intercolonial—résolution de la chambre de commerce de Winnipeg (int.) 2960.
Immigration—appointements des employés et agents au Canada et ailleurs (sub.) 3006.
Garde-côtes et service douanier (sub.) 3320.
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers (débat sur mot. Logan) 3724.
Bill (n° 146) sur 1ère l., 3746.
Intercolonial—améliorations et acquisition de terrains à Sydney (sub.) 3824.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3901.
Bill (n° 106) amendant l'Acte des postes, en comité, 4056 et suiv.

REID, John D. (Grenville-sud) :

Immigration—appointements des employés et agents au Canada et ailleurs (sub.) 3013.
Windmill, près Prescott, Ont., bataille (int.) 245 ; bataille, pensions aux soldats (mot. pour doc.) 3742.
Rapide Plat, canal (sub.) 4040.
Canal des Galops, agrandissement (sub.) 4041 et suiv.
Chenal du nord, barrage (sub.) 4052.
Yukon—édifices publics, loyer, chauffage, entretien, etc. (sub.) 4222 et suiv.
Port-Petit-de-Grat, goélette submergée, enlèvement (sub.) 4244.
Pêcheries—réclamation Noble (sub.) 4262.
Transport (débat sur observ. MacLaren) 4425.

RICHARDSON, Matthew Kendall (Grey-sud) :

Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1897 et suiv.
Pôle Nord, expédition Bernier (débat) 3983.
Postes, service intérieur, appointements des employés, augm. (sub.) 4957 et suiv.

RILEY, George (Victoria, C.A.) :

Bill (n° 36) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Colombie Anglaise au Yukon, 1ère l., 984 ; 2e l., 1270.

ROBINSON, Jabel (Elgin-ouest) :

Adresse en réponse au discours du Trône, 109.
Commission des chemins de fer (int.) 132.
Bill (n° 6) modifiant la loi, concernant le drainage à travers les voies ferrées, 1ère l., 245 ; 2e l., 808.
Expositions de Glasgow et de Buffalo (déb. sur int. Clancy) 370.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 476.
Montréal, entrepôt de la douane (sub.) 711.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1580.
Beurre et fromage, commission sur pesage (int.) 1709.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire, entrepôts frigorifiques, employés (sub.) 2604 et suiv.
Fermes modèles (sub.) 2911 et suiv.
Bill (n° 3) en comité, 3191.
Guerre Sud-africaine, conditions de paix (débat sur mot. Charlton) 3380.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3911.
Transport (débat sur observ. MacLaren) 4407.
Whips (rép. à observ. Taylor et Calvert) 5113.

ROCHE, William J. (Marquette) :

Douanes, évaluation d'articles (int.) 451.
Concessions forestières, vente par le gouvernement (int.) 908 ; situation et vente (mot. pour doc.) 1159.
Transport du blé, interruption (débat sur mot. Douglas pour doc.) 939.
Bill (n° 11) débat sur mot. pour 2e l., 1148
Accise, préposés, inspecteurs, etc. (sub.) 1183 et suiv.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 1226 et suiv.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2126.

ROCHE, William J.—*Suite.*

Bill (n° 53) en comité, 2637.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 3108.
Gilbert Bros. Engineering Company, paiements, (int.) 3169.
Bœuf canadien, interdiction (débat sur observ. Boyd) 3867.
Besogne de la Chambre, séances du samedi, et commençant à 11 heures (observ. sur mot Laurier) 3943.
Terres fédérales, supplément pour arpentages (sub.) 4278.
Juges—au Manitoba, supplém. pour frais de voyage (sub.) 4289.
Intérieur—rapport (int.) 4375.
Situation financière (revue) 4886 et suiv.

RODDICK, Thomas J. (Saint-Antoine, Montréal) :

Bill (n° 11) pourvoyant à l'établissement d'un conseil médical au Canada, 1ère l., 418 ; mot. pour 2e l., 1136 ; en comité, 2488 (int. Roddick) 4268 ; en comité, 4463 ; mot. pour 3e l., 4466 ; 3e l., 4488 (observ. sur mot. Laurier pour examen des amend. du Sénat) 4835.

ROSAMOND, Bennett (Lanark-nord) :

Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1983.
Fermes modèles (sub.) 2887 et suiv.
Laine filée, admise en franchise (int.) 4144.
Chemin de fer de Charlottetown à Murray-Harbour, soumissions (observ.) 4313.

ROSS, Hon. William (Victoria, N.-E.) :

Steamers de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 519.
Chenal des navires dans le Saint-Laurent (sub.) 578.
Transport du blé, interruption, débat sur mot. Douglas pour doc.) 965.
Edifices publics fédéraux, mobilier (sub.) 1001 et suiv.
Immigration, bâtiments fédéraux, réparations, mobilier, etc. (sub.) 1001 et suiv.
Accise, préposés, inspecteurs, appointements (sub.) 1195.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire, entrepôts frigorifiques, employés (sub.) 2612 et suiv.
Annuaire statistique (sub.) 2836.
Halifax, grève des débardeurs (observ. sur int. Russell) 2881.
Recensement (sub.) 3403 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) 3617 et suiv.
Produits maraîchers, tarif, remaniement (débat sur mot. Léonard) 3678.
Chemins de fer de l'Etat, gages des cantonniers et autres ouvriers (débat sur mot. Logan) 3733.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3910.
Pôle nord, expédition Bernier (débat) 3985.
Bill (n° 118) pour faire droit à James Brown, en comité, 4141.
Ligne télégraphique Quesnel-Atlin-Yukon (sub.) 4198.
Ligne télégraphique—Port Simpson, Hazelton (sub.) 4199.
Conférence intercoloniale de Londres, dépenses des ministres qui y assisteront (sub.) 4357; (débat sur observ. Borden) 4782.

ROSS, William (Ontario-sud) :

Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 398 et suiv.
Annuaire statistique (sub.) 2832.
Pôle nord, expédition Bernier (débat) 3993.
Immigration au Canada en 1902 (int.) 4726.

RUSSELL, Benjamin (Hants) :

Propriété et droits civils (mot. et débat) 1092.
Bill (n° 108) amendant le code pénal de 1892, 1ère l., 2583.
Halifax, grève des débardeurs (int.) 2877.
Bill (n° 86) débat sur mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3229.

SCHELL, Jacob T. (Glengarry) :

Montréal, entrepôt de la douane (sub.) 705 et suiv.
Ventes frauduleuses, loi relative aux (int.) 762.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire (sub.) 2663 et suiv.
Bill (n° 3) en comité, 3210.

SCOTT, Walter (Assiniboïa-ouest) :

Transport du blé, interruption (débat sur mot. Douglas pour doc.) 942.
Bill (n° 42) amendant la loi des chemins de fer, de 1888, 1ère l., 1088.
Accise, préposés, inspecteurs, etc (sub.) 1187.
Droits sur les chevaux (débat sur observ. Boyd) 1235.
Comité des débats, 2e rapp., 1352.
Terres aux membres des contingents Sud-africains (int.) 1475.
Bill (n° 88) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, 1ère l., 2005 ; 2e l., 2238 ; 3e l., 2907.
Bill (n° 89) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Canada-Central, 1ère l., 2074 ; 2e l., 2907 ; 3e l., 4605.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2110.
Terres des chemins de fer au Nord-Ouest, lettres patentes (int.) 2695.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 3080.
Bill (n° 69) en comité, 3142.
Bill (n° 86) débat sur mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3233 et suiv.
Pénitencier de Kingston (sub.) 3634 et suiv.
Volontaires canadiens, octroi de terres (int.) 3849.
Besogne de la Chambre, séances du samedi et commençant à 11 hrs (observ. sur mot. Laurier) 3942.
Villes du Nord-Ouest, emplacement (observ. 4429.
Bill (n° 162) en comité, 4528 et suiv.
Bill (n° 155) en comité, 4609 et suiv.
Postes, service extérieur, employés, augm. de sal. (sub.) 4973.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, impôts sur terres (mot.) 5101.

SHERRITT, John (Middlesex-nord) :

Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 1277 et suiv.
Salle d'exercice de London (int.) 1475.
Grathie, Ont., directeur de la poste, démission (int.) 2696.
Crediton, Ont., directeur du bureau de poste, décès (int.) 3326.

SIFTON, Hon. Clifford (Brandon) :
Ministère de l'Intérieur (rapp.) 162 .
Affaires des Sauvages (rapp.) 162.
Haut-commissaire du Canada en Angleterre, bureau (sub.) 184.
Gallois en Patogonie (rép. à int. Wilson) 247 ; (rép. à int. Clarke) 250.
Concession au syndicat Treadgold (rép. à int. Bell) 248.
Frontière dans la rivière Détroit (rép. à int. Cowan) 249.
Immigration en 1892 (rép. à int. Clarke) 251.
Réserve sauvage de Roseau (rép. à int. La-Rivière) 254.
Main-d'œuvre au Manitoba (rép. à int. Wilson) 255.
Lettres patentes accordées aux chemins de fer pour terres (rép. à int. Oliver) 2008.
Territoires du Nord-Ouest, taxes sur terres des chemins de fer (rép. à int. Oliver) 2008.
Yukon—représentation au parlement (rép. à int. Borden) 2089.
Ferme du gouvernement à Longueuil, vente (rép. à int. Monk) 2470.
Yukon—concession Treadgold (rép. à int. Borden) 2470.
Commission géologique, rapport de 1901 (prod.) 2676.
Eglise catholique gréco-russe orthodoxe (débat sur mot. Oliver pour renvoi de demande d'incorporation au comité des ordres permanents) 2735 et suiv.; 3137.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (débat sur observ. Maclean) 2787.
Bill (n° 112) modifiant l'acte d'immigration, 1ère l., 2867 ; 2e l., 3751 ; en comité, 3751 ; amend. lus et adoptés, 3786 ; 3e l., 3945-51 ; amend. du Sénat, 4833.
Bill (n° 116) débat sur 1ère l., 2956.
Bill (n° 117) modifiant de nouveau l'acte de 1894, relatif à la conservation du gibier dans les territoires non organisés, 1ère l., 2959 ; 2e l., en comité, 3e l., 3786.
Réserves scolaires (rép. à int. Boyd) 2960.
Immigration (observ. Wilson, débat) 2984 ; appointements des agents et employés au Canada et ailleurs (sub.) 3005 ; agences au Canada et ailleurs, frais généraux (sub.) 3046 et suiv.
Terrains scolaires, vente (rép. à int. Boyd) 3052.
Gouvernement civil, Affaires des Sauvages, J. D. McLean, etc. sub.) 3052.
Affaires des Sauvages, aide aux écritures et autres (sub.) 3053.
Ontario et Québec, médecins, médicaments (sub.) 3054.
Liqueurs enivrantes, vente aux Sauvages, répression (sub.) 3064 et suiv. (réponse) 3077.
Nouvelle-Ecosse, sauvages (sub.) 3066.
Nouveau-Brunswick, sauvages, médecins et médicaments (sub.) 3068.
Ile du Prince-Edouard, sauvages, médecins et médicaments (sub.) 3069.
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, sauvages, instruments aratoires (sub.) 3070.
Graines de semence, pour jardins, etc. (sub.) 3072.
Sauvages indigents, provisions (sub.) 3072.
Sauvages Sioux (sub.) 3072.
Moulins à farine et scieries (sub.) 3073.
Dépenses générales (sub.) 3073.
Colombie Anglaise, médecins et médicaments (sub.) 3074 ; écoles industrielles et pensionnats (sub.) 3075.

SIFTON, Hon. Clifford—*Suite.*
Sauvages, inspecteur des agences et réserves (sub.) 3076 ; impressions et papeterie (sub.) 3076.
Gouvernement civil, A. P. Collier, E. E. Turton, etc. (sub.) 3078.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement (sub.) 3080, 3111.
Bill (n° 119) amendant de nouveau la loi du Territoire du Yukon, 1ère l., 3139 ; 2e l., 3851 ; en comité, 3851 ; 3e l., 3853 ; en comité, 4509, 4554 ; 3e l., 4557.
Bill (n° 120) amendant la loi des terres fédérales, 1ère l., 3140 ; 2e l. ; en comité, 3786, 3850 ; 3e l., 3851 ; retiré, 5002.
Bill (n° 121) amendant de nouveau la loi des Territoires du Nord-Ouest, 1ère l., 3141 ; 2e l., en comité, 3e l., 3790.
Bill (n° 133) modifiant l'Acte du Parc des Montagnes Rocheuses, 1ère l., 3323 ; 2e l., 3790 ; en comité, 3790 ; 3e l., 3791.
Bill (n° 134) concernant la représentation du Territoire du Yukon dans la Chambre des communes, 1ère l., 3324 ; 2e l., 3791 ; en comité, 3791, 4491, 4606 ; 3e l., 4607 ; amend. du Sénat (adop.) 5003-5004.
Bill (n° 149) pour amender l'acte concernant les titres des terres, 1894 ; 1ère l., 3937 ; 2e l., 4381 ; en comité, 4381 ; 3e l., 4382.
Commission géologique (sub.) 4136 : géologue accompagnant commission de la frontière internationale (sub.) 4274.
Terres fédérales (sub.) 4136.
Vancouver, bureau d'essai, entretien (sub.) 4137.
Banff, T. N.-O., chemins, ponts et autres travaux nécessaires à la réserve des sources thermales (sub.) 4137-38.
Intérieur—frais d'affaires en litige (sub.) 4138-39.
Travail, département du (sub.) 4139.
Colombie Anglaise, sauvages, médecins et remèdes (sub.) 4270.
Intérieur—dépenses casuelles, impressions et pepeterie (sub.) 4271.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement, supplément aux registraires (sub.) 4274.
Ecoles, aide aux écritures, impressions, etc., supplémentaire (sub.) 4275.
Terres fédérales, supplément pour arpentages (sub.) 4275, 4984.
Lafontaine, M. L. E., gratification, 4279.
White, M. Nathan, gratification à veuve et famille de (sub.) 4279.
Colons indigents de la Saskatchewan, secours (sub.) 4280.
Mineurs indigents des rivières Dease et Liard, secours (sub.) 4280.
Bill (n° 164) ville d'Ottawa, 1ère l., (observ.) 4370.
Intérieur—rapport (rép. à int. Roche, Marquette) 4376.
Villes du Nord-Ouest, emplacement (rép. à observ. Scott) 4435.
Miller Creek, concession minière, décision (rép. à int. Borden) 4451, 4490.
Bill (n° 155) en comité, 4611 et suiv.
Bill (n° 140) en comité, 4713 et suiv.
Immigration au Canada en 1902, rép. à int. Ross, Ontario-sud) 4726.
Chemin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4909 et suiv.
Intérieur—gravure, cartes ; géologue, com. front. internationale, appointements (sub.) 4979.

SIFTON, Hon. Clifford—*Suite.*
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement ; écoles, écritures, impressions (sub.) 4980.
Yukon—édifices publics, loyers, chauffage, etc. (sub.) 4980.
Banff, T.N.-O., édifice du musée, montant supplémentaire (sub.) 4984.
Frontière, arpentage, montant supplém. (sub.) 4985.
Métis des T.N.-O., réclamations, frais de commission d'enquête (sub.) 4986.
Cartes du Dominion et des T.N.-O., gravure, etc. (sub.) 4986.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, impôts sur terres (rép. à int. Oliver) 5086 ; (observ. sur mot. Scott) 5102.
Bill (n° 161) en comité, 5087 et suiv.

SMITH, Ernest D. (Wentworth-sud) :
Port-Arthur, prolongement du brise-lames, et dragage (sub.) 615.
Rivière Kaministiquia (sub.) 615.
Van Wagner, lieut.-col., mise à la retraite (int.) 630.
Steamers, munis d'appareils frigorifiques (int.) 630 ; contrats du gouverment du du Canada promettant subventions aux compagnies de (mot. pour doc.) 645.
Clinton, Ont., édifice public (sub.) 736 et suiv.
Carnduff, T.N.-O., palais de justice (sub.) 867 et suiv.
Appareils frigorifiques sur les steamers (int.) 905.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, débat, 1488 et suiv.
Recensement, coût dans Simcoe-nord et Simcoe-est (int.) 2241.
Hamilton et Guelph, soumissions pour transport de la malle entre (mot. pour doc.) 3741, 4490.

SMITH, Ralph (Vancouver) :
Montréal, entrepôt de la douane (sub.) 705.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1596 et suiv.
Bill (n° 92) modifiant l'Acte des chemins de fer de façon à pourvoir à la sécurité des employés de chemins de fer, 1ère l., 2084.
Mineurs de Rossland et le gouvernement (mot. pour doc.) 2485.
Bill (n° 122) amendant de nouveau la loi restreignant l'importation et l'emploi des étrangers, 1ère l., 3141.
Bill (n° 146) sur 1ère l., 3748.

SPROULE, Thomas S. (Grey-est) :
Bétail canadien, embargo par le gouv. brit. (observ. sur mot. Bourassa pour doc.) 143.
Bureau du Travail (sub.) 199.
Impression et papeterie, aides aux écritures et autres (sub.) 205 et suiv.
Marine et Pêcheries, ministère (sub.) 210.
Agriculture, ministère, aide aux écritures et autres, impressions, papeterie, etc. (sub.) 211.
Douanes, ministère, aide aux écritures et autre, impression, papeterie, etc. (sub.) 214.
Postes, ministère, dépenses éventuelles (sub.) 218.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur, dépenses éventuelles (sub.) 218 ; pensions (déb, sur résol. Laurier) 826.
Edifices de l'administration, soin et nettoyage (sub.) 221.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Cour Suprême du Canada, arrêtiste (sub.) 225 et suiv.
Législation—salaires (sub.) 241.
Commis de la session et commis surnuméraires (sub.) 243 ; (int.) 632.
Importation par les ports d'Ontario-ouest (int.) 253, 800.
Réciprocité commerciale (débat sur mot. Charlton) 298.
Statistique générale (sub.) 349 et suiv.
Fermes modèles, impression et distribution des bulletins (sub.) 354 et suiv.
Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 399 et suiv.
Législation sur l'hygiène des travaux publics (sub.) 413 et suiv.
Préséances au Canada (débat sur mot. Hughes pour doc.) 446.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des chemins de fer, débat sur mot. pour 2e l., 466 et suiv.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 515 et suiv.
Phares, salaires et allocations des gardiens (sub.) 533.
Officiers des contingents canadiens envoyés en Afrique (mot. pour doc.) 539.
Gardes-pêche et gardiens, appointements et déboursés des inspecteurs des (sub.) 545 et suiv.
Piscifactures et homarderies, construction et entretien (sub.) 561 et suiv.
Billets de banque, émission par le gouvernement (int.) 629.
Montréal, entrepôt de la douane (sub.) 698 et suiv.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices (sub.) 727 et suiv.
Cobourg, dépôt d'armes, construction (sub.) 737.
Rapport de l'auditeur général, publication par fascicules (débat sur mot. Charlton) 793.
Bills d'intérêt particulier (observ. sur mot. Flint) 799.
Explication personnelle, lettre de sir Louis Davies à M. Bourassa (observ.) 850.
Carnduff, T.N.-O., palais de justice (sub.) 855 et suiv.
Dépôts d'armes, construction (sub.) 890 et suiv.
Transport du blé, interruption (débat sur mot. Douglas pour doc.) 951.
Compte rendu officiel des débats (observ.) 985.
Quarantaine, stations, entretien (sub.) 1004.
Rivière Larry, N.-E., brise-lames (sub.) 1027.
Guerre sud-africaine, commissions pour déboursés en faveur des autorités impériales (int.) 1089.
Recensement, coût (int.) 1089.
Meaford, port, dragage et ouvrage en pilotis (sub.) 1265.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 1284 et suiv.
Budget—motion Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1757 et suiv.
Bill (n° 46) en comité, 2212 et suiv.
Salle de comité (observ.) 2314.
Couronnement du roi, contingent (observ. sur mot. Bennett) 2476 et suiv.
Milice, exercices annuels, y compris habillements et nécessaires (sub.) 2548 et suiv. ; provisions, fournitures et remontes (sub.) 2575 et suiv. ; collège militaire Royal (sub.) 2578.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 2619 et suiv. ;

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
division du commissaire (sub.) 2643 et suiv.
Bill (n° 53) en comité, 2626 et suiv.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain rép. à observ. Maclean) 2761 et suiv.
Annuaire statistique (sub.) 2843.
Statistique générale (sub.) 2847.
Bill (n° 110) débat sur 1ère l., 2865.
Halifax, grève des débardeurs (observ. sur int. Russel) 2879.
Fermes modèles (sub.) 2910 et suiv.
Ontario et Québec, médecins, médicaments (sub.) 3054 et suiv.
Liqueurs enivrantes, vente au sauvages, répressions (sub.) 3064 et suiv.
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, sauvages, instruments aratoires (sub.) 3071.
Bill (n° 86) débat sur mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3226 et suiv:
Comité des comptes publics, enquête sur dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I. P.-E. (débat sur mot. Haggart) 3274.
Guerre Sud-africaine, conditions de paix (débat sur mot. Charlton) 3359.
Recensement (sub.) 3385 et suiv.
Bill (n° 112) immigration, en comité, 3778.
Ouvriers, paiement différé (débat sur observ. Taylor) 3795.
Bœuf canadien, interdiction (débat sur observ. Boyd) 3863.
Bétail canadien, embargo (débat sur mot. Bourassa) 4003.
Bill (n° 106) amendant l'acte des postes, en comité, 4056 et suiv.
Canal de la Trent—dragage (sub.) 4294.
Chemin de fer de Charlottetown à Murray-Harbour, soumission (observ.) 4310 et suiv.
Billets fédéraux, émission et rachat, supplément pour aide aux écritures (sub.) 4348.
Conférence coloniale de Londres, dépenses des ministres qui y assisteront (sub.) 4361.
Bill (n° 164) ville d'Ottawa, 1ère l. (observ.) 4368 et suiv.
Transport (débat sur observ. MacLaren) 4408 et suiv.
Bill (n° 107) en comité, 4438.
Bill (n° 98) en comité, 4546 et suiv.
Yukon—édifices publics (sub.) 4564 et suiv.
Québec, port, améliorations (sub.) 4575 et suiv.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 4585 et suiv.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 4590 et suiv.
Bill (n° 155) en comité, 4624 et suiv.
Bill (n° 164) en comité, 4633 et suiv.
Amagandus Pond, N.-E., quai (sub.) 4644 et suiv.
Saint-Laurent, Ile d'Oléans, quai, 4663 et suiv.
Collingwood, dragage (sub.) 4666 et suiv.
Bibliothèque du parlement, 2e rapp. du comité (mot. Scott pour adop.) 4674 et suiv.
Bill (n° 140) en comité, 4701
Juge puîné, comtés de Leeds et de Grenville (int.) 4729.
Conférence intercoloniale à Londres (débat sur observ. Borden) 4776.
Manitoba, dragage, dragueurs, rép. (sub.) 4797 et suiv.
Bill (n° 112) 4834.
Situation financière (revue) 4878 et suiv

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Chamin de fer de la rivière Stikine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4927 et suiv.
Pascifactures et homarderies, construction et entretien (sub.) 4990 et suiv.

STEPHENS, George (Kent (O.) :
Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 408 et suiv.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 473.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements sub.) 1215 et suiv.
Bill (n° 90) constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie, de l'Amérique Britannique, 1ère l., 2084 ; 2e l., 2487.

SUTHERLAND, Hon. James (Oxford-nord) :
Marine et Pêcheries (rapp. prod.) 130 ; rapp. annuel, 417.
Quai de Port-Dufferin (rép. à int. Borden) 134.
Phare dans le havre de Bronte (rép. à int. Henderson) 136.
Pêcheries d'huîtres (rép. à int. Hackett) 137.
Kemp, Ernest, emploi (rép. à int. Hackett) 137.
Ile du P.-E., et terre ferme, communications (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 170.
Marine et Pêcheries, ministre, administration civile (sub.) 181 ; (sub.) 210 et suiv.
Pouvoirs d'eau sur canal Welland (rép. à int. Holmes) 419.
Employés sur chemins de fer canadiens (rép. à int. Puttee) 420.
Canaux de la vallée de la Trent et du lac Rice (rép. à int. Ward) 421.
Destitution pour motifs politiques (rép. à mot. Bell pour doc.) 438.
"Red Horse Shoal," phare de (rép. à int. Taylor) 453.
Intercolonial—achat de traverses (rép. à int. Barker) 455 ; locomotives (rép. à int. Barker) 455.
Taux de fret sur chemins de fer (rép. à int. Kemp.) 458.
Subventions aux chemins de fer (rép. à int. Clarke) 458.
Industrie des conserves (rép. à int. Béland) 459.
Commission du port de Belleville (rép. à int. Porter) 459.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des chemins de fer, débat sur mot. pour 2e l., 466 et suiv.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 515 et suiv.
Capitaines et seconds, examens (sub.) 522 et suiv.
Marées, observations, appointements des commis (sub.) 525.
Service postal durant l'hiver (sub.) 525.
Station de biologie maritime (sub.) 526.
Service maritime et fluvial, appointements, et frais d'inspection du bétail (sub.) 527.
Phares, salaires et allocations des gardiens (sub.) 527 ; entretien et réparations, y compris entretien et rétribution de l'équipage du "Brant" (sub.) 537.
Observatoire magnétique (sub.) 538.
Service météorologique (sub.) 538.
Levés hydrographiques, y compris celui du lac Winnipeg (sub.) 538.
Gardes-pêche et gardiens, appointements et déboursés des inspecteurs des (sub.) 543.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Levés hydrographiques sur lacs Huron et Supérieur (observ.) 544.
Acte d'inspection des steamers (rép. à int. Clarke) 545.
Piscifactures et homarderies, construction et entretien (sub.) 561.
Pêcheries du Canada, exposition (sub.) 564.
Frais de distribution des primes de pêche (sub.) 564.
Ostréiculture (sub.) 566 ; (rép. à int. Borden) 764.
Rapides de Saint-André, Manitoba (sub.) 621.
Elévateurs du gouvernement à Saint-Jean et Halifax (rép. à int. Blain) 626.
Industrie des conserves et commissaire des pêcheries (rép. à int. Béland) 627.
Ateliers du gouvernement à Moncton et Charlottetown (rép. à int. Puttee) 628.
Cascumpec, feux d'alignement aux buttes de sable (rép. à int. Hackett) 1089.
Permis de pêche, comté de Prince, I.P.-E. (rép. à int. Hackett) 1091.
Engins de pêche, confiscation (rép. à int. Hackett) 1469.
Pêche aux huîtres, permis (int.) 1473.
Picton, Ont., édifices publics (rép. à int. Alcorn) 1519.
Bill (n° 24) en comité, 1646 et suiv.
Bill (n° 53) en comité, 2628 et suiv.
Bill (n° 70) en comité, 2689 et suiv.
Terres des chemins de fer au Nord-Ouest, lettres patentes (rép. à int. Scott) 2695.
Steamer "Tiverton," échouement (rép. à int. Bennett) 2874.
Bill (n° 68) en comité, 2906 et suiv.
Bill (n° 73) en comité, 3147.
Pêche, règlement (rép. à int. Farquharson) 3326.
Crediton, Ont., directeur du bureau de poste, décès (rép. à int. Sherritt) 3327.
Pêcheries, Colombie Anglaise (rép. à int. Earle) 3327.
Bill (n° 100) en comité, 3645.
Besogne de la Chambre, séances du samedi, et commençant à 11 hrs (observ. sur mot. Laurier) 3939.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 4243.
Port-Petit-de-Grat, N.-E., goélette submergée, enlèvement (sub.) 4244.
Phares et service côtier (sub.) 4244.
Piscifactures, construction et entretien, somme supplémentaire (sub.) 4245.
Pêcheries, inspecteurs, gardes-pêche, gardiens (sub.) 4250 ; réclamation F. et C. Noble, pour dommages (sub.) 4250.
Bills d'intérêt particulier (sur mot. Flint pour suspension de la règle 60) 4489
Bill (n° 140) en comité, 4716 et suiv.
Marine et Pêcheries (sub.) 4988.
Tyrwhitt, M. R. E., appointements (sub.) 4990.
Vapeur remplaçant le Newfield (sub.) 4990.
Vapeurs en construction à Paisley, Ecosse, envoi d'équipages (sub.) 4990.
Piscifactures et homarderies (sub.) 4990.
Hurley, M. J. M. participation aux élections (observ.) 5001.
Sucre de betterave, délai pour admission en franchise des machines servant à la fabrication (observ. sur résol. Fielding pour prolongation) 5007.
Petite vérole à bord de la goélette "Jennie Myrtle" (rép. à observ. Kaulback) 5051.

SUTHERLAND, Hon. James—*Suite.*

Pêcheries, sentence arbitrale (rép. à observ. Kaulbach) 5051.
Cabotage (rép. à observ. Kaulbach) 5051.
Navigation sur le Saint-Laurent (sub.) 5056 et suiv.
Bill (n° 161) en comité, 5093.

SUTHERLAND, Robert Franklin (Essex-nord) :

Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 399.
Chenal des navires dans le Saint-Laurent (sub.) 604.
Bill (n° 55) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit, 1ère l., 1352 ; 2e l., 1655 ; 3e l., 4605.
Budget—mot. Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 1827 et suiv.

STEWART, Duncan Alexander (Lisgar) :

Pénitencier de Kingston (sub.) 3629.

TALBOT, Onésiphore Ernest (Bellechasse) :

Phares, salaires et allocations des gardiens (sub.) 535.
Grosse-Isle, station de la quarantaine (sub.) 665.
M. William Jackson, mise à la retraite (mot. pour doc.) 827.
M. Robert Chadwick, nomination (mot. pour doc.) 827.
M. London, nomination (mot. pour doc.) 827.
Bill (n° 102) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest, 1ère l., 2163 ; 2e l., 2488 ; en comité, 4597, 4675 ; 3e l., 4696.
Statistique générale (sub.) 2854.
Immigration—appointements des employés et agents, etc. (sub.) 3044 et suiv.
Produits maraîchers, tarif, remaniement (débat sur mot. Léonard) 3672.
Intercolonial—matériel roulant (sub.) 3843 et suiv.

TARTE, Hon. Joseph Israël (Sainte-Marie, Montréal) :

Adresse en réponse au discours du Trône, 89.
Travaux publics (rapp.) 122.
Quai de Port Dufferin (rép. à int. Borden) 134.
Havre de Bronte (rép. à int. Henderson) 135.
Havre de Oakville (rép. à int. Henderson) 136.
Transport (rép. à int. Hughes) 137.
Lignes télégraphiques de la Colombie Anglaise (rép. à int. Monk) 160.
Ile du P.-E. et terre ferme, communications (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 169.
Travaux publics, ministère, administration civile (sub.) 181 et suiv.
Rapides de Saint-André (rép. à int. LaRivière) 255.
M. Shewen, Saint-Jean, N.-B., rép. à int. Wilmot, 458.
Observatoire astronomique, Ottawa (sub.) 571.
Succursale de l'hôtel des monnaies (sub.) 571.
Edifices du parlement, annexe (sub.) 572.
Musée Victoria (sub.) 575.
Chenal des navires dans le Saint-Laurent (sub.) 576 et suiv., 582 et suiv.

TARTE, Hon. Joseph Israël—*Suite.*
Port Arthur, prolongement du brise-lames, et dragage (sub. 611.
Rivière Kaministiquia (sub.) 611.
Rapides de Saint-André, Manitoba (sub.) 616.
Montréal, port, améliorations en aval du courant Sainte-Marie (sub.) 621.
Port-Colborne, améliorations au port (sub.) 622.
Arichat, reconstruction d'édifices publics (sub.) 649.
Halifax, nouveaux édifices publics (sub.) 649.
Marysville, édifice public (sub.) 650 et suiv.
Richibouctou, édifices publics (sub.) 655.
Saint-Jean, édifices publics fédéraux, améliorations et modifications (sub.) 655 ; dépôts des immigrants (sub.) 656.
Québec, édifices fédéraux, réfections, améliorations, réparations (sub.) 657.
Drummondville, édifice public (sub.) 658 et suiv.
Granby, édifice public (sub.) 659.
Grosse-Isle, station de la quarantaine (sub.) 660 et suiv.
L'Assomption, édifice public (sub.) 671.
Lévis, station de quarantaine des bestiaux, reconstruction, améliorations, réparations (sub.) 682 ; édifice public (sub.) 684.
Montréal, entrepôt de la douane (sub.) 685 ; édifices publics (sub.) 724 et suiv.
Provinces maritimes en général, édifices publics fédéraux, réfections, améliorations, réparations (sub.) 657.
Québec, pavillon des immigrants et édifices du quai de la Reine (sub.) 725 ; nouvelle fonderie (sub.) 725.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices (sub.) 725.
Thetford Mines, édifices publics (sub.) 732 et suiv.
Valleyfield, édifice public (sub.) 733 et suiv.
Clinton, Ont., édifice public, 735 et suiv.
Cobourg, construction d'un entrepôt d'armes (sub.) 737.
Deseronto, édifice public (sub.) 744.
Edifices publics fédéraux, dans Ontario (sub.) 745.
Fort-William, édifice public (sub.) 745.
Collège militaire Royal, Kingston, annexe pour gymnase et hôpital (sub.) 746.
London, salle d'exercices et dépôt d'armes (sub.) 746.
Sault Sainte-Marie, édifice public (sub.) 749 et suiv.
Toronto, édifices publics, améliorations, réfections, réparations (sub.) 750 et suiv.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 751.
Collingwood, Meaford, Owen-Sound et Wiarton, havres (rép. à int. Tolton) 765.
Manitoba, édifices fédéraux, réfection, améliorations, etc. (sub.) 850.
Carnduff, T.N.-O., palais de justice (sub.) 854 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, édifices publics: palais de justice, géôle, poste de police (sub.) 869.
Edifices publics du Canada, reconstruction, améliorations, réparations, etc. (sub.) 870.
Edmonton, prison (sub.) 870.
McLeod, palais de justice et prison (sub.) 873.
La Biche, palais de justice, géôle, bureau des terres (sub.) 873.

TARTE, Hon. Joseph Israël—*Suite.*
Vallée de La Biche, maison des immigrants (sub.) 874.
Saskatoon, maison des immigrants (sub.) 877.
Yorkton, palais de justice (sub.) 878.
Colombie Anglaise, édifices fédéraux, réfections, améliorations, réparations, etc. (sub.) 878.
Nelson, édifice public (sub.) 882.
Rossland, édifice public (sub.) 882.
Edifices publics en général, construction de dépôts d'armes (sub.) 883 ; (sub.) 898 et suiv.
Travaux, commis, aides, appointements (sub.) 899.
Toronto, ingénieur-mécanicien des édifices du gouvernement (rép. à int. Clarke) 908.
Commission mixte, détournement des eaux entre Etats-Unis et Canada (rép. à int. Hughes) 910 et suiv.
Transport du blé, interruption, débat sur mot. Douglas pour doc., 957.
Compte rendu officiel des "Débats" (rép. à observ. Sproule) 987.
Ottawa, édifices publics, loyer (sub.) 987.
Yukon—édifices publics, loyer, réparations, mobilier, etc. (sub.) 990 et suiv.
Edifices publics fédéraux, mobilier (sub.) 997.
Immigration, bâtiments fédéraux, réparations, mobilier, etc. (sub.) 997.
Quarantaine, stations, entretien (sub.) 1004 et suiv.
Ottawa, édifices publics, service téléphonique (sub.) 1009 et suiv.; terrains (sub.) 1011.
Edifices publics du Canada, salaire des mécaniciens, chauffeurs et gardiens (sub.) 1011 et suiv.
Arnold, N.-E., brise-lames (sub.) 1014 et suiv.
Boularderie Centre, quai (sub.) 1021 et suiv.
Burlington. quai (sub.) 1023 et suiv.; chenal, réparations à la jetée (sub.) 1254 et suiv.
Pointe de Chéticamp, quai (sub.) 1024.
Baie des Vaches (Port Morien) brise-lames, réparations (sub.) 1024.
Friar's Head, havre (sub.) 1026.
Anse aux Harengs, brise-lames (sub.) 1026.
Iéna, quai (sub.) 1027.
Rivière Larry, N.-E., brise-lames (sub.) 1027.
Lingan, N.-E., quai, protection (sub.) 1028.
Petit Bras-d'Or, N.-E., quai (sub.) 1028.
Anse de Livingston, N.-E., pour terminer quai (sub.) 1028.
Anse d'en Bas, N.-E., brise-lames (sub.) 1028.
Minudie, N.-E., quai (sub.) 1029.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1029.
New-Harbour, brise-lames (sub.) 1029.
Anse de Parker, jetée, prolongement (sub.) 1030.
Port-George, N.E., brise-lames (sub.) 1031.
Washabuck-Centre, quai (sub.) 1034.
Anse-au-Canot, I.P.-E., brise-lames (sub.) 1034.
Port de Cascumpec, pour combler ouverture du littoral (sub.) 1038.
Bois créosoté, pour réparations générales aux quais, jetées, brise-lames, etc. (sub.) 1040.
Souris, Pointe Chevalier, pour consolider brise-lames (sub.) 1042.

TARTE, Hon. Joseph Israël—*Suite.*
Summerside, havre, brise-lames (sub.) 1042.
Baie du Vin, N.-B., pour compléter reconstruction du quai (sub.) 1047.
Cap-Tourmentin, brise-lames, réparations (sub.) 1047.
Black-Brook (Logieville) quai (sub.) 1047.
Caraquet, quai (sub.) 1048.
Chance-Harbour, brise-lames (sub.) 1049.
Havre Dipper, brise-lames (sub.) 1050.
Grande-Anse, brise-lames, prolongement (sub.) 1050.
Pointe-Wolfe, brise-lames (sub.) 1051.
Richibouctou, jetée et bâtardeaux, reconstruction (sub.) 1051 ; travaux (rép. à int. Ganong) 1468.
Rivière Saint-Jean et tributaires (sub.) 1055.
Oromocto, quai (sub.) 1055.
Port de Saint-Jean, pointe du Nègre, brise-lames (sub.) 1056.
Grande-Vallée, jetée (sub.) 1056.
Rivière au Saumon, jetée de l'Alma (sub.) 1056.
Hudson, quai (sub.) 1071.
Ile-aux-Coudres, quai, prolongement (sub.) 1071.
Ile-aux-Grues, quai, réparations (sub.) 1072.
Lac Témiscamingue, améliorations (sub.) 1072.
Bas du Saint-Laurent, enlèvement de roches (sub.) 1073.
Malbaie, quai, exhaussement et prolongement, 1076.
Rivière Saint-Maurice, dragage du chenal (sub.) 1078.
Saint-Alexis, Baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 1078.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 1079.
Valleyfield, dragage du chenal dans la baie (sub.) 1086.
Barrie, quais, reconstruction et réparations (sub.) 1245.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1245.
Blind-River, quai (sub.) 1251.
Bronte, améliorations au havre (sub.) 1254.
Collingwood, havre, améliorations (sub.) 1256 et suiv.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1259 et suiv.
Goderich, port, dragage (sub.) 1260 et suiv.
Kingsville, quais, jetées, brise-lames, réparations ; jetée de l'ouest, prolongement (sub.) 1264 et suiv.
Meaford, port, dragage et ouvrage en pilotis (sub.) 1265.
Midland, port, dragage (sub.) 1266.
Oakville, jetée de l'est, réparations (sub.) 1267.
Owen-Sound, port, dragage et protection en pilotis (sub.) 1267.
Port-Hope, jetées, réparations (sub.) 1267.
Presqu'Isle, achat du quai et réparations (sub.) 1268.
Rivière Ottawa, amélirations aux passes de Petewawa en amont de Pembroke (sub.) 1268.
Saint-Laurent, dragage à l'île Wolfe (sub.) 1271.
Saut Sainte-Marie, port, améliorations, dragage (sub.) 1271.
Southampton, havre, améliorations (sub.) 1274.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 1276 et suiv.
Toronto, port, travaux à l'entrée est (sub.) 1304.

TARTE, Hon. Joseph Israël—*Suite.*
Manitoba, ports, rivières et ponts, améliorations (sub.) 1305.
Rivière Colombie—chenaux entre lacs La-Flèche, améliorations (sub.) 1305.
Rivière Skeena (sub.) 1306.
Intercolonial—achat de cales (rép. à int. Emmerson) 1468 ; achat de rails d'acier (rép. à int. Ganong) 1469.
Steamer " Scotia " (rép. à int. Ganong) 1469.
North-Head, N.-B., brise-lames (rép. à int. Ganong) 1470.
Alberton, I.P.-E., gare (rép. à int. Hackett) 1470.
Ciments de Portland (rép. à int. Osler) 1471.
Edifices du parlement, annexe (rép. à int. Lennox) 1471.
North-Bay, Ingonish, jetée (rép. à int. Borden) 1472.
Cap-Hopewell, jetée (rép. à int. Tupper) 1473.
Ciments canadiens et étrangers (rép. à int. Osler) 1473.
Ile du Prince-Edouard, communic. télégraphiques (débat sur observ. Hughes) 2749 et suiv.
Rivière Sainte-Anne, travaux (rép. à int. Casgrain) 2875, 2876.
Ernest Vallée, Herménégilde Leduc, Jimmy Rivard, Joseph Hivon, Napoléon Marceau, Jeffrey Jolin et Félix Laflèche, emploi (rép. à int. Casgrain) 2876.
Yukon—ligne télégraphique (rép. à int. Hughes) 2876.
Yukon—ports et rivières (sub.) 3300.
Dragage (sub.) 3300.
Colombie Anglaise, creusage (sub.) 3304.
Ottawa—pont de la rue Maria (sub.) 3307.
Lignes télégraphiques, golfe Saint-Laurent (sub.) 3308.
Colombie Anglaise (sub.) 3,309 ; entre l'Ile du P.-E., et le continent (sub.) 3310 ; ligne télégraphique d'Ashcroft à Dawson (sub.) 3311.
Examens préliminaires et inspections (sub.) 3310.
Ottawa—galerie d'art national, y compris achat de tableaux (sub.) 3310.
Produits maraîchers, tarif, remaniement (débat sur mot. Léonard) 3661 et suiv.
Transport (débat sur mot. Davis pour doc.) 3704.
Ouvriers, paiements différés (rép. à observ. Taylor) 3794.
Anse-au-Canot, I.P.-E., brise-lames (rép. à int. Lefurgey) 3850.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3925.
Travaux publics—montant additionnel, dépenses imprévues (sub.) 4155.
Edifices du parlement, nouvelles salles, vestibule, etc. (sub.) 4155.
Edifices publics, Ottawa, chauffage, chauffeurs et mécaniciens (sub.) 4156.
Provinces maritimes, réparations générales (sub.) 4161, 4235.
Glissoires et estacades, réparations (sub.) 4161.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins, y compris service des navires (sub.) 4162.
Yukon—édifices publics (sub.) 4163.
Yukon—pour rembourser conseil territorial, pont Ogilvie et chemin de Hunker (sub.) 4166.
Yukon—pour payer Palmer Bros., construction d'un chemin de Williams Broadhouse au ruisseau de l'Or (sub.) 4167.

TARTE, Hon. Joseph Israël—*Suite.*
Yukon—ligne télégraphique Quesnel-Atlin-Yukon (sub.) 4169.
Saint-Jean, N.-B., dépôt des immigrants (sub.) 4200.
Péribonka, P.Q., dépôt des immigrants (sub.) 4200.
Roberval, P.Q., dépôt des immigrants (sub.) 4201.
Saint-Jérôme (Terrebonne) édifice public, (sub.) 4201.
Québec, fabrique de cartouches (sub.) 4201.
Drummondville, édifices publics (sub.) 4202.
Ottawa, serre-chaude, parc Major (sub.) 4202.
Edifices publics du Canada, améliorations, réparations, etc. (sub.) 4203.
Brockville, salle d'exercices (sub.) 4203.
Alexandria, école de réforme (sub.) 4206.
Lethbridge, dépôt d'immigrants (sub.) 4207.
Kamloops, édifice public (sub.) 4207.
New-Westminster, édifice public, reconstruction (sub.) 4207.
Vancouver, salle d'exercices (sub.) 4208.
Edifices publics en général (sub.) 4208.
Commis des travaux et aides, appointements (sub.) 4208.
Toronto, hôtel des postes (sub.) 4209.
Rideau-Hall, y compris terrains, améliorations, réfections, etc. (sub.) 4210.
Edifices publics fédéraux, éclairage (sub.) 4211.
Ottawa, édifices fédéraux, chauffage, chauffeurs, ingénieurs et gardiens (sub.) 4211 ; édifices publics, gaz et éclairage électrique (sub.) 4211.
Yukon—édifices publics, loyer, chauffage, etc. (sub.) 4212 et suiv.
Ecum Secum, N.-E., quai (sub.) 4232.
Baie de Gabarus, brise-lames (sub.) 4232.
Sainte-Geneviève, Jacques-Cartier, protection des jetées (sub.) 4237.
Valleyfield, creusage du chenal dans la baie (sub.) 4238.
Shawinigan, barrages flottants (sub.) 4240.
Pont sur rivière du Ventre, T. N.-O. (sub.) 4241.
Pont des Joachims (sub.) 4241.
Travaux publics—divers, ingénieur en chef et autres, dessinateurs, commis, etc. (sub.) 4241.
Steamer Tyrian, achat et amén. pour pose de câble, achats d'instruments, essai de télégraphie Marconi (sub.) 4242.
Cales-sèches à Lévis, Kingston et Esquimalt, dépenses d'exploitation (sub.) 4242.
C.P.R. paiement d'intérêt au, sur transport du fret (sub.) 4242.
Glissoires et barrages flottants, district de Saint-Maurice, frais d'entretien (sub.) 4243.
Transport (débat sur observ. MacLaren) 4415.
Bill (n° 107) en comité, 4437.
Bill (n° 98) en comité, 4447 et suiv., 4541.
Bill Roddick (n° 11) en comité, 4482.
Durocher, M. R. C., commis de 2e cl., appointements (sub.) 4559-60.
O'Brien, M. S. E., augm. de salaire (sub.) 4560.
Yukon—édifices publics (sub.) 4560 et suiv.
Québec, port, améliorations (sub.) 4574 et suiv.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 4583 et suiv.
Rivière Kaministiquia, dragage (sub.) 4590 et suiv.
Saint-Hyacinthe, édifices publics (sub.) 4591.

TARTE, Hon. Joseph Israël—*Suite.*
Montréal, bureau de poste, succursale (sub.) 4591.
Valleyfield, édifices publics (sub.) 4592.
Toronto, bureau de poste, succursale (sub.) 4592 ; modifications et additions, 4593.
Ottawa, bureau de poste et de douane (sub.) 4593 ; édifices publics, réparations de murs en maçonnerie (sub.) 4593.
Rideau-Hall, drain (sub.) 4593.
Toronto-Jonction, édifices publics, somme supplémentaire (sub.) 4594.
Hamilton, entrepôt de vérification, agrandissement (sub.) 4594.
Sainte-Catherine, salle d'exercice (sub.) 4594.
Bill (n° 160) sur mot. pour 2e l., 4599 et suiv.
Winnipeg, bureaux d'immigration, hôpital d'isolation (à voter de nouveau) (sub.) 4640.
Daim-Rouge, palais de justice, prison provisoire et bureaux des terres (à voter de nouveau) (sub.) 4641.
Yorktown, palais de justice et prison (sub.) 4641.
Saskatoon, palais de justice et prison (sub.) 4641.
William's-Head, station de quarantaine (sub.) 4641.
Ottawa, édifices publics, préposés aux ascenseurs (sub.) 4642.
Edifices publics, éclairage (somme supplémentaire) (sub.) 4643.
Edifices publics fédéraux, loyers (sub.) 4643.
Ottawa, édifices publics, gaz et éclairage électrique, y compris chemins et ponts (sub.) 4643.
Port-Colborne, édifice public, nouvel appareil de chauffage (sub.) 4643.
Winnipeg, bâtiment des immigrants, nouvelles fournaises à air chaud, avec raccordements (sub.)
Immigration—bâtiments fédéraux (sub.) 4644.
Amagandus Pond, N.-E., quai (à voter de nouveau) (sub.) 4644.
Bailey's Brook, quai, brise-lames (sub.) 4648.
Bear-River, enlèvement d'obstructions, jetées d'amarrage (sub.) 4648.
Grand-Etang, quai (à voter de nouveau) (sub.) 4648.
Anse-au-Cap, brise-lames, restauration (sub.) 4649.
Charlesville, brise-lames (sub.) 4649.
Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 4649.
Pointe-de-l'Eglise, brise-lames, réparations (sub.) 4649.
Côte-à-Comeau, brise-lames, réparations (sub.) 4649.
Cribbon's Point, quai, réparations (sub.) 4649.
Drum-Head, brise-lames (sub.) 4649.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 4650.
Grande-Rivière, pour ouvrir chenal (sub.) 4650.
Lunenburg, dragage (sub.) 4650.
Lac Porter, débouché, achèvement (sub.) 4651.
Port Latour, brise-lames, addition (sub.) 4652.
Round-Bay, N.-E., plage, protection (sub.) 4652.
Windsor, port, barrages et dragage (sub.) 4652.

TARTE, Hon. Joseph Israël—*Suite.*

Campobello (plage de Wilson) brise-lames, répar. et const. (partie) (sub.) 4655.
Cap Tourmentin, coffrage en bois créosoté (sub.) 4655.
Grande-Rivière-au-Saumon, pour protéger plage (sub.) 4656.
Ile-aux-Perdrix, jetée de l'est, réparations (sub.) 4656.
Rivière Saint-Jean, quai à Oromocto (sub.) 4657.
Rivière Saint-Jean et ses tributaires, quais dans eaux de marée (sub.) 4657.
Rivière Batiscan, chenal, dragage (sub.) 4657.
Ile aux Grues, côté sud, quai, grosses rép. (sub.) 4658.
Cross-Point, débarcadère isolé (à voter de nouveau) (sub.) 4658.
Maria, caisson isolé (sub.) 4659.
Ile de la Madeleine, brise-lames, somme supplémentaire (sub.) 4659.
Pointe-Fortune, quai (sub.) 4659.
Pointe Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 4660.
Rivière-aux-Renards, jetée (sub.) 4660.
Saint-François, rivage sud de l'Ile d'Orléans, brise-lames (sub.) 4661.
Saint-Irénée, quai, construction du caisson de tête (sub.) 4662.
Saint-Jean des Chaillons, port, améliorations (sub.) 4662.
Saint-Laurent, Ile d'Orléans, quai (sub.) 4663.
Amherstburg, Ont., dragage (à voter de nouveau) (sub.) 4665.
Big Bay, Ont. (North Keppel) quai, réparations (sub.) 4665.
Chutes de Burke, rivière Magnetawan, quai (sub.) 4666.
Canal de Burlington, jetées, rép. pour compléter (sub.) 4666.
Callender, quai, réparations (sub.) 4666.
Cobourg, dragage et rép. au quai (sub.) 4666.
Collingwood, dragage (sub.) 4666.
Baie Georgienne, Pointe-au-Baril ; Coude du Diable, chenal (sub.) 4668.
Goderich, port, (sub.) 4668.
Hilton, Ile de Saint-Joseph, quai (sub.) 4669.
Huntsville, nouveau quai (sub.) 4669.
Midland, port, quai (sub.) 4669.
Orillia, nouveau quai (sub.) 4669.
Penetanguishene, dragage (sub.) 4670.
Port-Elgin, débarcadère, rép., brise-lames, prolongement ; dragage (sub.) 4670.
Rivière de la Nation du Sud, améliorations au Pitch-off (sub.) 4670.
Lac Saint-François, décharge ; jetées conductrices, construction ; dragage (à voter de nouveau) 4671.
Winnipegosis, chenal à l'embouchure de la rivière à Mousse, dragage (sub.) 4671.
Lacs Anderson et Kennedy, C. A.,: déblaiement des décharges (sub.) 4671.
Baie Hardy, quai sub.) 4671.
Clegg, M. Samuel, Peterborough, emploi (rép. à int. Ward) 4728.
Manitoba, dragueurs, dragage (sub.) 4793.
Anticosti, Ile Bryon, câble, raccordements (sub.) 4799.
Iles de la Madeleine et Ile Bryon, câble sous-marin (sub.) 4800.
Mabou et Port-Hawkesbury, ligne télégraphique (sub.) 4800.
Saint-Pierre, Louisbourg et Iles Scatari, Gabarus et Soydney-nord, lignes télégraphiques (sub.) 4800.

TARTE, Hon. Joseph Israël—*Suite.*

Port-Simpson, Hazelton et Aberdeen, C.A., lignes télégraphiques (sub.) 4809.
Mile-House et Quesnel, Forks et Horse-Fly, C.A., lignes télégraphiques (sub.) 4809.
Quais et jetées, réparations, outillage pour crésoter le bois (sub.) 4809.
Explorations et inspections (sub.) 4811.
Yukon—Ashcroft, Dawson et embranchement, réseau télégraphique (sub.) 4812.
Rivière Gatineau, glissoires et estacades, compensation à MM. Gilmour et Hughson (sub.) 4812.
Saint-Maurice, district, frais d'exploitation, montant supplémentaire (sub.) 4812.
Situation financière (revue) 4872.
Travaux publics dans la comté de Shelburne (débat sur observ. Fielding) 5032.
Navigation sur le Saint-Laurent (sub.) 5061.

TAYLOR, George (Leeds-sud) :

Yukon, concessions de terrains (mot. pour doc.) 156.
Annuaire statistique (sub.) 344.
Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 397.
" Red Horse Shoal," phare de (int.) 452.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 517 et suiv.
Chenal des navires dans le Saint-Laurent (sub.) 579.
Quarantaine, stations, entretien (sub.) 1007 et suiv.
Accise, préposés, inspecteurs, etc. (sub.) 1186 et suiv.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 1220 et suiv.
Instruments métriques (sub.) 1228.
Vol de valeurs recommandées (int.) 2006.
Budget—motion Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2090.
Recensement—coût (int.) 2239.
Milice—collège militaire Royal (sub.) 2580 et suiv.
Agriculture et industrie laitière, division du commissaire (sub.) 2640 et suiv.
Immigration—appointements des employés et agents au Canada et ailleurs (sub.) 3011, 3028.
Ontario et Québec, médecins, médicaments (sub.) 3056 et suiv.
Raisin, achat de, par le ministère de l'Agriculture (int.) 3166.
M. Wellington Mutch, paiement à (int.) 3167.
Bill (n° 129) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, 1ère l., 3323; 2e l., 3655.
Bill (n° 128) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, 1ère l., 3323 ; 2e l., 3655.
Recensement (sub.) 3383 et suiv.; 4455 et suiv.
Bill (n° 126) pour conférer la personnalité civile à l'évêque de Moosonee, 1ère l., 3426 ; 2e l., 3656 ; 3e l., 4144.
Poulets, achat et vente (int.) 3426.
Pénitencier de Kingston (sub.) 3614 et suiv.
Ouvriers, paiement différé (observ.) 3794.
Postes, service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3897, 3915.
Comité des comptes publics (mot. pour doc.) 4013.
Intérieur—frais d'affaires en litige (sub.) 4138.
Imprimerie de l'Etat (sub.) 4139.
Yukon—édifices publics, loyer, chauffage, entretien, etc. (sub.) 4225 et suiv.
Cens électoral, loi, somme supplémentaire (sub.) 4353.

TAYLOR, George—*Suite.*
Bill (n° 157) emprunt de $15,000,000 (en comité) 4383.
Whips (observ.) 5111.

THOMPSON, Andrew Thorburn (Haldimand et Monck) :
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des chemins de fer, débat sur mot. pour 2e l., 470 et suiv.
Bill (n° 45) modifiant l'Acte des compagnies, 1ère l., 1134.
Miliciens, solde et allocations (sub.) 1172.
Bill (n° 70) constituant en corporation la Compagnie de carabines Ross, 1ère l., 1698; 2e l., 2044 ; en comité, 2688 ; 3e l., 2692.
Bill (n° 74) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Brockville et Saint-Laurent, 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; 3e l., 2907.
Couronnement du Roi, contingent (observ. sur mot. Bennett) 2480 et suiv.
Bill (n° 3) en comité, 3179.

TISDALE, Hon. David (Norfolk-sud) :
Remaniements dans le cabinet (débat sur observ. Borden) 426.
Bill (n° 3) modifiant l'acte des chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 474.
Bill (n° 52) concernant la Compagnie du canal de navigation de la rivière Sainte-Claire et du lac Erié, 1ère l., 1307 ; 2e l., 1467 ; 3e l., 2219.
Comité des comptes publics, mot. Bell contre 3e rapp.; débat, 1456.
Bill (n° 38) observ. sur mot. Bickerdike, 2077.
Bill (n° 46) en comité, 2212 et suiv.
Bill (n° 104) débat sur 1ère l., 2458 et suiv.
Couronnement du roi, contingent (observ. sur mot. Bennett) 2479.
Bill (n° 40) en comité, 2506 et suiv.
Milice—appointements et allocations (sub.) 2512 et suiv.

TOLTON, Edwin (Wellington-nord) :
Collingwood, Meaford, Owen-Sound et Wiarton, havres (int.) 765.

TUCKER, Joseph John (cité et comté de Saint-Jean, N.-B.,) :
Chenal des navires dans le Saint-Laurent (sub.) 609.

TUPPER, Hon. sir Charles Hibbert, K.C.M.G. (Pictou) :
Colombie Anglaise, juge en chef (int.) 624.
L'Assomption, édifice public (sub.) 678.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'Alaska (débat sur mot. Monk pour doc.) 781 et suiv.
Carnduff, T.N.O., palais de justice (sub.) 854 et suiv.
Vallée de LaBiche, maison des immigrants (sub.) 875.
Colombie Anglaise, édifices fédéraux (sub.) 878 et suiv.
Edifices publics en général (sub.) 898 et suiv.
Cap Hopewell, jetée (int.) 1473.

TURGEON, Onésiphore (Gloucester) :
Budget—mot. Fielding et amend. Borden (subsides) (débat) 2029 et suiv.; 2044 et suiv.
Intercolonial (sub.) débat ; 3595 et suiv.

VROOMAN, Adam E. (Victoria (O)-sud) :
Bill (n° 11) en comité, 2489 et suiv.

WADE, Fletcher Bath (Annapolis) :
Administration de la justice, y compris Territoires du Nord-Ouest (sub.) 222.
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. pour 2e l.) 472.
Gardes-pêche et gardiens, appointements et déboursés des inspecteurs des (sub.) 547 et suiv.
Bill (n° 46) en comité, 2212 et suiv.; 2236.
Budget—motion Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2263.
Bill (n° 104) débat sur 1ère l., 2460 et suiv.
Couronnement du Roi, contingent (observ. sur mot. Bennett) 2482 et suiv.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 2618 et suiv.
Bill (n° 73) en comité, 3153.
Bill (n° 3) en comité, 3196.
Comité des comptes publics, enquête sur dépenses pour Intercolonial et chemin de fer de l'I.P.-E. (débat sur mot. Haggart) 3270.
Bill (n° 100) en comité, 3651.
Bill (n° 138) en comité, 3960.
Pôle Nord, expédition Bernier (débat) 3992.
Provinces maritimes, réparations en général (sub.) 4237.
Bill (n° 98) en comité, 4450.

WARD, Henry Alfred (Durham-est) :
Canaux de la vallée de la Trent et du lac Rice (int.) 421.
Yukon—shérif Eilbeck (int.) 421, 764.
Budget—motion Fielding et amend. Borden, subsides (débat) 2301 et suiv.
Richard, M. William, directeur de la poste à Newcastle, démission (int.) 4725.
Clegg, M. Samuel, Peterborough, emploi (int.) 4727.

WILMOT, Robert D. (Sunbury et Queen) :
M. Shewen, Saint-Jean, N.-B. (int.) 458.
Rivière Saint-Jean et tributaires (sub.) 1055.
Humphrey, M. Hiram, directeur de la poste à Macdonald's Corner, destitution (int.) 2694.
Percepteur des douanes à Bathurst, N.B. (int.) 4144.

WILSON, Uriah (Lennox) :
Ferme modèle centrale (mot. pour doc.) 155.
Belleville, employés du bureau de poste (mot. pour doc.) 155.
Immigration (mot. pour doc.) 155, 648, 1232.
Correspondance entre M. C. R. Devlin et le ministère de l'Intérieur (mot. pour doc.) 156.
Gallois en Patagonie (int.) 247.
Main-d'œuvre au Manitoba (int.) 255.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques sur steamers, chemins de fer et dans beurreries, essais d'expédition des produits agricoles (sub.) 378 et suiv.
Correspondance entre M. C. R. Devlin et Intérieur (mot. pour doc.) 460.
Immigration (mot. pour doc.) 460.
M. C. R. Devlin et le "Witness" (int.) 633, 648.
Ferme modèle (mot. pour rapp.) 648.
Edifices publics du Canada, salaire des mécaniciens, chauffeurs et gardiens (sub.) 1011 et suiv.
Immigration (observ., débat) 2964 et suiv.; immigration boer (int.) 3426.
Intérieur—dépenses casuelles, impressions et papeterie (sub.) 4271 et suiv.
Intercolonial—Stellarton, installations, perfectionnement (sub.) 4819 et suiv.

INDEX — PARTIE II

SUJETS

ACADIENS, données historiques, compilation (sub.) 365.
Accise, préposés, inspecteurs, etc (sub.) 1173 ; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc., montant supplémentaire (sub.) 4993 ; poids et mesures métriques, salaires et frais de voyage des inspecteurs (sub.) 4993 ; accise (sub.) 4281.
Acte de l'Amérique Britannique du Nord, modifications (int. Lemieux) 451.
Administration, frais (sub.) 174 ; imprévus ; finances et conseil de la Trésorerie (sub.) 3321.
Admission en franchise ou à taux réduits (int. Clare) 251.
Adresse en réponse au discours du Trône (discours) MM. Campbell, 7 ; Béland, 16 ; Borden, (Halifax), 22 ; le premier min., 35 ; Monk, 42 ; Maclean, 50 ; Bourassa (mot. pour ajourn. débat, et amend.) 64 ; le premier min. (mot. pour préséance de la mot. pour adresse) 64 ; (discours) M. Bourassa, 67 ; M. Tarte, 89 ; M. Haggart, 105 ; M. J. Robinson, 109 ; M. W. F. Maclean, 115 ; M. Fielding, 121 ; (mot. pour présent. adresse) M. Fielding.
Agences commerciales, somme supplémentaire (sub.) 4996.
Agriculture, ministère, administration civile (sub.) 180 ; aide aux écritures et autres, impressions, papeterie, etc. (sub.) 211 ; sociétés d'agriculture, aide aux (sub.) 352 ; agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques sur steamers, chemins de fer et dans beurreries, essais d'expédition des produits agricoles (sub.) 376 ; agriculture et industrie laitière, division du commissaire, entrepôts frigorifiques, employés (sub.) 2584 et suiv ; division du commissaire (sub.) 2639.
Alaska, frontière (observ.) 803.
Alberton, I. P.-E., gare (int. Hackett) 1469.
Alexandria, école de réforme (sub.) 4206.
Allandale, transport des malles à la gare du chemin de fer (int. Lennox) 907.
Allocation provisoire (sub.) 4955.
Amagandus-Pond, N.-E., quai (sub.) 4644.
Amherstburg, Ont., dragage (à voter de nouveau) (sub.) 4665.
Angleterre, commerce, impôt sur le pain (observ. Maclean) 2751.
Animaux, accidents causés par (int. Erb.) 905.
Annuaire statistique (sub.) 344, 2829.
Anse-d'en-Bas, N.-E., brise-lames (sub.) 1028.
Anse-au-Canot, I.P.-E., brise-lames (sub.) 1034 ; (int. Lefurgey) 3850.
Anse-au-Cap, brise-lames, restauration (sub.) 4649.
Anse-aux-Harengs, brise-lames (sub.) 1026.
Anse-de-Livingston, N.-E., pour terminer quai, (sub.) 1028.
Anse-de-Parker, jetée, prolongement (sub.) 1030.
Anten-Mills et Hendrie, transport de la malle entre (int. Bennett) 1706.
Arbitrage entre le Canada et les provinces d'Ontario et de Québec, frais (sub.) 4139.
Archives (sub.) 329.
Arichat, reconstruction d'édifices publics (sub.) 649.
Arnold, N.-E., brise-lames (sub.) 1013.
Assurances, surintendance (sub.) 4136.
Ateliers du gouvernement à Moncton et Charlottetown (int. Puttee(628.
Auditeur général, bureau (sub.) 178 ; aide aux écritures et autre (sub.) 209 ; un commis de 2e cl., aide aux écritures, impression et papeterie (sub.) 4559.
Auger, M. A. J., contrat avec le gouvernement (int. Monk) 2498, 2694.

Baie de Gabarus, brise-lames (sub.) 4232.
Baie Georgienne, Pointe-au-Baril, route ; Coude-du-Diable, chenal (sub.) 4668.
Baie des Glaces, port, améliorations (sub.) 4650.
Baie Hardy, quai (sub.) 4671.
Baie des Vaches (Port-Morien) brise-lames, réparations (sub.) 1024.
Baie du Vin, N.-B., pour compléter reconstruction du quai (sub.) 1047.
Bailey's-Brook, quai, brise-lames (sub.) 4648.
Banff, T.N.-O., chemins, ponts, et autres travaux nécessaires à la réserve des sources thermales (sub.) 4137 ; édifice du musée, montant supplém. (sub.) 4984.
Banques autorisées, liste des actionnaires (dép.) M. Fielding, 3141.
Barrie, quais, reconstruction et réparations (sub.) 1245.
Bates, M. M. E., augm. de sal. (sub.) 4971.
Bathurst, N.-B., percepteur des douanes (int. Wilmot) 4144.
Bayfield, jetée sud, prolongement (sub.) 1245.
Bear-River, enlèvement d'obstructions, jetées d'amarrage (sub.) 4648.
Beauchamp, M. Oscar, emploi (int. Léonard) 161.
Beaudry, M. Albert, messager à la bibliothèque, augm. de salaire (sub.) 4351.
Beauharnois, élection annulée (certificat) M. l'Orateur, 624.
Belleville, employés du bureau de poste de (mot. Wilson pour doc.) 155 ; commission du port de (int. Porter) 459.
Besogne de la Chambre, ajournement (mot. Laurier) 828, 984 ; mesures du gouvernement, priorité (mot. Laurier) 2738 ; séances du samedi, et commençant à 11 hrs. (mot. Laurier) 3938 ; ajournement (mot. Laurier) 4378 ; mot. Laurier) 2494.
Bestiaux, exportat. aux E.-U. (int. Holmes) 3168.
Bétail canadien, embargo par le gouvernement brit. (mot. Bourassa pour doc.) débat, 140 et suiv.; (avis de motion Bourassa) 3876 ; (mot. Bourassa) débat, 3996.
Beurre et fromage, commission sur pesage (int. Robinson, Elgin) 1709.
Bibliothécaires, rapport, 7.
Bibliothèque du parlement, comité (mot. Laurier) 130 ; appointements et fonctionnaires (sub.) 243 ; livres, y compris frais de reliure (sub.) 244 ; (mot. Scott pour adop. du 2e rapp. du comité) 4673 ; (sub.) 4998.

Big Bay, Ont. (North Keppel) quai, réparations (sub.) 4665.
Billets de banque, émission par le gouvernement (int. Sproule) 629 ; depuis 1892 (int. Monk) 633.
Billets fédéraux, impression et gravure, supplément (sub.) 4341 ; émission et rachat, supplément pour aide aux écritures (sub.) 4348, 4366, 4558.
Bills d'intérêt particulier (mot. Flint pour suspension de la règle 60) 4489 ; (délai) 798.
BILLS :
Bill (n° 1) concernant la prestation des serments d'office (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 4.
Bill (n° 2) relatif aux téléphones et aux compagnies téléphoniques (M. W. F. Maclean) 1ère l., 64 ; (mot, pour 2e l.) 805 ; 2e l., 807.
Bill (n° 3) amendant la loi des chemins de fer (M. Lancaster) 1ère l., 67 ; (mot. pour 2e l., et débat) 460 et suiv.; en comité, 3173.
Bill (n° 4) concernant le drainage sur les propriétés des compagnies de chemin de fer (M. Cowan) 1ère l., 123 ; 2e l., 639.
Bill (n° 5) modifiant la loi des élections fédérales, de 1900 (M. Northrup) 1ère l., 245.
Bill (n° 6) modifiant la loi concernant le drainage à travers les voies ferrées (M. Robinson) 1ère l., 245 ; 2e l., 808.
Bill (n° 7) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada (M. Ingram) 1ère l., 325 ; 2e l., 580 ; en comité, 1308.
Bill (n° 8) amendant l'Acte d'interprétation (M. Monk) débat sur 1ère l.: MM. Monk, 325 ; Maclean, 326 ; Lemieux, 326 ; le premier ministre, 327 ; Casgrain, 328 ; 2e l., 1135.
Bill (n° 9) concernant la Compagnie dite " The United Gold Fields Company of British Columbia " (à responsabilité limitée) (M. Galliher) 1ère l., 417 ; 2e l., 624 ; 3e l., 3362.
Bill (n° 10) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Orford (M. Parmelee) 1ère l., 417 ; 2e l., 580 ; 3e l., 1133.
Bill (n° 11) pourvoyant à l'établissement d'un conseil médical au Canada (M. Roddick) 1ère l., 418 ; mot. pour 2e l., 1136 ; comité spécial, emploi d'un sténographe (mot. Macdonald) 1697 ; en comité, 2488 ; (int. Roddick) 4268 ; en comité, 4463 ; mot. Roddick pour 3e l., 4466 ; amend. Demers demandant renvoi à six mois, mis aux voix et repoussé par 76 contre 16, 4488 ; 3e l., et adop., 4488.
Bill (n° 12) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac aux Esclaves (M. Costigan) 1ère l., 540 ; 2e l., 626 ; 3e l., 1133 ; (mot. Laurier pour examen des amend. du Sénat) 4835.
Bill (n° 13) concernant la Compagnie de pont et de tunnel du Canada et du Michigan (M. Cowan) 1ère l., 540 ; 2e ., 797 ; 3e l., 1308.
Bill (n° 14) constituant en corporation la Compagnie de la rivière des Sauvages (M. Béland) 1ère l., 540 ; 2e l., 797 ; 3e l., 1649 ; amendements du Sénat (mot. Marcil) 2692.
Bill (n° 15) concernant la Compagnie du pont de chemin de fer et de tunnel de la rivière Sainte-Claire (M. Ingram) 1ère l., 540 ; 2e l., 797 ; 3e l., 1308.
Bill (n° 16) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada (M. Douglas) 1ère l., 540 ; 2e l., 872 ; en comité, 2683 ; 3e l., 2686.
Bill (n° 17) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du lac Bennett (M. Morrison) 1ère l., 540 ; 2e l., 797.
Bill (n° 18) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer da la Mine de Velours (Rossland) (M. Galliher) 1ère l., 540 ; 2e l., 797 ; 3e l., 1308.
BILLS—*Suite.*
Bill (n° 19) concernant la bibliothèque de droit de Régina (M. Fitzpatrick) 1ère l., 540 ; 2e l., 1233.
Bill (n° 20) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Battleford au lac Lenore (M. Calvert) 1ère l., 624; 2e l., 873 ; 3e l., 1308.
Bill (n° 21) concernant la Compagnie du chemin de fer de Port-Dover, Brantford, Berlin et Goderich, et à l'effet de changer son nom en celui de " Compagnie du chemin de fer de Grande Vallée " (M. Heyd) 1ère l., 624 ; 2e l., 873 ; en comité, 1644 ; 3e l., 1645.
Bill (n° 22) constituant en corporation le bureau du collège presbytérien, Halifax (M. Fraser) 1ère l., 646 ; 2e l., 873 ; 3e l., 2043.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie des chemins de fer d'Ontario, de la Baie d'Hudson et de l'Ouest (M. Dyment) 1ère l., 646 ; 2e l., 873
Bill (n° 24) concernant la Compagnie du pont Union de Windsor à Détroit (M. Cowan) 1ère l., 646 ; 2e l., 873 ; en comité, 1645 ; 3e l., 1647; amend. du Sénat (mot. Calvert)2692.
Bill (n° 25) modifiant l'Acte des chemins de fer (M. Guthrie) 1ère l., 646.
Bill (n° 26) concernant la Compagnie du chemin de fer Québec et lac Huron (M. Malouin) 1ère l., 752 ; 2e l., 904 ; en comité, 1647 ; 3e l., 1648.
Bill (n° 27) modifiant l'Acte des élections fédérales, de 1900 (M. Clancy) 1ère l., 752 ; mot. pour 2e l., 1157.
Bill (n° 28) concernant les compagnies de télégraphe et de téléphone (M. Fitzpatrick) 1ère l., débat, 752 ; 2e l., 1233 ; retiré, 5002.
Bill (n° 29) constituant en corporation la Compagnie canadienne d'assurance sur la vie, la Souveraine (M. Campbell) 1ère l., 799 ; 2e l., 905 ; 3e l., 2043.
Bill (n° 30) constituant en corporation la Compagnie de terres et de prêt de Sydney (à responsabilité limitée) (M. Kendall) 1ère l., 799 ; 2e l., 905.
Bill (n° 31) concernant la Compagnie du chemin de fer de Buffalo et la Compagnie du chemin de fer Intercolonial (M. Osler) 1ère l., 829 ; 2e ., 905 ; en comité, 1648 ; 3e l. 1648.
Bill (n° 32) modifiant la loi de conciliation de 1900 (M. Puttee) 1ère l., 903.
Bill (n° 33) modifiant le code pénal de 1892 (M. German) 1ère l., 904.
Bill (n° 34) amendant la loi restreignant l'importation et l'emploi des aubains, ch. 11, 60-61 Vic. (M. Charlton) 1ère l., 904.
Bill (n° 35) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à Ottawa (M. Campbell) 1ère l., 984 ; 2e l., 1270 ; 3e ., 2487.
Bill n° 36) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Colombie Anglaise au Yukon(M. Riley) 1ère l., 984 ; 2e l., 1270.
Bill (n° 37) constituant en corporation la Compagnie manufacturière des chutes de Sprague (à responsabilité limitée) (M. Emmerson) 1ère l., 984 ; 2e l., 1270 ; en comité, 1700, 2041, 2209.
Bill (n° 38) concernant la Compagnie du pont de Montréal (M. Belcourt) 1ère l., 984 ; 2e l., 1270 ; mot. Bickerdike pour renvoi au comité des chemins de fer de son quatrième rapp., 2074.
Bill (n° 39) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du Saint-Laurent et du Nord (M. Bureau) 1ère l., 984 ; 2e l., 1270 ; en comité, 2210 ; 3e l., 2212.

BILLS—*Suite.*
Bill (n° 40) concernant les pensions de retraite aux officiers de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 985 ; 2e l., 2498 ; en comité, 2498, 3330 ; 3e l., 3428.
Bill (n° 41) pour modifier l'Acte des cours Suprême et de l'Echiquier (M. L. P. Demers) 1ère l., 1088.
Bill (n° 42) amendant la loi des chemins de fer de 1888 (M. Scott) 1ère l., 1088.
Bill (n° 43) concernant la Compagnie du chemin de fer et de navigation de Vancouver, de Victoria et de l'est (M. Maxwell) 1ère l., 1133 ; 2e l., 1308 ; 3e l., 2907.
Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique (M. McCarthy) 1ère l., 1134 ; 2e l., 1308 ; 3e l., 2219.
Bill (n° 45) modifiant l'Acte des compagnies (M. Thompson) 1134.
Bill (n° 46) constituant en corporation la Compagnie du pont du détroit de Canso (M. McLennan) 1ère l., 1232 ; 2e l., 1467 ; en comité, 2212, 2236.
Bill (n° 47) constituant en corporation l'Association des manufacturiers canadiens (M. Campbell) 1ère l., 1232 ; 2e l., 1308 ; 3e l., 2043.
Bill (n° 48) constituant en corporation la Compagnie du pont de Montréal et du Saint-Laurent (M. Madore) 1ère l., 1232 ; 2e l., 1308.
Bill (n° 49) autorisant la commission des brevets à faire droit à John Westron (M. Campbell) 1ère l., 1232 ; 2e l., 1307 ; 3e l., 2238.
Bill (n° 50) concernant la Compagnie du chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto (M. Calvert) 1ère l., 1232 ; 2e l., 1308.
Bill (n° 51) constituant en corporation la Compagnie de banque, de prêt et d'épargne de Dyment (M. McCarthy) 1ère l., 1232 ; 2e l., 1308 ; en comité, 4142 ; 3e l., 4143.
Bill (n° 52) concernant la Compagnie de navigation de la rivière Sainte-Claire et du lac Erié (Hon. M. Tisdale) 1ère l., 1307 ; 2e l., 1467 ; 3e l., 2219.
Bill (n° 53) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (M. Davis) 1ère l., 1307 ; 2e l., 1467 ; en comité, 2623, 2676 ; 3e l., 2683.
Bill (n° 54) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Terminal d'Essex (M. Calvert) 1ère l., 1352 ; 2e l., 1649 ; 3e l., 3362.
Bill (n° 55) concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit (M. Sutherland, Essex) 1ère l., 1352 ; 2e l., 1649 ; 3e l., 4605.
Bill (n° 56) concernant les dommages résultant des incendies causés par les chemins de fer (M. L. P. Demers) 1ère l., 1352.
Bill (n° 57) concernant la Compagnie de force Ontario des Chutes de Niagara (M. German) 1ère l., 1467 ; 2e l., 1705 ; 3e l., 2686.
Bill (n° 58) pour amender le code pénal de 1892 (M. Cowan) 1ère l., 1467.
Bill (n° 59) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie James (M. McCormick) 1ère l., 1518 ; 2e l., 1705 ; 3e l., 2686.
Bill (n° 60) modifiant l'Acte de tempérance du Canada (M. Flint) 1518.
Bill (n° 61) modifiant le code pénal (M. McCarthy) 1ère l., 1518.

BILLS—*Suite.*
Bill (n° 62) concernant la Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike (M. Morrison) 1ère l., 1596 ; 2e l., 1705 ; 3e l., 2686.
Bill (n° 63) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Medecine-Hat et d'Alberta-nord (M. Douglas) 1ère l., 1596 ; 2e l., 2043 ; 3e l., 2907.
Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie de coton Cosmos (M. Flint) 1596 ; 2e l., 1705 ; en comité, 2687 ; mot. pour 2e. l., 2905 ; 3e l., 2906.
Bill (n° 65) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Yukon-Pacifique (M. McCreary) 1ère l., 1596 ; 2e l., 2043 ; 3e l., 3362 ; amend. du Sénat, 4598.
Bill (n° 66) concernant la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Nord (M. Lemieux) 1ère l., 1596 ; 2e l., 2043 ; 3e l., 2686.
Bill (n° 67) constituant la Compagnie du chemin de fer du littoral du Yukon (M. Maxwell) 1ère l., 1596 ; 2e l., 1705.
Bill (n° 68) concernant la Compagnie du chemin de fer des Comtés du Centre (M. Edwards) 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; en comité, 2906 ; 3e l., 2907.
Bill (n° 69) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Guthrie) 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; en comité, 3142 ; 3e l., 3144.
Bill (n° 70) constituant en corporation la Compagnie de carabines Ross (M. Thompson) 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; en comité, 2688 ; 3e l., 2692.
Bill (n° 71) concernant la Compagnie des filatures de coton du Dominion (à responsabilité limitée) (M. Legris) 1ère l., 1698; 2e l., 2044; 3e l., 2907.
Bill (n° 72) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-nord à Omineca (M. Morrison) 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; en comité, 2686 ; 3e l., 2687.
Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie de force motrice, de chemin de fer et de navigation de la Rive Nord (M. McCarthy) 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; en comité, 3144 ; 3e l., 3165.
Bill (n° 74) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Brockville et Saint-Laurent (M. Thompson) 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; 3e l., 2907.
Bill (n° 75) constituant en corporation la Compagnie de steamers tubulaires de Knapp (M. Calvert) 1ère l., 1698 ; 2e l., 2044 ; en comité, 2623 ; 3e l., 2623.
Bill (n° 76) modifiant l'Acte du pilotage (M. Fitzpatrick) 1ère l., 1698 ; 2e l., 2509 ; en comité, 2509 ; 3e l., 3327.
Bill (n° 77) pourvoyant à la nomination de juges suppléants de la cour Suprême en certains cas (M. Fitzpatrick) 1ère l., 1698 ; retiré, 5095.
Bill (n° 78) concernant la Compagnie de chemin de fer Trans-Canada (M. Malouin) 1ère l., 1783 ; 2e l., 2044.
Bill (n° 79) constituant en corporation la Banque de la Couronne du Canada (M. Guthrie) 1ère l., 1880 ; 2e l., 2041 ; en comité, 2623 ; 3e l., 2623.
Bill (n° 80) constituant en corporation la Compagnie du canal Huron et Erié (M. Calvert) 1ère l., 1924 ; 2e l., 2693.
Bill (n° 81) constituant en corporation la Compagnie télégraphique canadienne du Nord (M. Davis) 1ère l., 2005 ; 2e l., 2238 ; 3e l., 4605.

BILLS—*Suite.*
Bill (n° 82) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nepigon (M. Campbell) 1ère l., 2005.
Bill (n° 83) constituant en corporation la Compagnie des messageries Canadienne du Nord (M. Davis) 1ère l., 2005 ; 2e l., 2220 ; 3e l., 3165.
Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté (M. McColl) 1ère l., 2005 ; 3e l., 3362.
Bill (n° 85) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud (M. Geoffrion) 1ère l., 2005 ; 2e l., 2487 ; en comité, 4597 ; 3e l., 4597.
Bill (n° 86) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim (M. Parmelee) 1ère l., 2005 ; 2e l., 2219 ; mot. Cowan pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 3218.
Bill (n° 87) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec-sud (M. Geoffrion) 1ère l., 2005 ; 2e l., 2219 ; 3e l., 4605.
Bill (n° 88) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine Hat M. Scott) 1ère l., 2005 ; 2e l., 2238 ; 3e l., 2907.
Bill (n° 89) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Canada Central (M. Scott) 1ère l., 2074 ; 2e l., 2907 ; 3e l., 4605.
Bill (n° 90) constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie, de l'Amérique Britannique (M. Stephens) 1ère l., 2084 ; 2e l., 2487.
Bill (n° 91) concernant la Compagnie du chemin de fer de Timagami (M. McCarthy) 1ère l., 2084 ; 2e l., 2238 ; 3e l., 2907.
Bill (n° 92) modifiant l'Acte des chemins de fer de façon à pourvoir à la sécurité des employés de chemins de fer (M. Smith, Vancouver) 1ère l., 2084.
Bill (n° 93) concernant la Compagnie des chemins de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest (M. Oliver) 1ère l., 2163 ; 2e l., 2487 ; 3e l., 3165.
Bill (n° 94) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton (M. Barker) 1ère l., 2163 ; 2e l., 2238.
Bill (n° 95) constituant en corporation la Penny Bank (M. Osler) 1ère l., 2163 ; 2e l., 2693.
Bill (n° 96) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et de Kéwatin (M. McCreary) 1ère l., 2163 ; 2e l., 2693 ; 3e l., 3655.
Bill (n° 97) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de force du Canada (M. Cowan) 1ère l., 2163 ; 2e l., 2907.
Bill (n° 98) constituant en corporation la Compagnie du chemin souterrain de Montréal (M. McCarthy) 1ère l., 2163 ; 2e l., 2693 ; en comité, 4447, 4540, 4596 ; 3e l., 4597.
Bill (n° 99) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du sud (M. L. P. Demers) 1ère l., 2163 ; 2e l., 2487 ; 3e l., 3655.
Bill (n° 100) constituant en corporation la Compagnie de force de Toronto et Niagara (M. Campbell) 1ère l., 2163 : 2e l., 2907 ; en comité, 3642 ; 3e l., 3655.
Bill (n° 101) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Nipigon (M. Campbell) 1ère l., 2163 ; 2e l., 2487 ; 3e l., 3882.

BILLS—*Suite.*
Bill (n° 102) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Gaspé et de l'Ouest (M. Talbot) 1ère l., 2163 ; 2e l., 2488 ; en comité, 4597, 4675 ; 3e l., 4696.
Bill (n° 103) concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain et du Saint-Laurent (M. Malouin) 1ère l., 2163 ; 2e l., 2238 ; en comité, 3144 ; 3e l., 3144.
Bill (n° 104) pour modifier et refondre la loi concernant les chemins de fer (M. Blair) 1ère l., 2445 ; retiré, 5002.
Bill (n° 105) modifiant l'Acte des lettres de change, de 1890 (M. Fitzpatrick) 1ère l., 2469 ; 2e l., 3530 ; en comité, 3530 ; 3e l., 3530.
Bill (n° 106) modifiant l'Acte des postes (M. Mulock) 1ère l., 2496 ; 2e l., 4055 ; en comité, 4055 ; 3e l., 4094.
Bill (n° 107, lettre I, du Sénat) concernant le canal de Montréal, Ottawa et la baie Georgienne (M. Belcourt) 1ère l., 2732 ; 2e l., 2907 ; en comité, 3362, 4436 ; 3e l., 4447.
Bill (n° 108) amendant le code pénal de 1892 (M. Russell) 1ère l., 2583.
Bill (n° 109) constituant la caisse de pension de la banque Molson (M. Osler) 1ère l., 3323 ; 2e l., 3563 ; 3e l., 4095.
Bill (n° 110) concernant la constitution légale des chemins de fer (M. Guthrie) 1ère l., 2864.
Bill (n° 111) modifiant l'Acte d'inspection générale (M. McCarthy) 1ère l., 2866.
Bill (n° 112) modifiant l'Acte d'immigration (M. Sifton) 1ère l., 2867 ; 2e l., 3751 ; en comité, 3751 ; amend. lus et adop., 3786 ; 3e l., 3945-51 ; amend. du Sénat, 4833.
Bill (n° 113) modifiant l'Acte du territoire du Yukon et ses amendements (M. Fitzpatrick) 1ère l., 2868 ; 2e l., en comité, 3793 ; 3e l., 3794.
Bill (n° 114) modifiant l'Acte de la cour de l'Echiquier (M. Fitzpatrick) 1ère l., 2868 ; 2e l., 3530 ; en comité, 3530 ; 3954 ; 3e l., 3954.
Bill (n° 115) modifiant l'Acte de la preuve au Canada, de 1893 (M. Fitzpatrick) 1ère l., 2869 ; 2e l., 3532 ; en comité, 3532 ; 3e l., 3532.
Bill (n° 116) modifiant la disposition relative aux taux de péage mentionnés au ch. 1 des statuts de 1881, concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Fitzpatrick) 1ère l., 2950 ; 2e l., 3953 ; en comité, 3953 ; 3e l., 3954.
Bill (n° 117) modifiant de nouveau l'Acte de 1894, relatif à la conservation du gibier dans les territoires organisés (M. Sifton) 1ère l., 2959 ; 2e l., 3786 ; en comité, 3786 ; 3e l., 3786.
Bill (n° 118) pour faire droit à James Brown, —M. Clarke, 1ère l., 3528 ; 2e l., 3656 ; en comité, 4141 ; 3e l., 4142.
Bill (n° 119) amendant de nouveau la loi du Territoire du Yukon (M. Sifton) 1ère l., 3139 ; 2e l., 3851 ; en comité, 3851 ; 3e l., 3853, mot.; en comité, 4509, 4554 ; 3e l., 4557.
Bill (n° 120) amendant la loi des terres fédérales (M. Sifton) 1ère l., 3140 ; 2e l., en comité, 3786, 3850 ; 3e l., 3851 ; retiré, 5002.
Bill (n° 121) amendant de nouveau la loi des Territoires du Nord-Ouest (M. Sifton) 1ère l., 3141 ; 2e l., en comité, 3e l., 3790.
Bill (n° 122) amendant de nouveau la loi restreignant l'importation et l'emploi des étrangers (M. Smith, Vancouver) 1ère l., 3141.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 123) constituant en corporation le chemin de fer du Canada-Oriental (M. Fraser) 1ère l., 3218 ; 2e l., 3362 ; 3e l., 4095.

Bill (n° 124) modifiant l'Acte des pensions du service civil, de 1898 (M. Fielding) 1ère l., 3252 ; 2e l., en comité, 3792 ; 3e l., 3793.

Bill (n° 125) amendant la charte de la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest (M. Champagne) 1ère l., 3528 ; 2e l., 3656 ; 3e l., 4605.

Bill (n° 126) pour conférer la personnalité civile à l'évêque de Moosonee (M. Taylor) 1ère l., 3426 ; 2e l., 3656 ; 3e l., 4144.

Bill (n° 127) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à George M. Depew (M. McCarthy) 1ère l., 3742 ; 2e l., 4095 ; en comité, 4720 ; retiré, 4720.

Bill (n° 128) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur (M. Taylor) 1ère l., 3323 ; 2e l., 3655.

Bill (n° 129) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Oriental (M. Taylor) 1ère l., 3323 ; 2e l., 3655.

Bill (n° 130) concernant la Compagnie de chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson (M. Cowan) 1ère l., 3323 ; 2e l., 3656 ; 3e l., 4605.

Bill (n° 131) concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord (M. Cowan) 1ère l., 3323 ; 2e l., 3656 ; 3e l., 4605.

Bill (n° 132) modifiant l'Acte concernant la constitution des chambres de commerce (sir Richard Cartwright) 1ère l., 3323 ; 2e l., 4155 ; en comité, 4150 ; 3e l., 4155.

Bill (n° 133) modifiant l'Acte du parc des Montagnes rocheuses (M. Sifton) 3323 ; 2e l., en comité, 3790 ; 3e l., 3791.

Bill (n° 134) concernant la représentation du territoire du Yukon dans la Chambre des communes (M. Sifton) 1ère l., 3324 ; 2e l., en comité, 3791, 4491, 4606 ; 3e l., 4607 ; amend. du Sénat (adop.) 5003-5004.

Bill (n° 135) modifiant l'Acte des pétitions de droit (M. Fitzpatrick) 1ère l., 3325 ; 2e l., 3954 ; en comité, 3954 ; 3e l., 3958.

Bill (n° 136) modifiant l'Acte relatif à la marque des colis de fruits, de 1901 (M. Fisher) 1ère l., 3325 ; 2e l., 4148 ; en comité, 4148 ; 3e l., 4154 ; amend. du Sénat, 4730.

Bill (n° 137) modifiant le ch. 41 des statuts de 1901, concernant l'administration de la justice dans le territoire du Yukon (M. Fitzpatrick) 1ère l., 3529 ; 2e l., 3958 ; en comité, 3958 ; 3e l., 3958.

Bill (n° 139) amendant l'Acte de la cour de l'Echiquier (M. Fitzpatrick) 1ère l., 3529 ; retiré, 4607.

Bill (n° 140) constituant en corporation l'évêque de l'Eglise catholique grêco-russe orthodoxe pour l'Amérique du Nord et les Iles Aléoutiennes, et chacune des paroisses et missions de la dite église dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest (M. Oliver) 1ère l., 3641 ; 2e l., 3882, 4095 ; en comité, 4696 ; 3e l., 4720.

Bill (n° 141) modifiant l'Acte concernant l'empaquetage de certaines denrées (sir Richard Cartwright) 1ère l., 3641 ; 2e l., 4269 ; en comité, 4269, 4378 ; 3e l., 4379.

Bill (n° 142) modifiant de nouveau l'Acte d'inspection générale (sir Richard Cartwright) 1ère l., 3641 ; 2e l., 4269 ; en comité, 4269 ; 3e l., 4269.

BILLS—*Suite.*

Bill (n° 143) concernant la Compagnie canadienne de téléphone Bell (M. Belcourt) 1ère l., 3742 ; 2e l., 4095 ; 3e l., 4605.

Bill (n° 144) constituant en corporation la banque Métropolitaine (M. Belcourt) 1ère l., 3742 ; 3e l., 4606 ; 3e l., 4721.

Bill (n° 145) concernant la Compagnie de chemin de fer d'Alberta-occidental, 1ère l., 2e l., 4095.

Bill (n° 146) concernant le règlement des conflits entre les compagnies et les employés de chemins de fer (M. Mulock) 1ère l., 3742 ; retiré, 5003.

Bill (n° 147) modifiant l'Acte de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (le premier ministre) 1ère l., 3751 ; 2e l., 4270 ; en comité, 4270.

Bill (n° 148) concernant la Compagnie du pont de Montréal (M. Bickerdike) 1ère l., 3937 ; 2e l., 4605.

Bill (n° 149) pour amender l'Acte concernant les titres des terres, 1894 (M. Sifton) 1ère l., 3937 ; 2e l., 4381 ; en comité, 4381 ; 3e l., 4382.

Bill (n° 150) pour amender l'Acte des poids et mesures (M. Campbell) 1ère l., 4054.

Bill (n° 151) concernant la rémission des peines (M. Fitzpatrick) 1ère l., 4054 ; 2e l., 4607 ; en comité, 4607 ; 3e l., 4607.

Bill (n° 152) amendant de nouveau les dispositions du chapitre 183 des Statuts revisés au sujet de l'école industrielle et du refuge Saint-Patrice d'Halifax (M. Fitzpatrick) 1ère l., 4054 ; 2e l., 4729 ; en comité, 4729 ; 3e l., 4730.

Bill (n° 153) concernant la Compagnie de chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack (M. Pringle) 1ère l., 4140.

Bill (n° 154) amendant l'Acte de naturalisation, chapitre 113 des Statuts refondus (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 4140 ; 2e l., 4509 ; en comité, 4509 ; 3e l., 4509.

Bill (n° 155) amendant l'Acte des chemins de fer (M. Blair) 1ère l., 4145 ; 2e l., 4607-08 ; en comité, 4607-08 ; 3e l., 4632.

Bill (n° 156) concernant la taxe sur les immigrants chinois (sir Richard Cartwright) 1ère l., 4146 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4379 ; 3e l., 4379.

Bill (n° 157) autorisant au moyen d'emprunts le prélèvement de certaines sommes pour le service public (M. Fielding) 1ère l., 4148; 2e l., 4382 ; en comité, 4382 ; 3e l., 4385.

Bill (n° 158) constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie Union (M. Ingram) 1ère l., 4264 ; 2e l., 4605 ; 3e l., 4721.

Bill (n° 159) constituant en corporation la "Maritime Stock Breeders' Association" (M. Fisher) 1ère l., 4368 ; 2e l., 4639 ; en comité, 4639 ; 3e l., 4640.

Bill (n° 160) constituant en corporation la Compagnie des comptables autorisés du Dominion (M. Belcourt) 1ère l., 4264 ; 2e l., 4599-4605 ; en comité, 4722 ; 3e l., 4723.

Bill (n° 161) concernant la constitution en corporation par lettres patentes, des compagnies par actions (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 4268 ; 2e l., 4835 ; en comité, 4835, 5087 ; 3e l., 5094.

Bill (n° 162) modifiant l'Acte des Grains du Manitoba, de 1900 (sir Richard Cartwright) 1ère l., 4268 ; 2e l., 4379 ; en comité, 4379 ; 4511 ; 3e l., 4606.

BILLS—*Suite.*
Bill (n° 163) pour faire droit à Samuel Nelson (M. Flint) 1ère l., 4368 ; 2e l., 4606, 4720 ; en comité, 4720 ; 3e l., 4721.
Bill (n° 164) amendant la loi de 1899, relative à la ville d'Ottawa (M. Fielding) 1ère l., 4368 ; 2e l., 4632 ; en comité, 4632 ; 3e l., 4634.
Bill (n° 165) concernant le cabotage (M. Paterson) 1ère l., 4386 ; en comité, 4634 ; 3e l., 4729.
Bill (n° 166) constituant en corporation la Banque des Garanties du Canada (M. Calvert) 1ère l., 4488 ; 2e l., 4606 ; 3e l., 4721.
Bill (n° 167, du Sénat) concernant la Compagnie d'assurance maritime Royale (M. Marcil, Bonaventure) 1ère l., 4595 ; 2e l., 4606 ; 3e l., 4721.
Bill (n° 168) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public, pour les exercices finissant respectivement le 30 juin 1902 et 1903 (M. Fielding) 1ère l., 5104 ; 2e l., 5104 ; en comité, 5104 ; 3e l., 5104.
Bill (n° 169) amendant le tarif douanier de 1897 (M. Fielding) 1ère l., 5009 ; 2e l., 5009 ; en comité, 5009 ; 3e l., 5009.
Biologie maritime, station (sub.) 526.
Bishop, M. Henry, directeur de la poste à Bathurst, N.-B. (int. Emmerson) 4728.
Black Brook (Logieville) quai (sub.) 1047.
Blind River, quai (sub.) 1251.
Bœuf canadien, interdiction (observ. Boyd) 3857.
Bois créosoté, pour réparations générales aux quais, jetées et brise-lames (sub.) 1040.
Boitte, entrepôt frigorifique (sub.) 567.
Bouillon, Dr. Alfred, Matane (int. Casgrain) 2872.
Boularderie Centre, quai (sub.) 1021.
Brae, I. P.-E., brise-lames, rép. (sub.) 4653.
Brevets, registre (sub.) 337 ; classification, et échange avec les Etats-Unis (sub.) 357.
Brochure intitulée : " Règlements pour les Associations de tir " (int. Léonard) 2241.
Brockville, salle d'exercices (sub.) 4203.
Bronte, havre de (int. Henderson) 135 ; phare dans le havre de (int. Henderson) 135 ; améliorations au havre (sub.) 1254.
Budget, mot Fielding pour comité des voies et moyens de prélever subsides à accorder à Sa Majesté, et amend. Borden (discussion) : MM. Fielding, 1309 ; Borden, 1340 ; sir Richard Cartwright, 1370 ; Osler, 1414 ; Heyd, 1476 ; Smith (Wentworth-sud) 1488 ; McKinnon, 1509; Blain, 1519 ; Morrison, 1532 ; Charlton, 1551 ; Edwards, 1571 ; J. Robinson, 1580 ; Brock, 1586 ; Smith (Vancouver) 1596 ; Clarke, 1632, 1649 ; Hughes (King) 1672 ; Johnston (Cardwell) 1676 ; Oliver, 1683 ; Bell, 1710 ; Johnston (Cap-Breton) 1745 ; Sproule, 1757 ; Davis, 1779, 1786 ; R. F. Sutherland (Essex) 1827 et suiv. ; Hackett, 1841 ; Bourassa, 1856, 1882 ; Richardson, 1897 ; Fraser, 1905 ; Porter, 1924 ; Kendall, 1849 ; Rosamond, 1983 ; Holmes, 1994 ; Pringle, 2009 ; Turgeon, 2029, 2044 : Lavell, 2051 ; MacLaren, 2065 ; Taylor, 2090 ; Scott, 2110 ; Roche (Marquette) 2126 ; Demers (Iberville) 2144 ; LaRivière, 2154 ; Fisher, 2164 ; Broder, 2201, 2220 ; Lennox, 2225, 2244 ; Wade, 2263 ; Northrup, 2286 ; Ward, 2301 ; Kendrey, 2307 ; Paterson, 2315 ; Clancy, 2356 ; Henderson, 2382 ; Lemieux, 2415 ; Pope, 2430 ; Ganong, 2440.
Bulletins de vote, élections de Saint-Jacques et de Laval, impression (int. Monk) 159 ; gratification pour plan (sub.) 4354.
Burlington, quai (sub.) 1023 ; chenal, réparations à la jetée (sub.) 1254.
CABINET, remaniements dans le (int. Borden) 157 ; débat : MM. le premier ministre, 421 ; l'Orateur, 424 ; R. L. Borden, 424 ; Tisdale, 426 ; le ministre de la Justice, 428:
Cabotage (mot. Fitzpatrick pour comité sur résol.) 4145 ; (en comité sur résol.) 4269 ; 2e l. et adop., 4385-86 ; observ. Kaulback, 5047.
Cacouna, et gare du chemin de fer, transport de la malle entre (int. Monk) 2243.
Cales-sèches à Lévis, Kingston et Esquimalt, dépenses d'exploitation (sub.) 4242.
Callendar, quai, rép. (sub.) 4666.
Cameron, M. E. R., arbitrage Lussier, frais (sub.) 4292.
Campobello (plage de Wilson) brise-lames, rép. et const. (partie) (sub.) 4655.
Canada, Australie et Nouvelle-Zélande, transport câbles sous-marins, etc. (mot. Campbell pour doc.) 156.
Canal de Burlington, jetées, rép. pour compléter (sub.) 4666.
Canal de Chambly, état de la partie supérieure (int. Demers, Iberville) 2088.
Canal de Cornwall, réparations et frais d'exploitation (sub.) 4335.
Canal de la Culbute, indemnités pour inondation (sub.) 4305, 4334.
Canal Lachine, réparation des écluses (sub.) 4054 ; appareils électriques (sub.) 4323 ; pavage de la rue du Moulin (sub.) 4332 ; déversoir, reconstruction (sub.) 4332.
Canal de la Pointe Farran (sub.) 4324.
Canal de Québec, bornages, études préliminaires (sub.) 4304.
Canal Rideau (sub.) 4946.
Canal de Soulanges, pouvoirs hydrauliques le long du (mot. Bennett pour doc.) 645 ; (sub.) 4328.
Canal de la Tay, paiements aux employés, et recettes (int. Legris) 2087.
Canal de la Trent, construction (à voter de nouveau) (sub.) 4022, 5078 ; dragage des hauts fonds, rivières Trent et Otonabee (sub.) 4293.
Canal Welland, améliorations à l'entrée de Port Colborne (sub.) 4038 ; pour terminer bassin de l'ouest à Port-Dalhousie (sub.) 4330; pour renforcer mur à la tête de l'écluse (sub.) 4331 ; pile et travée, pont Montrose, rivière Chippewa, construction (sub.) 4832 ; pouvoirs hydrauliques (int. Holmes) 419 , 763; (int. Lancaster) 1708.
Canaux, dépenses (int. Davis) 802 ; réparations et frais d'entretien (sub.) 4317.
Canaux du Saint-Laurent, employés (int. Henderson) 2240.
Canaux de la vallée de la Trent et du lac Rice (int. Ward) 421.
Cap Hopewell, jetée (int. sir Chs H. Tupper) 1473.
Capitaines et seconds, examens (sub.) 522.
Cap Tourmentin, brise-lames, réparations (sub.) 1047 ; coffrage en bois créosoté (sub.) 4655.
Caraquet, quai (sub.) 1048.
Carillon et Grenville, jetée directrice, reconstruction (sub.) 4304.
Carnduff, T.N.-O., palais de justice (sub.) 854.
Cascumpec, port de, pour combler ouverture sur le littoral (sub.) 1038 ; feu d'alignement aux buttes de sable (int. Hackett) 1089.
Cens électoral, loi, somme supplémentaire (sub.) 4353.
Chadwick, M. Robert, nomination (mot. Taylor pour doc.) 827.
" Chambly Manufacturing Company ", requête et plans (mot. L. P. Demers pour doc.) 3742.

Chambre des communes, représentation (int. Clarke) 2694 ; papeterie, somme supplémentaire (sub.) 4350.
Champs de tir en aval de Montréal (int. Monk) 2240.
Chance Harbour, brise-lames (sub.) 1049.
Chapel Point, jetée, rép. (sub.) 4654.
Charlesville, brise-lames (sub.) 4649.
Chemins à barrières de Montréal (mot. Léonard pour doc.) 489.
Chemins de fer canadiens, employés sur (int. Puttee) 420 ; rails d'acier sur (int. Ganong) 764 ; accidents depuis 1890 (mot. Erb pour doc.) 2486.
Chemin de fer Canadien du Pacifique (doc. concernant capital-actions (prod.) 130 ; paiement d'intérêt au, sur transport du fret (sub.) 4242 ; impôts sur terres (int. Oliver) 5086 ; (mot. Scott) 5101.
Chemins de fer, commission des (int. Robinson) 132 ; taux de fret sur (int. Kemp) 458 ; subventions aux (int. Clarke) 458 ; lettres patentes accordées aux, pour terres (int. Oliver) 2008 ; (int. Scott) 2695 ; imputable sur le capital (sub.) 2884 ; aide au chemins de fer (observ. Haggart) 5004.
Chemin de fer de Charlottetown à Murray-Harbour, soumissions (observ. Haggart) 4306 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, locomotives pour (int. Clarke) 1134 ; loyer, Grand Tronc (sub.) 3534 ; gages des cantonniers et autres ouvriers (mot. Logan) débat, 3720.
Chemins de fer et Canaux, ministère, contrats signés (mot. Puttee pour doc.) 645 ; ingénieurs, dessinateurs, messagers, etc. (sub.) 4315 ; employés, supplément, 4318, 4336.
Chemin de fer de prolongement vers l'est, Nouvelle-Ecosse (int. Bell) 800 ; arbitrage, paiement aux arbitres et sténographes de la moitié de leur honoraires (sub.) 4364.
Chemin de fer de la rivière Stickine au lac Teslin, indemnité à MM. Mackenzie et Mann, entrepreneurs (sub.) 4891 et suiv.
Chemin de fer de Témiscouata et l'Intercolonial, passage des wagons (int. Gauvreau) 1880.
Chenal des navires dans le Saint-Laurent (sub.) 576.
Chenal du nord (sub.) 4052, 4325.
Chevaux, droit sur les, observ. Boyd (débat) : 1234.
Chéticamp, pointe de, quai (sub.) 1024.
Cheverie, brise-lames, prolongement (sub.) 4649.
Chittick, M. F. C., promotion (sub.) 4997.
Chutes de Burke, rivière Magnetawan, quai (sub.) 4666.
Cible Peters et tube Morris (int. Hughes) 455.
Ciments canadiens et étrangers (int. Osler) 1473.
Ciments de Portland (int. Osler) 1470.
Circulaire, publication par M. P. Landry (int. Béland) 2472.
Clegg, M. Samuel, Peterborough, emploi (int. Ward) 4727.
Climat du Canada (int. Hughes) 1470.
Clinton, M. David, directeur de la poste, Wellington, Ont., destitution (mot. Alcorn pour doc.) 2698.
Clinton, Ont., édifice public (sub.) 735.
Cobourg, construction d'un dépôt d'armes (sub.) 737 ; dragage et réparations au quai (sub.) 4666.
Collège militaire royal, rapp. du bureau des visiteurs (int. Hughes) 453 ; annexe pour gymnase et hôpital (sub.) 746.
Collegiate Institute, cadets du (int. Clarke) 247.
Collingwood, havre (int. Tolton) 765 ; améliorations (sub.) 1255 ; dragage (sub.) 4666.
Colombie Anglaise, désaveu d'une de ses lois (mot. Bourassa pour doc.) 139 ; lignes télégraphiques (int. Monk) 160 ; juge en chef (int. Tupper) 624 ; édifices fédéraux (sub.) 878 ; creusage (sub.) 3304 ; pêcheries (int. Earle) 3327 ; Sauvages, médecins et remèdes (sub.) 4270 ; navigation sur les côtes, observ. Earle (sub.) 5059.
Colons indigents de la Saskatchewan, secours (sub.) 4280.
Comité des bills d'intérêt particulier, 10e rapp. (mot. Galliher pour adop.) 4721.
Comité des chemins de fer et canaux (mot. Laurier) pour ajouter le nom de M. Robinson (Elgin) à liste des membres, 1307.
Comité des comptes publics, rapports (mot. Fraser) 203, 828, 1133 ; int. Borden) 449 ; (débat sur mot. Bell contre 3e rapp.) 1424 ; enquête, dépenses pour l'Intercolonial et chemin de l'I.P.-E. (mot. Haggart) 3251, 3256 ; (mot. Taylor pour doc.) 4013 ; (mot. Kemp in re Gaudry) 4367.
Comité mixte des impressions (mot. Laurier) 130 ; (mot. Flint pour adop. du 3e rapp.) 4672 ; (mot. Marcil, Bonaventure) en amend., 4672.
Comités permanents (mot. Laurier) 6 ; comité spécial pour préparer listes des membres des (mot. Laurier) 6 ; rapp. du dit comité et listes des membres des (prod.) sir Wilfrid Laurier, 123 ; (mot. Laurier pour adop.) 129 ; (mot. Laurier pour ajouter nom de M. Carroll à liste) 1088 ; (mot. Laurier pour ajouter nom de M. Loy) 2584 ; (mot. Laurier pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 4141.
Comité permanent des banques et du commerce, nouveaux membres (mot. Laurier) 2495.
Commandant général, émoluments (int. Hughes) 627.
Commerce, ministère (sub.) 541 ; aide aux écritures et autre, impression et papeterie (sub.) 543 ; un commis de deuxième classe, appointements (sub.) 4559.
Commerce interimpérial, résol. des chambres de commerce, augs., droits sur le blé (int. Kemp) 3169.
Commerce privilégié dans les limites de l'empire (observ. Mclean) 2961 et suiv.
Commis de la session et commis surnuméraires (sub.) 242 ; (int. Sproule) 632.
Commissaires et agents du Canada dans le Royaume-Uni (int. Bourassa) 5085.
Commission de chemins de fer, renseignements (sub.) 4329.
Commission du havre de Montréal, vacance (int. Monk) 3938.
Commission géologique (sub.) 4136 ; appoint. d'un géologue accompagnant commission de la frontière internationale (sub.) 4274.
Commission mixte, détournement des eaux entre Etat-Unis et Canada (motion Hughes) 909.
Compagnie de chemin de fer et de manufacture Alexander Gibson (mot. Fraser pour renvoi de requête au comité des ordres permanents) 2863.
Compagnie de denrées Charles A. Bull (observ. Monk) 4837.
Compagnie "Dominion Securities", article de l'"Evening Post" (int. Borden) 4452.
Concessions forestières, vente par le gouvernement (int. Roche) 908 ; situation et vente (mot. Roche pour doc.) 1159.

Conférence intercoloniale de Londres ; dépenses des ministres qui y assisteront (sub.) 4356 ; (int.) Borden) 4451 ; observ. Borden (débat) : M. Borden, 4732 ; sir Wilfrid Laurier, 4750 ; M. Brock, 4759 ; M. Charlton, 4762 ; M. Haggart, 4768 ; le ministre de l'Agriculture. 4772 ; M. Sproule, 4776 ; M. Ross (Victoria) 4782 ; M. Lennox, 4786.
Conseil des métiers, de Québec, pétition au département du Travail et correspondance in re Cordonniers de Québec et Mgr Bégin (mot. Puttee pour doc.) 2487.
Conseils de la reine et du roi, nominations depuis 1896 (int. Lemieux) 3169.
Conseil privé, jugement in re Roy vs Compagnie du Pacifique (mot. Lemieux pour doc., et débat) 508 ; appels des colonies (mot. Lemieux pour doc.) débat, 3684.
Conseil privé du roi pour le Canada, bureau (sub.) 176.
Conserves, industrie des (int. Béland) 458 ; et commissaire des pêcheries (int. Béland) 627.
Corps permanents (int. Hughes) 419.
Côte-à-Comeau, brise-lames, réparations (sub.) 4649.
Cotons blanchis et non blanchis, droits (int. Madore) 628.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.) 236 ; registraire (mot. Fitzpatrick pour comité sur résol.) 3255 ; régistraire, appointemtns (en comité sur résol.) 3329.
Couronnement de Sa Majesté le roi (mot. Bourassa pour doc.) 155 ; détachement de cadets de Kingston (int. Porter) 3656 ; (observ. Porter) 3853 ; dépenses du premier ministre (sub.) 4356 ; détachement de milice (observ. Oliver) 4675 ; (mot. Bennett) 2474.
Cour Supérieure, Québec, brefs émis et jugements rendus (int. Lemieux) 452.
Cour Suprême du Canada, arrêtiste (sub.) 224 ; augmentation des appointements de M. L. A. Audette (sub.) 238 ; amendement à l'Acte de la cour Suprême (int. LaRivière) 420 ; congés accordés aux juges (int. Monk) 2242 ; juges ad hoc, gratifications (sub.) 4288.
Crediton, Ont., directeur du bureau de poste, décès (int. Sherritt) 3326.
Cribbon's Point, quai, réparations (sub.) 4649.
Crime d'incendie, commutations de sentences (mot. Monk pour doc.) 429.
Cross-Point, débarcadère isolé (à voter de nouveau) (sub.) 4658.
Cummings, M. E. J., allocation (sub.) 4337.

DAIM-ROUGE, palais de justice, prison provisoire et bureau des terres (à voter de nouveau) (sub.) 4641.
Débats, comité des (mot. Laurier) 7 ; 1er rapp., M. Holmes, 450 ; 3e rapp. (nom de M. W. Gascon) M. Charlton, 1231 ; M. Scott, 1352 ; 3e rapp. (mot. pour adop.) 1518, 1698 ; 4e rapp., traducteurs des Débats, augmentation d'appointements (mot. Champagne pour adop.) 4141, 4265 ; débat : M. Champagne, 4265 ; M. LaRivière, 4266 ; M. Clarke, 4267 ; sir Wilfrid Laurier, 4267.
Débats, compte rendu officiel des (observ. Sproule) 985.
Débats, publication, somme supplémentaire (sub.) 4350, 4365 ; édition française, distribution (int. Morin) 4353.
Dépenses autorisées par statut, montant probablement requis (sub.) 3322.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 1259.
Députés, nouveaux, 3, 64 ; présentés, 3, 67, 123, 623, 903, 2005, 2473.
Deseronto, édifice public (sub.) 744.
Destitutions pour motifs politiques (mot. Bell pour doc.) 438.
Destitutions, relevé (int. Bell) 4055.
Devlin, C. R., et ministère de l'Intérieur, correspondance (mot. Wilson pour doc.) 156, 460 ; et le " Witness " (int. Wilson) 633, 648.
Discours du Trône, 4 ; prise en considération (mot. Laurier) 6 ; discours du Trône, fin de la session, 5118.
Distilleries et fabriques, préposés à la surveillance, surcroît de service (sub.) 1211.
DIVISIONS :
Bill (n° 3) modifiant l'Acte des chemins de fer ; motion du ministre de la Marine et des Pêcheries pour que le bill soit lu une deuxième fois, mais avec l'entente qu'il sera renvoyé devant le comité des chemins de fer pour y être étudié, adoptée par 90 contre 50, 488.
Motion de M. Charlton:—Vu que le rapport de l'auditeur général est fait de telle manière que la dépense placée sous le contrôle de chaque département y figure comme partie distincte et séparée, il soit résolu—que chacune de ces parties soit à l'avenir publiée promptement, en la manière ordinaire, après qu'elle aura été préparée, rejetée par 96 contre 52, 795.
Motion de M. Monk pour production de toute correspondance qui a pu être échangée entre le gouvernement britannique et les autorités fédérales au sujet du nouveau traité anglo-allemand de 1898, rejetée par 107 contre 56, 822.
Motion de M. Bell (Pictou) : Que le troisième rapport du comité des comptes publics, soumis à la Chambre jeudi, le 13 mars, soit renvoyé devant le comité, avec instruction que M. P. S. Archibald, I.C., de Moncton, soit assigné à donner son témoignage devant le dit comité, rejetée par 101 contre 56, 1465.
Motion de M. Bickerdike (Saint-Laurent, Montréal) : Que la partie du quatrième rapport du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, relative au bill (n° 58) intitulé : Acte concernant la Compagnie du pont de Montréal, soit renvoyée au dit comité pour plus ample considération, rejetée par 85 contre 62, 2083
Amendement de M. Borden (Halifax) à motion Fielding, budget : Que cette Chambre, considérant que l'opération du tarif actuel ne donne pas satisfaction, est d'avis que ce pays a besoin d'une politique bien définie, accordant une protection suffisante à sa main-d'œuvre, à ses produits agricoles, à ses manufactures et industries, et qui puisse, en tout temps, assurer le marché du Canada aux Canadiens. Et tout en insistant toujours fortement sur la nécessité d'une semblable protection pour les intérêts canadiens, cette Chambre affirme sa foi en une politique de réciprocité et de préférence commerciales entre les diverses parties de l'empire, rejetée par 117 contre 61, 2444.
Motion de M. Cowan : Que le bill (n° 86) relatif à la Compagnie de houille et de chemin de fer de la Vallée du Daim-Rouge soit renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques pour plus ample délibération, adoptée par 87 contre 53, 3250-51.
Motion de l'hon. M. Haggart en amendement à la motion de l'hon. M. Fielding pour comité des subsides : Que le comité des comptes publics soit autorisé à faire une en-

DIVISIONS—*Suite.*

quête sur toutes les dépenses faites pour l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, depuis l'année 1895 jusqu'à présent, repoussée par 91 contre 43, 3298-99.

Bill (n° 100) constituant en corporation la Compagnie de force de Toronto et Niagara (M. Campbell) :

Amendement de M. Clarke : La compagnie pourra founir de la force hydraulique, électrique ou autre, au moyen de câbles, mécanismes ou autres appareils, à toutes personnes, corporations et municipalités qui le désireront le long du parcours, ou à une distance raisonnable de ces travaux ; et aux prix et conditions qui seront convenus et qui pourront être dictés par le comité des chemins de fer du Conseil privé du Canada, rejeté par 74 contre 18, 3654-55.

Motion de M. Fielding, pour ajournement du débat sur la motion de M. Léonard : Qu'il est grandement dans l'intérêt des jardiniers-maraîchers et des cultivateurs, que les droits sur les produits de nos jardins canadiens soient remaniés de manière à assurer au cultivateur canadien une protection efficace contre la concurrence étrangère, adoptée par 71 contre 33, et débat ajourné, 3683-84.

Motion de M. Fielding pour ajournement du débat sur la motion Logan, que : Vu la prospérité générale du Canada, le minimum des gages à payer aux cantonniers et autres journaliers employés sur les voies ferrées de l'Etat, devrait être de $1.50 par jour, adoptée par 54 contre 23, et débat ajourné, 3741.

Amendement de M. Boyd, loi d'exclusion du bœuf canadien : Que tous les mots après " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants :—" il appert des formules de contrats et de soumissions demandées par le gouvernement britannique pour la fourniture de bœuf aux armées impériales dans la Grande-Bretagne et l'Irlande, qu'il n'est pas permis aux entrepreneurs de fournir du bœuf canadien à cette fin ; que bien que cette exclusion existe depuis le mois de juin 1901, cette Chambre regrette que le gouvernement actuel n'ait pris aucunes mesures pour redresser ce grief en faisant, en temps opportun, des représentations au gouvernement britannique en vue d'assurer la protection des intérêts des cultivateurs et des marchands de bestiaux du Canada ", repoussé par 98 contre 51, 3871-72.

Amendement de M. MacLaren, (voir page 4402) question du transport, repoussé par 93 contre 43, 4427-28.

Amendement de M. Demers (Saint-Jean et Iberville) demandant le renvoi du bill Roddick (n° 11) à six mois, repoussé par 76 contre 16, 4488.

Amendement de M. LaRivière à la motion pour 3e l. du Bill (n° 140) : Que ce bill ne soit pas lu une troisième fois maintenant, mais qu'il soit lu une troisième fois dans six mois, repoussé par 71 contre 34, 4719-20.

Amendement de M. R. L. Borden (Halifax) : Que cette Chambre est d'avis que les dépenses pour l'exercice 1901-1902 et les dépenses projetées pour l'exercice 1902-1903 sont excessives et insensées, et qu'elle regrette que le gouvernement, avec les ressources exceptionnellement grandes, dont il

DIVISIONS—*Suite.*

dispose, a non seulement manqué de réduire la dette publique, mais l'a augmentée outre mesure ; et qu'il a fait des dépenses à compte du capital, dont le pays ne peut et ne doit pas s'attendre à retirer un profit équivalent, etc., repoussé par 84 contre 41, 4889-90.

Dixon, M. F. A., promotion (sub.) 4558, 4812.

Documents officiels, publication (observ. Bell) 2750.

Dominion, cartes du, gravure, etc. (sub.) 4986.

Douanes (sub.) : ministère, aide aux écritures et autre, impressions, papeterie, etc., 214 ; appointements, laboratoire, conseil des douanes, 3312-13 ; divers, 3314 ; garde-côtes et service côtier, 3315 ; appointements et dépenses éventuelles dans les différents ports, 2938 ; laboratoire, 2944 ; évaluation d'articles (int. Roche) 451.

Doyon, M. Thomas, destitution (int. Morin) 4374.

Dragage (sub.) 3300.

Droits différentiels imposés par l'Allemagne sur produits canadiens (int. Henderson) 158.

Drum-Head, brise-lames (sub.) 4649.

Drummondville, édifice public (sub.) 658, 4202.

Duc et duchesse de Cornwall, frais de réception (sub.) 4355.

Durocher, M. R. C., commis de 2e cl., appointements (sub.) 4559.

ECOLES, aide aux écritures, impressions, etc., crédit supplémentaire (sub.) 4275.

Ecum Secum, N.-E., quai (sub.) 4232.

Edifices consulaires au Canada, drapeaux sur (int. Hughes) 133.

Edifices de l'administration, soin et nettoyage (sub.) 220.

Edifices du parlement, annexe (sub.) 572 ; (int. Lennox) 1471 ; nouvelles salles, vestibule, etc. (sub.) 4155.

Edifices publics, éclairage, somme supplémentaire (sub.) 4643.

Edifices publics du Canada, reconstruction, améliorations, réparations, etc. (sub.) 870 ; salaire des mécaniciens, chauffeurs et gardiens (sub.) 1011 et suiv. ; améliorations et réparations (sub.) 4203.

Edifices publics en général, construction de dépôts d'armes (sub.) 883 ; (sub.) 898 ; (sub.) 4208.

Edifices publics fédéraux, dans les provinces maritimes en général, réfections, améliorations, réparations (sub.) 657 ; dans Ontario (sub.) 745; à Ottawa, service (sub.) 987; mobilier (sub.) 997 ; à Ottawa, service téléphonique (sub.) 1009 ; terrains (sub.) 1011; éclairage (sub.) 4211 ; loyers (sub.) 4643.

Edifices publics, Ottawa, chauffage, chauffeurs et mécaniciens (sub.) 4156.

Edifices publics, T. N.-O., palais de justice, geôle, poste de police (sub.) 869.

Edmonton, prison (sub.) 870.

Eglise catholique gréco-russe orthodoxe (mot. Oliver pour renvoi de demande d'incorporation au comité des ordres permanents) 2733, 3135 ; mot. Oliver pour suspension de la règle 49, 3322.

Election, certificat, 903.

Elections contestées, 1 : Richelieu et Deux-Montagnes, 1352 ; Chicoutimi et Saguenay, contestation renvoyée, 2236.

Elevateurs du gouvernement à Saint-Jean et Halifax (int. Blain) 626.

Empire, troupes coloniales pour défense de l' (int. Monet) 804.

Employés de la Chambre, transport gratuit (int. Morin) 5087.
Employés destitués (mot. Bell pour rapport) 3256.
Emprunt, nouveau, projeté (mot. Fielding pour comité sur résolution) 3944 ; (en comité sur résol.) 4146.
Examens préliminaires et inspecteurs (sub.) 3310.
Explication personnelle, lettre de sir Louis Davies (M. Bourassa) 829 et suiv. ; paroles de M. Bell, Pictou (sir Richard Cartwright) 1783.
Explorations et inspections (sub.) 4811.
Expositions de Glasgow et du Buffalo (int. Clancy) 366.
Exposition du Japon (int. Lemieux) 2243 ; de Saint-Louis et d'Osaka (sub.) 4998 ; de Buffalo (sub.) 4999 ; de Paris (sub.) 4999.

FARWELL, M. J. E. (C.R.) frais, recensement du scrutin dans Ontario-nord (sub.) 4292.
Fer et acier, primes, frais de mise en vigueur de la loi (sub.) 4354.
Ferme du gouvernement à Longueuil, vente (int. Monk) 2469.
Fermes modèles, impression et distribution des bulletins (sub.) 353 ; édifices actuels et nouveaux édifices, clôtures, etc. (sub.) 897 ; (sub.) 2885 et suiv. ; 2907 et suiv. ; (sub.) 4998, 4999.
Ferme modèle centrale (mot. Wilson pour doc.) 155, 648.
Fête du roi (int. Hughes) 2244.
Fil d'engerbage, vente (int. Blain) 419, 631 ; vente pour 1902 (int. Blain) 908, 1468 ; inspection (sub.) 4995.
Finances et conseil du Trésor, y compris $2,400 à J. Fraser (sub.) 178 ; (sub.) 209.
Foin, achat pour le ministère de la guerre (int. Monk) 2240.
Foley, M. E. L., allocation (sub.) 4337.
Fonctionnaires, destitution (int. Bell) 133 ; prenant part active aux élections (int. Léonard) 632.
Fort-William, édifice public (sub.) 745.
Frais judiciaires (sub.) 3639.
Friar's Head, havre (sub.) 1026.
Frontière, arpentage, montant supplémentaire (sub.) 4985.
Fumigation, postes de (sub.) 362.

GALLOIS en Patagonie (int. Wilson) 247 ; (int. Clarke) 249.
Gardes-pêche et gardiens, appointements et déboursés des inspecteurs des (sub.) 543.
Gaz, inspecteurs, appointements (sub.) 1229.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bureau du contrôleur (sub.) 178 ; dépenses éventuelles (sub.) 218 ; pensions (mot. Laurier pour comité) 798 ; (débat sur résol. Laurier), 824 ; (sub.) 4270.
Gilbert Bros. Engineering Company, paiements à (int. Roche, Marquette) 3169.
Gingras, M. Joseph N. A., réinstallation (sub.) 4338.
Glissoires et estacades, réparations (sub.) 4161; Saint-Maurice, rép. et frais d'entretien (sub.) 4243.
Goderich, port, dragage (sub.) 1260 et suiv ; 4669.
Gouverneur général, bureau du secrétaire, y compris traitement de A. F. Sladen (sub.) 175.
Grains, inspection à Montréal (int. Hughes) 459 ; acte d'inpection, amend. (int. Boyd) 3642.
Granby, édifice public (sub.) 659.
Grande Anse, brise-lames, prolongement et réparations (sub.) 1050.
Grand-Etang, quai (à voter de nouveau) (sub.) 4648.
Grande-Rivière, pour ouvrir chenal (sub.) 4650.
Grande-Rivière-au-Saumon, éperon et brise-lames réunis (sub.) 4656.
Grande Vallée, jetée (sub.) 1056.
Grathie, Ont., directeur de la poste, démission (int. Sherritt) 2696.
Grosse-Ile, station de la quarantaine (sub.) 660.
Guerre Sud-africaine, M. Bourassa (mot. pour doc.) 138 ; corps constabulaire canadien (int. Monk) 251 ; officiers des contingents canadiens envoyés en Afrique (mot. Sproule pour doc.) 539 ; bœuf en conserves envoyé par le Canada en Afrique-sud (int. Boyd) 765 ; commissions pour déboursés en faveur des autorités impériales (int. Sproule) 1089 ; (int. Hughes) 1091 ; octroi de terres aux membres des contingents (int. Scott) 1475 ; petite vérole parmi les troupes (int. Hughes) 1475 ; contingents canadiens (int. Kemp) 1710 ; article de la "Patrie" (int. Borden) 1782 ; achat de chevaux dans le Nord-Ouest canadien (int. Oliver) 2009 ; conduite des soldats canadiens, article du "Daily News" (observ. Hughes) 2089 ; Canadiens blessés, le min. de la Milice (communic.) 2209 ; pensions (int. Oliver) 2473 ; achat de chevaux (int. Oliver) 2473, 2696 ; conditions de paix, mot. Charlton, avis, 3255, (débat) 3335 et suiv.; chaussettes pour le corps constabulaire (int. Henderson) 3656.

HALIFAX, nouveaux édifices publics (sub.) 649 ; grève des débardeurs (int. Russell) 2877.
Hamilton, entrepôt de vérification, agrandissement (sub.) 4594.
Hamilton et Guelph, soumissions pour transport de la malle entre, M. Smith, Wentworth (mot. pour doc.) 3741, 4490.
Haut-commissaire du Canada en Angleterre, bureau (sub.) 183 ; dépenses éventuelles (sub.) 216 ; loyer, etc. (sub.) 4349.
Havre Dipper, brise-lames (sub.) 1050.
Henderson's Hollow, quai, rép. (sub.) 4654.
Hilton, Ile de Saint-Joseph, quai, rép. (sub.) 4669.
Hivon, M. Joseph, emploi (int. Casgrain) 2876.
Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.) 416.
Houille, transportée par steamers nolisés (int. Bell) 907.
Houille canadienne, achats (int. Kendall) 906.
Hudson, quai (sub.) 1071.
Hughes-Hutton, différend (int. Hughes) 455.
Huîtres, pêcheries (int. Hackett) 136 ; permis accordés (mot. Borden pour doc.) 2486.
Humphrey, M. Hiram, directeur de la poste à Macdonald's Corner, destitution (int. Wilmot) 2694.
Huntsville, nouveau quai (sub.) 4669.
Hurley, M. J. M., participation aux élections (observ. du ministre de la Marine et des Pêcheries) 5001.

IENA, quai (sub.) 1027.
Ile aux Coudres, quai, prolongement (sub.) 1071 ; (int. Angers) 3428.
Ile aux Grues, quai, réparations (sub.) 1072 ; côté sud, quai, grosses réparations (sub.) 4658.
Ile de la Madeleine, brise-lames, somme supplémentaire (sub.) 4659.
Iles de la Madeleine, communications à la vapeur (int. Hackett) 1705.
Ile d'Orléans, service postal (int. Casgrain) 253.

Ile-aux-Perdrix, jetée de l'est, rép. (sub.) 4656.
Ile du Prince-Edouard, et terre ferme, communication (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) M. Lefurgey. 162 ; M. Hackett, 166 ; le min. des Travaux publics, 169 ; le min. de la M. et P., 170 ; taxe sur les commis-voyageurs (int. Kemp) 800 ; communications télégraphiques (observ. Hughes) 2739 et suiv. ; chemin de fer (sub.) 3600 ; chemin de fer, nombre de locomotives et de wagons (mot. Barker pour doc.) 3742 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 3879 ; chemin de fer (sub.) 4013, 4316 ; aménagements nouveaux à Charlottetown (sub.) 4948 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough (sub.) 5071.
Immigration (mot. Wilson pour doc.) 155 ; en 1892 (int. Clarke) 251 ; immigration des Orientaux (int. Morrison) 454 ; mot. pour rapport, M. Wilson, 460, 648 ; bâtiments fédéraux, réparations, mobilier, etc. (sub.) 997 ; mot. Wilson, pour rapp., 1232; immigration japonaise, rapport (int. Morrison) 1352 ; observ. Wilson, débat, 2964 ; appointements des agents et employés au Canada et ailleurs (sub.) 3005 ; agences au Canada et ailleurs, frais généraux (sub.) 3046 ; immigration boer (int. Wilson) 3426 ; immigration chinoise, bill à l'effet d'amender acte de 1900, retiré et remplacé par résol. (sir Richard Cartwright) 3642 ; (mot. Laurier pour comité sur résol., produit de la taxe) 3951 ; mot. pour 2e l. de la résol. (sir Richard Cartwright) 4145 ; frais de la commission (sub.) 4364 ; immigration—bâtiments fédéraux (sub.) 4644 ; immigration au Canada, en 1902 (int. Ross, Ontario-sud) 4726.
Impression et papeterie (sub.) 177; aide aux écritures, et autre (sub.) 204 ; impression, reliure et distribution des lois (sub.) 244 ; impression, papier d'imprimerie et reliure (sub.) 4366.
Importations par les ports d'Ontario-ouest (int. Sproule) 253, 800 ; importations des Etats-Unis (int. Broder) 800.
Imprimerie de l'Etat, outillage (sub.) 4139 ; matériel supplémentaire (sub.) 4988.
Industrie canadienne, produits (int. Bell) 765.
Ingonish (North-Bay) brise-lames, rép. (sub.) 4233.
Institut Impérial de Londres, pour renouveler et améliorer objets exposés (sub.) 372.
Institutrices pour le Sud-africain (int. Hughes) 985.
Instruments aratoires exportés du Canada (mot. Henderson pour doc.) 450.
Instruments métriques (sub.)
Intercolonial, nombre d'employés (int. Bell) 133 ; nombre d'employés temporaires, et traitements (mot. Bell pour doc.) 450 ; achat de traverses (int. Barker) 454 ; locomotives (int. Barker) 455 ; station de Sainte-Monique, réparation (int. Legris) 762 ; tarif du trafic (int. Kemp) 801 ; achat de matériel et 1901 (mot. Barker pour doc.) 908 et suiv. ; inondations (int. Borden) 1134 ; achat de cales (int. Emmerson) 1467 ; achat de rails d'acier, (int. Ganong) 1468 ; bateau-passeur entre Mulgrave et la Pointe-Tupper (int. Borden) 1709 ; achat de traverses (int. Barker) 2084 ; engagement de M. Horne (int. Haggart) 2088 ; gare de Saint-Octave (int. Monk) 2239 ; employés, leur classe, résidence et salaire (mot. Léonard pour doc.) 2486 ; fossés (int. Gauvreau) 2694 ; achat de locomotives et de wagons (int. Clarke) 2698, voir version anglaise, page 2681 ; achat de matériel roulant (int. Haggart) 2869 ; chef de cantonniers, John Barbour (int. Borden) 2870 ;
Intercolonial—*Suite.*
assurance contre le feu (int. Casgrain) 2872 ; résolution de la chambre de commerce de Winnipeg (int. Puttee)2960 ; (sub.) $5,500,000, débat, 3430 et suiv.; 3571 et suiv.; nombre de locomotives et de wagons (mot. Barker pour doc.) 3742 ; rails d'acier et attaches (sub.) 3798 ; améliorations et acquisition de terrains à Sydney (sub.) 3822 ; première construction (sub.) 3826 ; renforts de ponts (sub.) 3826 ; agrandissements et améliorations à Lévis (sub.) 3827 ; nouvelles voies d'évitement le long de la ligne (sub.) 3828 ; pour remplacer barres des freins aux wagons à bagage (sub.) 3829 ; nouvelles machines pour usines à locomotives et à wagons (sub.) 3829 ; posage du gaz Pintsh dans 10 voitures à passagers (sub.) 3829 ; six arches nouvelles au pont de Miramichi (sub.) 3829 ; matériel roulant (sub.) 3830 ; ponts de Ristigouche et de Miramichi nord-ouest, nouvelle superstructure (sub.) 3846 ; Pointe-Tupper, améliorations (sub.) 3846 ; Rivière-du-Loup, fret, nouvelles commodités (sub.) 3846 ; annexe aux ateliers de Moncton, et pour y construire nouvel atelier de réparations pour wagons à marchandises (sub.) 3847 ; Rivière-du-Loup, remise à locomotives, usine, atelier, etc. (sub.) 3847 ; service de passage, détroit de Canso, améliorations (sub.) 4318 ; outillage et machines supplémentaires (sub.) 4321 ; matériel roulant (sub.) 4321 ; améliorations à Mulgrave (sub.) 4321 ; exploitation et entretien (sub.) 4334 ; remise des locomotives à Truro (int. Gourley) 4376 ; station de Truro (int. Gourley) 4377 ; gratuités accordées (mot. Clarke pour doc.) 4429 ; construction, de Southport à Murray-Harbour (int. Hackett) 4724 ; matériel roulant, à voter de nouveau (sub.) 4813 ; jonction de la Chaudière, remise à locomotives (sub.) 4816 ; matériel, améliorations à Saint-Jean (sub.) 4817 ; installations, perfectionnement à Stellarton (sub.) 4818 ; à Sydney (sub.) 4820 ; Halifax, améliorations, 4820 ; pour consolider ponts et rivières (sub.) 4822 ; voies de garage, gares, commodités (sub.) 4823 ; wagons à voyageurs, pour changer attelages sub.) 4825 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure de six arches (sub.) 4825 ; chemin de fer de Sydney et Louisbourg, pour élever pont au-dessus de l'Intercolonial à Sydney (sub.) 4826 ; installations à Pictou, perfectionnement (sub.) 4826; Nicolet, gare2(sub.) 4827 ; Sydney-nord, améliorations (sub.) 4827 ; rivière aux Anguilles, gare et hangar à marchandises (sub.) 4827 ; pour augmenter installations à Moncton (sub.) 4828 ; Rockingham, améliorations (sub.) 4829 ; éperon, de la gare de la Rivière-Ouelle au quai sur la Saint-Laurent, construction (sub.) 4827 ; rails d'acier et attaches (sub.) 5066 ; voies de garage et améliorations (sub.) 5068 ; matériel roulant (sub.) 5068 ; pont de Ristigouche, nouvelle superstructure (sub.) 5100.
Intérieur (sub.) gouvernement civil, affaires des Sauvages, J. D. McLean, etc., 3052 ; Affaires des Sauvages, aide aux écritures et autres, 3053 ; Ontario et Québec, médecins, médicaments, 3053 ; liqueurs enivrantes, vente aux Sauvages, répression, 3064 et suiv.; Sauvages de la Nouvelle-Ecosse, 3066 ; Sauvages du Nouveau-Brunswick, médecins et médicaments, 3068 ; Ile du Prince-Edouard, Sauvages, soins et médicaments, 369 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, Sauvages, instruments aratoires, 3070 ; graines de semence, pour jardins, etc., 3072 ; Sauvages indigents,

Intérieur—*Suite.*
provisions, 3072 ; Sauvages Sioux, 3072 ; moulins à farine et scieries, 3073 ; Colombie Anglaise, médecins et médicaments, 3074 ; écoles industrielles et pensionnats, 3075 ; Sauvages, inspecteur des agences et réserves, 3076 ; impressions et papeterie, 3076 ; gouvernement civil, A. P. Pelletier, E. E. Turton, etc., 3077 ; Territoires du Nord-Ouest, gouvernement, 3080 ; gouvernement civil, dépenses contingentes, etc. (sub.) 208 ; aide aux écritures et autre, impressions, papeterie, etc. (sub.) 213 ; employés temporaires et permanents (mot. LaRivière pour doc.) 984 ; frais d'affaires en litige (sub.) 4138 ; dépenses casuelles, impressions et papeterie (sub.) 4271 ; rapport (int. Roche, Marquette) 4375 ; gravure, cartes, géologue, com. front. internationale, appointements (sub.) 4979.
Invasion fénienne, médailles (int. Hughes) 1135.
Item non prévus (sub.) 4365.

JACKSON, M. William, mise à la retraite (mot. Taylor pour doc.) 827.
Jamaïque et voyageurs de commerce (int. Kemp) 636.
Joliette, P.Q., directeur de la poste (int. Casgrain) 2088, 2872 ; comté, directeurs des bureaux de poste (int. Casgrain) 2873.
Jolin, M. Jeffrey, emploi (int. Casgrain) 2876.
Journaux, paiements aux (int. Monk) 160, 629; (mot. Monk pour doc.) 827.
Journaux et revues, importation d'Angl. et des E.-U. (int. Borden) 2697.
Juges, mise à la retraite (int. Bennett) 132.
Juges—au Manitoba, supplém. pour frais de voyage (sub.) 4289.
Juges—des cours provinciales (mot. Fitzpatrick pour comité sur résol.) 3255 ; traitement et pension (en comité sur résol.) 3328.
Juge puîné, comtés de Leeds et de Grenville (int. Sproule) 4729 ; (sub.) 4998.
Justice, administration, dépenses diverses, y compris Territoires du Nord-Ouest (sub.) 221 ; dépenses éventuelles, divers (sub.) 4287; dépenses diverses, y compris les T.N.-O., supplém. (sub.) 4289 ; livres de droit (sub.) 4291.

KAMLOOPS, édifice public (sub.) 4207.
Kemp, Ernest, emploi (int. Hackett) 137.
King Bros., réclamation (int. Lavergne) 3326.
Kingston, cours d'état-major de (int. Hughes) 246 ; usines à locomotives, grève des mécaniciens (observ. Clarke) 4731.
Kingsville, quais, jetées, brise-lames, réparations ; jetée de l'ouest, prolongement (sub.) 1264.
Klock vs Baring, paiement à Nelson R. Butcher, sténographe, et à Browning et Senkler, frais (sub.) 4363.
Knauf, M. Henry, promotion (sub.) 4337.

LaBICHE, palais de justice, geôle, bureau des terres (sub.) 873 ; vallée de LaBiche, maison des immigrants (sub.) 874.
Lacs Anderson et Kennedy, C.A., déblaiement des décharges (sub.) 4671.
Lac Porter, débouché, achèvement (sub.) 4651.
Lac Saint-François, décharge ; jetées conductrices, construction ; dragage (à voter de nouveau) (sub.) 4671.
Lac Témiscamingue, améliorations (sub.) 1072.
Laflèche, M. Félix, emploi (int. Casgrain) 2876.
Lafontaine, M. L. E., gratification (sub.) 4279.
Laine filée, admise en franchise (int. Rosamond) 4144.
Larose, M. Joseph, indemnité (mot. Monk pour doc.) 636 et suiv.
L'Assomption, édifice public (sub.) 671.
Lazaret de Tracadie (sub.) 412.
Leduc, M. Hermenigilde, emploi (int. Casgrain) 2876.
Législation, salaires (sub.) 241 ; impressions, papier à imprimer et reliure (sub.) 244 ; sur l'hygiène des travaux publics (sub.) 413 ; dépenses, impressions, somme supplémentaire, 4351.
Légumes importés des Etats-Unis, droits perçus (mot. Léonard pour doc.) 174.
Lethbridge, dépôt d'immigrants (sub.) 4207.
Levés hydrographiques, y compris celui du lac Winnipeg (sub.) 538 ; sur lacs Huron et Supérieur (observ. du ministre de la M. et P.) 544.
Lévis, station de quarantaine des bestiaux, reconstruction, améliorations, réparations (sub.) 682 ; édifice public, (sub.) 684.
Lin, graine de, importation (int. McGowan) 1708.
Ligne télégraphique de Ashcroft à Dawson (int. Hughes) 2006 ; (sub.) 3311.
Lignes télégraphiques, golfe Saint-Laurent (sub.) 3308 ; Colombie Anglaise (sub.) 3309 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent (sub.) 3310 ; lignes télégraphiques et câbles sous-marins, y compris service des navires (sub.) 4162 ; Anticosti, Ile Bryon, câble sous-marin, raccordements (sub.) 4799 ; Iles de la Madeleine et Ile Bryon, câble sous-marin (sub.) 4799 ; Mabou et Port-Hawkesbury (sub.) 4800 ; Saint-Pierre, Louisbourg et Iles Scatari, Gabarus et Sydney-nord (sub.) 4800 ; Port-Simpson, Hazelton et Aberdeen, C.A. (sub.) 4809 ; Mile-House et Quesnel, Forks et Horse-Fly, C.A. (sub.) 4809.
Ligne télégraphique, Port-Simpson, Hazelton (sub.) 4199.
Ligne télégraphique, Quesnel, Atlin et Yukon (sub.) 4169.
Lindsay et chutes Fénélon, chemin entre, constructions (sub.) 4293.
Lingan, N.-E., quai, protection (sub.) 1028.
Lynton, M. Thomas, messager à la bibliothèque, augm. de salaire (sub.) 4351.
Liqueurs enivrantes, vente aux sauvages (rép. à question) M. Sifton, 3077.
Lisgar, Manitoba, officier reviseur (int. Boyd) 3167.
Listes électorales, dépenses imprévues (sub.) 244.
London, M., nomination (mot. Taylor pour doc.) 827.
London, salle d'exercice et dépôt d'armes (sub.) 746 ; salle d'exercice (int. Sherritt) 1475.
Législature d'Ontario, prolongation de durée (int. Hughes) 133.
Lower Montague, I.P.-E., quai d'Atkin (sub.) 4654.
Lumière électrique, inspecteurs, appointements (sub.) 1229.
Lunenburg, dragage (sub.) 4650.

MABOU et Port-Hawkesbury, ligne télégraphique (sub.) 4800.
Malbaie, quai, exhaussement et prolongement (sub.) 1076.
Malles, transport des, vitesse moyenne des steamers (int. Clarke) 131 ; malles canadiennes par les ports américains (int. Kemp) 457.

Manitoba, demandes de la législature concernant terres affectées aux fins scolaires (mot. LaRivière pour doc.) 156 ; main-d'œuvre (int. Wilson) 255 ; loi relative au referendum (int. Puttee) 803 ; édifices fédéraux, réfection, améliorations, etc. (sub.) 850 ; ports, rivières et ponts, améliorations (sub.) 1305 ; Acte des liqueurs (int. MaCreary) 1707 ; inspection du grain (int. Douglas) 2874 ; dragueurs, dragage (sub.) 4793.
Maple-Creek, bureau de poste (int. Boyd) 2871.
Marceau, M. Napoléon, emploi (int. Casgrain) 2876.
Maranda, M. Alfred (int. Casgrain) 254.
Marées, observations, appointements des commis (sub.) 525 ; lignes de, pouvoirs des autorités fédérales et provinciales (int. Farquharson) 1881.
Maria, caisson isolé (sub.) 4659.
Marine et Pêcheries, ministère, administration civile (sub.) 181 ; (sub.) 210 ; marine et pêcheries (sub.) 4988.
Martinique et Ile Saint-Vincent, aide aux malheureux (sub.) 5062.
Marysville, édifice public (sub.) 650.
Meaford, havre (int. Tolton) 765 ; dragage et ouvrage en pilotis (sub.) 1265.
Médailles au 2e régiment de Colchester (int. Gourley) 4727.
Médailles aux " Rothesay Blues " (int. Gourley) 4727.
Message de Son Excellence, sub. (prod.) M. Fielding, 122 ; (lec.) M. l'Orateur, 122 ; M. Fielding (mot. pour renvoi au com. des sub.) 122. Economie interne, 156 ; budget supplém. M. Fielding (communic) 803 ; (mot. pour renvoi au comité des sub.) 803 ; budget supplém. M. l'Orateur (communic.) 3937, 4378 ; nouveau budget supplém., M. l'Orateur (communic. 5062.
Milice (sub.) : appointements et allocations, 2512 ; exercices annuels, y compris habillements et nécessaires, 2548 ; salaires et gages, 2564 ; propriétés militaires, 2565 ; provisions, fournitures et remontes, 2575 ; aide aux associations, 2577 ; dépenses éventuelles, 2577 ; collège militaire royal, 2578 ; défense d'Esquimalt, 2581 ; champs de tir, 2582 ; exercices annuels, habillements et nécessaires, supplément (sub.) 4282 ; appointements et soldes, supplém. (sub.) 4282 ; propriétés militaires, y compris $25,000 pour murs de Québec, supplém., 4283 ; dépenses éventuelles, supplém., 4284 ; collège militaire royal, supplém., 4284 ; arsenal fédéral, supplém., 4284 ; dépenses à Esquimalt, (supplém.) 4285 ; médailles, 4285 ; allocation à la famille du major Hurdman, 4285 ; milice canadienne au couronnement de Sa Majesté, 4286 ; milice (sub.) 4979 ; garnison provisoire d'Halifax (sub.) 4979 ; champs de tir, 5064.
Milice active, instructions aux officiers, mot. Hughes (débat) 2699 et suiv.
Milice canadienne et cours martiales (int. Hughes) 757.
Miliciens, solde et allocations (sub.) 1159.
Miller Creek, concession minière, décision (int. Borden) 4451, 4490.
Milton, Ont., directeur de la poste à (int. Henderson) 135.
Mineurs indigents des rivières Dease et Liard, secours (sub.) 4280.
Ministère des Chemins de fer et Canaux, y compris app. G. A. Bell et S. R. Loftus (sub.) 3796.
Minudie, N.-E., quai (sub.) 1029.
Monnaies, succursale de l'hôtel des (sub.) 571.
Montgomery, général, monument (int. Clarke) 131 ; (mot. Clarke pour doc.) 2698.
Montréal, port, amméliorations en aval du courant Sainte-Marie (sub.) 621 ; entrepôt de la douane (sub.) 685 ; édifices publics (sub.) 724 ; bureau de poste, succursale (sub.) 4591.
Musée Victoria (sub.) 575.
Mutch, Wellington, paiement à (int. Taylor) 3167.
McLeod, M. W. W., augm. de sal. (sub.) 4338.
McLeod, palais de justice et prison (sub.) 873.
McPherson, M. William, directeur de la poste à Williamstown, destitution (int. Pringle) 4377.
NANTEL, M. Trefflé, indemnité (mot. Léonard pour doc.) 2485.
Navigation à vapeur entre Victoria, Vancouver, ports intermédiaires et Skagway (sub.) 4996.
Navigation sur l'Atlantique, trust, article du Citizen (observ. Kaulbach) 3532.
Neil's Harbour, brise-lames (sub.) 1029.
Nelson, édifice public (sub.) 882.
New-Harbour, brise-lames, réparations, ouvrages de protection (sub.) 1029.
New-London, brise-lames, rép. (sub.) 4234.
New-Westminster, édifice public, reconstruction (sub.) 4207.
Nickel, exportation (observ. Charlton) débat : 3048 et suiv.
Noble, MM. J. et C., réclamation (mot. Bennette pour doc.) 3945 ; (sub.) 4250.
North-Bay, Ingonish, jetée (int. Borden) 1472.
North-Head, N.-B., brise-lames (int. Ganong) 1470.
Nouveau-Brunswick, traitement d'un juge de la cour des divorces (sub.) 224 ; tracé des chemins de fer en opération (mot. Costigan pour doc.) 984.
OAKVILLE, havre de (int. Henderson) 136 ; jetée de l'est, réparations (sub.) 1267.
O'Brien, M. S. E., augm. de salaire (sub.) 4560.
Observance du dimanche, milice (observ. Charlton) 4675.
Observatoire astronomique, Ottawa (sub.) 571.
Observatoire magnétique (sub.) 538.
Officiers canadiens dans l'armée anglaise, commissions aux (mot. Bourassa pour doc., et débat) 429 et suiv.
Ontario, province, deniers payés par le gouvernement fédéral en 1900 et 1901 (mot. Henderson pour doc.) 2487 ; usage du français dans les cours de justice (int. Marcil) 2875.
Ordre en conseil et rapports d'ingénieurs, 30 janvier 1902 (mot. L. P. Demers pour doc.) 3742.
O'Regan, M. James, augm. d'appointements (sub.) 4998.
Oromocto, quai (sub.) 1055.
Ostréiculture (sub.) 566 ; (int. Borden) 764.
Ottawa, rivière, passes de Petewawa, améliorations en amont de Pembroke (sub.) 1268.
Ottawa, pont de la rue Maria (sub.) 3307 ; galerie d'art national, y compris achat de tableaux (sub.) 3310 ; serre-chaude, parc Major (sub.) 4202 ; édifices fédéraux, chauffage, chauffeurs, ingénieurs et gardiens (sub.) 4211 ; gaz et éclairage électrique (sub.) 4211 ; bureau de poste et de douane (sub.) 4593 ; édifices publics, réparations de murs en maçonnerie (sub.) 4593 ; édifices publics, préposés aux ascenseurs (sub.) 4642 ; édifices publics, gaz et éclairage électrique, y compris chemins et ponts (sub.) 4643.
Ouvriers, paiement différé (observ. Taylor) 3794.
Owen-Sound, havre (int. Tolton) 765 ; dragage et protection en pilotis (sub.) 1267.
PAPIERS, rapport des commissaires d'enquête sur prétendue coalition des fabricants (dép.) M. Fielding, 3141.

Paspébiac, port (observ. Marcil, Bonaventure) 5032 et suiv.
Passages gratuits sur chemins de fer et steamers de l'Etat (mot. Clarke pour doc.) 827.
Pêche, frais de distribution des primes de (sub.) 564 ; confiscation d'engins (int. Hackett) 1469 ; règlement (int. Farquharson) 3326 ; permis de, comté de Prince, I. P.-E. (int. Hackett) 1090 ; permis dans la Colombie Anglaise (mot. Earle pour doc.) 2698.
Pêche aux huîtres, permis (int. Borden) 1473.
Pêcheries, sentence arbitrale, déclaration du premier ministre de l'I. P.-E. (observ. Barker) 3876 ; inspecteurs, garde-pêche, gardiens (sub.) 4250 ; réclamation F. et C. Noble, dommages (sub.) 4250 ; sentence arbitrale (observ. Kaulbach) 5047 ; exposition (sub.) 564.
Penetanguishene, dragage (sub.) 4670.
Pénitenciers (sub.) : en général, 3610 ; Kingston, 3610 ; Saint-Vincent de Paul, 3635 ; Dorchester, 3635 ; Manitoba, 3637 ; Colombie Anglaise, 3638 ; Prince-Albert, 3638 ; M. George W. Dawson, inspecteur, appointements (sub.) 4291 ; sous-inspecteur, appointements (sub.) 4291.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, médecin (int. Léonard) 161 ; approvisionnement de charbon) int. 162 ; int. Léonard, 1474 ; médecin (int. Léonard) 3850.
Pensions dans l'armée britannique (int. Oliver) 2696.
Péribonka, P.Q., dépôt des immigrants (sub.) 4200.
Petit Bras d'Or, N.-E., quai (sub.) 1028.
Petite-Rivière au Saumon, pour protéger plage (sub.) 4656.
Petite vérole à bord de la goélette Jennie Myrtle (observ. Kaulbach) 5047.
Pétrole, inspection (int. Oliver) 5104.
Phares, salaires et allocations des gardiens (sub.) 527 ; entretien et réparations, y compris entretien et rétribution de l'équipage du "Brant" (sub.) 537 ; phares et service côtier (sub.) 4244.
Picton, Ont., édifices publics (int. Alcorn) 1519.
Piscifactures et homarderies, construction et entretien (sub.) 561, 4245.
Plaines d'Abraham (int. Clarke) 3428.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc., appointements (sub.) 1211 ; inspection à Trois-Rivières (int. Monk) 2471.
Pointe-de-l'Eglise, brise-lames, réparations (sub.) 4649.
Pointe-Fortune, quai (sub.) 4659.
Pointe-Saint-Pierre, brise-lames (sub.) 4660.
Pointe-Wolfe, brise-lames (sub.) 1051.
Pôle nord, expédition Bernier (observ. Charlton) débat : M. Charlton, 3970 ; M. Clarke, 3979 ; M. Flint, 3980 ; M. Edwards, 3982 ; M. Richardson, 3983 ; M. Lemieux, 3985 ; M. Ross (Victoria)3985 ; M. Holmes, 3986 ; M. Henderson, 3986 ; M. McCreary, 3988 ; M. Marcil (Bonaventure) 3989 ; M. Osler, 3990 ; M. Lennox, 3991 ; M. Wade, 3992 ; M. Ross (Ontario-sud) 3993 ; sir Wilfrid Laurier, 3994 ; M. Borden (Halifax) 3996.
Police fédérale (sub.) 240.
Pont des Joachims (sub.) 4241.
Pont de Montréal, pétitions irrégulières, M. l'Orateur (déc.) 2163, 2236.
Pont sur rivière du Ventre, T.N.-O.. (sub.) 4241.
Port-Arthur, prolongement du brise-lames, et dragage (sub.) 611.
Port-Colborne, havre, améliorations (sub.) 4583 ; édifice public, nouvel appareil de chauffage (sub.) 4643 ; long bief entre cet endroit et Thorold, creusage (sub.) 4830 ; canal entre cet endroit et Wellington et Welland ; obstruction, enlèvement (sub.) 4830 ; havre, améliorations (sub.) 622 ; drainage (sub.) 4331.
Port-Colborne—*Suite.*
Port-Dufferin, quai (int. Borden, Halifax) 134.
Port-Elgin, débarcadère, rép. ; brise-lames, prolongement ; dragage (sub.) 4670.
Port-George, brise-lames (sub.) 1031.
Port-Hope, jetées, réparations (sub.) 1267.
Port-Latour, brise-lames, addition (sub.) 4652.
Port-Petit-de-Grat, N.-E., goélette submergée, enlèvement, 4244.
Postes, ministère (sub.) 183 ; dépenses éventuelles (sub.) 217 ; service extérieur, traitements et gratifications (sub.) 3883 ; service intérieur, appointements des employés, augm. (sub.) 4955 ; timbreurs, etc., augm. de sal. (sub.) 4971 ; courrier de chemin de fer, de 2e cl. emploi supplém. (sub.) 4971 ; service extérieur, employés, augm. de sal. (sub.) 4971.
Poste aux échantillons (int. Brock) 630.
Poulets, stations d'engraissement (int. Hackett) 1089 ; achat et vente (int. Taylor) 3426.
Poupore et Malone, et le gouvernement (int. Monk pour doc.) 2487.
Préséances au Canada (mot. Hughes pour doc.) et débat, 439 et suiv.
Presqu'Ile, achat du quai et réparations (sub.) 1268.
Prince de Galles, visite, illumination des édifices publics (int. Monk) 628.
Produits maraîchers, tarif, remaniement (mot. Léonard) débat, 3657 et suiv.
Projets de loi, procédure, 624.
Propriété et droits civils (mot. Russell, débat) M. Russell, 1092 ; M. Flint, 1108 ; M. Haggart, 1115 ; M. Borden, 1118 ; le min. de la Justice, 1121 ; le Sol. général, 1126 ; M. Macleau, 1129 ; M. L. P. Demers, 1131.
Propriété industrielle, traité relatif à protection de la (int. Borden) 2163.
Prorogation, 5063, 5113, 5120.
Provinces maritimes, réparations générales (sub.) 4161, 4235.

QUAIS et jetées, réparations, outillage pour créosoter le bois (sub.) 4809.
Quarantaine, appointements et dépenses imprévues (sub.) 380, 2917 ; stations, entretien (sub.) 1004 ; quarantaine des bestiaux et division des vétérinaires (sub.) 2936 ; salubrité publique (sub.) 4999 ; indemnité pour moutons et cochons abattus (sub.) 5000 ; salaires et dépenses imprévues (sub.) 5065.
Québec, édifices fédéraux, réfections, améliorations et réparations (sub.) 657 ; pavillon des immigrants et édifices du quai de la Reine (sub.) 725 ; nouvelle fonderie (sub.) 725 ; fabrique de cartouches (sub.) 4201 ; port, améliorations (sub.) 4574.

RAILS d'acier, contrat avec M. Clergue (int. Ganong) 799.
Raisin, achat de, par le ministère de l'Agriculture (int. Taylor) 3166.
Rapides des Galops (sub.) 4325 ; explication personnelle (M. Blair) 5052.
Rapide Plat, canal (sub.) 4040, 4329.
Rapides de Saint-André (int. LaRivière) 255 ; (mot. pour doc.) 450 ; (sub.) 616.
Rapports : Comptes publics, 122 ; Postes, 122 ; Département du Travail, 122 ; Travaux publics, 122 ; pénitenciers, 122 ; Revenu de l'Intérieur, 122 ; Commerce, 123 ; auditeur général, 123 ; Commerce et navigation, 123 ; Ma-

Rapports—*Suite.*
rine et Pêcheries, 130 ; Chemins de fer et Canaux, 130 ; Service civil du Canada (liste) 130 ; Intérieur, 162 ; Affaires des Sauvages, 162 ; Agriculture (sub.) 244 ; Marine et Pêcheries (rapport annuel) 417 ; Immigration chinoise, commission, 460 ; Secrétariat d'Etat, pour année 1901, 460 ; gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (rapport pour année 1901) 1088 ; préposés, à Waterloo-sud (int. Clarke) 1091 ; Milice (rapport pour année 1901) 1352 ; immigration chinoise et japonaise (rapp. 2e partie) mot. Laurier, 2675 ; commission géologique, 1901, M. Sifton, 2676.
Rapports des généraux ou de leurs subordonnés aux autorités impériales (int. Hughes) 246.
Recensement, montants payés (int. Clarke) 131 ; circulaire de M. Côté (int. Clarke) 134 ; dépenses (int. Clarke) 626 ; coût (int. Sproule) 1089 ; les métis (observ. LaRivière) 1699 ; Waterloo-sud, commissaires (int. Clare) 1881 ; (int. Davis) 1924 ; louage de chevaux et voitures (int. Broder) 2089 ; coût (int. Taylor) 2239 ; coût dans Simcoe-nord et Simcoe-est (int. Bennett) 2241 ; district de Cassiar, commissaire (int. McGowan) 3170 ; (sub.) 3383, 4096, 4454.
Réciprocité commerciale (débat sur motion Charlton) : MM. Charlton, 255 ; Edwards, 282 ; Bell, 286 ; Sproule, 298 ; Heyd, 306 ; Maclean, 312 ; Northrup, 319 ; le min. des Finances, 324.
"Red Horse Shoal", phare de (int. Taylor) 452.
Remorqueurs américains (int. Bennett) 451.
Représentation, unité de, recensement de 1901.
Réserve sauvage de Roseau (int. LaRivière) 254.
Réserves scolaires (int. Boyd 2960.
Retraite, fonds de, supplém. à M. Wallace (sub.) 3322.
Revenu de l'Intérieur, ministère (sub.) 179.
Richard, M. William, directeur de la poste à Newcastle, démission (int. Ward) 4725.
Richibouctou, édifices publics (sub.) 655 ; jetée et batardeaux, reconstruction (sub.) 1051 ; travaux (int. Ganong) 1468.
Ricketts, Thomas, directeur de la poste à Gilmour, Ont., destitution (int. Carscallen) 2241.
Rideau-Hall, y compris terrains, améliorations, réfections, etc. (sub.) 4210 ; drain (sub.) 4593.
Rivard, M. Jimmy, emploi (int. Casgrain) 2876.
Rivière Batiscan, chenal, dragage (sub.) 4657.
Rivière Colombie, chenaux entre les lacs La-Flèche, améliorations (sub.) 1305.
Rivière Détroit, frontière dans (int. Cowan) 249.
Rivière Gatineau, glissoires et estacades, compensation à MM. Gilmour et Hughson (sub.) 4812.
Rivière Karministiquia (sub.) 611 ; dragage (sub.) 4590.
Rivière Larry, brise-lames (sub.) 1027.
Rivière de la Nation du Sud, améliorations au Pitch-off (sub.) 4670.
Rivière-aux-Renards, jetée (sub.) 4660.
Rivière au Saumon, jetée de l'Alma (sub.) 1056.
Rivière Skeena (sub.) 1306.
Rivière Sainte-Anne, travaux (int. Casgrain) 2875.
Rivière Saint-Jean, quai à Oromocto (sub.) 4657.
Rivière Saint-Jean et ses tributaires, quais dans eaux de marée (sub.) 4657.
Roberval, P.Q., dépôt des immigrants (sub.) 4201.
Rossland, édifice public (sub.) 882 ; mineurs et le gouvernement (mot. Smith pour doc.) 2485.
Round-Bay, N.-E., plage, protection (sub.) 4652.
Round Hill et Armstrong's Corner, N.-B., transport des malles entre (int. Fowler) 2007.
SAGALA, M. D., augmentation de salaire (sub.) 4338.
Salaires des ouvriers, arriérés, au ministère des Travaux publics (int. Monk) 2471.
Salles de comité (observ. Sproule) 2314.
Sanction Royale, 5114.
Saskatoon, maison des immigrants (sub.) 877 ; palais de justice et prison (sub.) 4641.
Saut Sainte-Marie, édifice public (sub.) 748 ; port, améliorations, dragage (sub.) 1271 ; canal, approfondissement et agrandissement des entrées (sub.) 4019, 4322.
Sauvages, rapport de l'inspecteur McRae, enquête sur plainte des sauvages de Ristigouche contre Peters, : agent des sauvages (mot. Fowler pour doc.) 2487.
Sauvages n° 3, traité des (int. Clancy) 1706.
Secrétariat d'Etat, y compris appointements de W. Foran (sub.) 177 ; aide aux écritures, et autres (sub.) 203.
Service civil, bureau des examinateurs (sub.) 4340.
Service maritime et fluvial, appointements et frais d'inspection du bétail (sub.) 527.
Service météorologique (sub.) 538.
Service de paquebots entre le Canada et la France (sub.) 4355.
Service postal (sub.) 3929 ; l'hiver (sub.) 525 ; pour compléter paiements (sub.) 4338 ; entre Dawson et Victoria, C.A. (observ. Earle) 4338 et suiv.
Seward Webb, M. le Dr, à l'I. P.-E., visite (int. Hackett) 4728.
Shawinigan, barrages flottants (sub.) 4240.
Shewen, M., Saint-Jean, N.-B. (int. Wilmot) 458.
Situation financière (revue) M. Borden, 4842 ; M. Fielding, 4849 ; M. Haggart, 4863 ; M. Tarte, 4872 ; M. Sproule, 4878 ; M. Roche (Marquette) 4886.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 1079.
Souris, Pointe Chevalier, pour consolider brise-lames (sub.) 1042.
Southampton, havre, améliorations (sub.) 1274.
Statistique criminelle (sub.) 343.
Statistique générale (sub.) 347, 2843.
Statuts, refonte (sub.) 3640.
Steamers, acte d'inspection des, (int. Clarke) 545 ; munis d'appareils frigoriques (int. Smith) 630 ; contrats du gouvernement du Canada promettant subventions aux compagnies de (mot. Smith pour doc.) 645 ; appareils frigorifiques sur steamers (int. Smith) 905.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations (sub.) 515, 4243.
Steamers en construction à Paisley, Ecosse, envoi d'équipage (sub.) 4990.
Steamer remplaçant le Newfield (sub.) 4990.
Steamer "Scotia" (int. Ganong) 1469.
Steamer "Tiverton", échouement (int. Bennett) 2873.
Steamer "Tyrian", achat et amén. pour pose de câble, achat d'instruments, essai de télégraphie Marconi (sub.) 4242.
Stewart, capitaine D. G., destitution (observ.) Borden) 2927.
Stewart, Melle H. E., arbitrage Lussier, frais (sub.) 4292.
Strong, M. le juge en chef (int. Casgrain) 2006.
Subsides : M. Fielding (mot. pour comité) 122, 2739 ; voies et moyens (mot. Fielding pour comité) 5101.
Sucre de betterave, délai pour admission en franchise des machines servant à la fabrication (résol. Fielding pour prolongation) 5005.

Sucre importé au Canada (mot. Madore pour doc.) 827.
Summerside, havre, brise-lames (sub.) 1042.
Sydney, N.-E., vente de marchandises confisquées (int. Hackett) 801.
Syndicat Treadgold, concession au (int. Bell) 248.
Saint-Alexis, Baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 1078.
Sainte-Catherine, approvisionnement d'eau (int. Lancaster) 906, 1880 ; salle d'exercice (sub.) 4594.
Saint-Eugène de Grantham, service postal (int. Léonard) 4374, 4375.
Saint-François, rivage sud de l'Ile d'Orléans, brise-lames (sub.) 4661.
Sainte-Geneviève, Jacques-Cartier, protection des jetées (sub.) 4237.
Sainte-Hénédine, malle de (int. Morin) 456.
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices (sub.) 725 ; édifices publics (sub.) 4591.
Saint-Irénée, quai, construction du caisson de tête (sub.) 4662.
Saint-Jean, N.-B., édifices public fédéraux, améliorations et modifications (sub.) 655 ; dépôt des immigrants (sub.) 656 ; rivière et tributaires (sub.) 1055 ; port, quai à la Pointe-du-Nègre (sub.) 1056 ; dépôt des immigrants (sub.) 4200.
Saint-Jean des Chaillons, port, améliorations (sub.) 4662.
Saint-Jérôme (Terrebonne) édifice public (sub.) 4201.
Saint-Joseph, lac Huron, quai (sub.) 1276.
Saint-Laurent, bas du, enlèvement de roches (sub.) 1073 ; chenal à l'île Wolfe, dragage (sub.) 1271 ; navigation sur le (sub.) 5056.
Saint-Laurent, Ile d'Orléans, quai (sub.) 4663.
Saint-Maurice, rivière, dragage du chenal (sub.) 1078 ; district, frais d'exploitation, montant supplémentaire (sub.) 4812.
Sainte-Thérèse, Ile, requêtes contre construction de digue (mot. L. P. Demers pour doc.) 3742.

TABAC, droits sur le (int. Henderson) 136.
Tarif allemand (int. Kemp) 631.
Tassie, major, retraite du (int. Hughes) 248.
Taylor, M. le colonel, et le gouvernement (mot. Bennett pour doc.) 2485.
Télégraphie sans fil Marconi, Compagnie de (mot. Fitzpatrick) 540 ; convention conclue avec M. Marconi (int. MacKinnon) 1709 ; station à la Baie des Glaces, construction (sub.) 4361.
Téléphone, compagnies de (int. Morrison) 3165.
Témoins et jurés, supplém. (sub.) 4290.
Temmpérance, Acte de (int. Emmerson) 1135 ; (int. Flint) 1707.
Terrains scolaires, vente (int. Boyd) 3052.
Terres fédérales (sub.) 4136 ; supplément pour arpentages (sub.) 4275, 4984.
Terre-Neuve et la Confédération (int. Gourley) 4726.
Territoires du Nord-Ouest, taxes sur terres des chemins de fer (int. Oliver) 2008 ; Métis, réclamations, frais de commission d'enquête (sub.) 4986 ; cartes, gravure, etc. (sub.) 4986 ; gouvernement, supplément pour régistraires, (sub.) 4274 ; écoles, écritures, impressions, supplément (sub.) 4980.
Thérien, M. W. H., requête pour destitution (mot. Ball pour doc.) 3742.
Thetford Mines, édifices publics (sub.) 732.
Thomas, Alphonse, directeur de la poste à Laprairie, destitution (int. Monk) 2238 ; (mot. Monk pour doc.) 2487.
Tignish, brise-lames, rép. (sub.) 4234 ; port, brise-lames du nord, reconst. (sub.) 4654.
Tir, exercices par la jeunesse canadienne (mot. Hughes) 3170.
Toronto, édifices publics, améliorations, réfections, réparations (sub.) 750 ; ingénieur-mécanicien des édifices du gouvernement (int. Clarke) 907 ; port, travaux à l'entrée est (sub.) 1303 ; hôtel des postes (sub.) 4209 ; succursale (sub.) 4592 ; modifications et additions (sub.) 4593.
Toronto-Jonction, édifice public (sub.) 751 ; édifices publics, somme supplémentaire (sub.) 4594.
Traité Clayton-Bulwer et frontière de l'Alaska (mot. Bourassa pour doc.) débat, 145 et suiv. (mot. Monk pour doc., et débat) 766 et suiv.
Traité de commerce anglo-allemand (mot. Monk pour doc., et débat) 808.
Transport (int. Hughes) 137 ; (mot. Davis pour doc.) débat, 3691 ; (observ. MacLaren) débat : M. MacLaren, 4386 ; le min. de l'Ag., 4402 ; M. Robinson, Elgin, 4407 ; M. Sproule, 4408 ; le min. des Trav. publics, 4415 ; M. Boyd, 4417 ; M. Murray, 4419 ; M. Clarke, 4420 ; M. Kemp, 4421 ; M. Bell, 4424 ; M. Reid, 4425.
Transport du blé, interruption (mot. Douglas pour doc., et débat) : MM. Douglas, 911 ; le min. des Douanes, 922 ; Davis, 933 ; McCreary, 925 ; Heyd, 933 ; Boyd, 933 ; Roche, 939 ; Scott, 942 ; Edwards, 943 ; Sproule, 951 ; La-Rivière 955 ; le min. des Travaux publics, 957 ; Ross, 965 ; Brock, 966 ; Oliver, 970 ; Borden, 976 ; le premier ministre, 979.
Transport des fruits (int. Lennox) 1134.
Travail, bureau du (sub.) 185 ; dépenses éventuelles (sub.) 220 ; département (sub.) 4139.
Travaux publics, ministère, administration (sub.) 181 ; impressions, papeterie, etc. (sub.) 216 ; commis, aides, appointements (sub.) 899 ; montant additionnel, dépenses imprévues (sub.) 4155 ; pour payer Palmer Bros., construction d'un chemin de Williams Broadhouse au ruisseau de l'Or (sub.) 4167 ; commis et aides, appointements (sub.) 4208 ; divers, ingénieur en chef et autres, commis, dessinateurs, etc. (sub.) 4241.
Travaux publics dans le comté de Shelburne (observ. Fielding) débat : M. Fielding, 5026 ; M. Borden, 5030 ; le min. des Travaux publics, 5032.
Tuberculose (int. Bennett) 132.
Tyrwhitt, M. R. E., marine, appointements (sub.) 4990.

VACANCES, 2.
Vallée, M. Ernest, emploi (int. Cargrain) 2876.
Valleyfield, édifice public (sub.) 733 ; dragage du chemin dans la baie (sub.) 1086 ; 4238 ; édifices publics (sub.) 4592.
Valeurs recommandées, vol (int. Taylor) 2006.
Vancouver, bureau d'essai, entretien (sub.) 4137. salle d'exercices (sub.) 4208.
Van Wagner, lieut.-col., mise à la retraite (int. Smith) 630.
Ventes frauduleuses, loi relative aux (int. Schell) 762.
Viande de mouton, exportation (int. Hackett) 4723.
Villes du Nord-Ouest, emplacement, (observ. Scott) 4429.
Voies et moyens, M. Fielding (mot.) 122 ; (mot. Fielding pour comité) 5095, (résol. Fielding) 5101.
Volontaires canadiens, concession de terres (int. Scott) 3849.

WAGONS Pullman, construction et réparations (int. Monk) 2473.
Washabuck-centre, quai (sub.) 1034.
West-Point, I. P.-E., prolongement de la jetée (sub.) 4233.
Whips (observ. Taylor et Calvert) 5111-5112.
White, M. Nathan, gratification à veuve et famille de (sub.) 4279.
Wiarton, havre (int. Tolton) 765.
William's-Head, station de quarantaine (sub.) 4641.
Wellington, Ont., directeur de la poste, destitution (int. Lennox) 626.
Windsor, port, barrages et dragage (sub.) 4652.
Windmill, près Prescott, Ont., bataille de (int. Reid) 245 ; pensions aux soldats (mot. Reid pour doc.) 3742.
Winnipeg, bureau de poste, employés temporaires et permanents (mot. LaRivière pour doc.) 984 ; bureaux d'immigration, hôpital d'isolation (à voter de nouveau) (sub.) 4640 ; bâtiment des immigrants, nouvelles fournaises à air chaud, avec raccordements (sub.) 4643.
Winnipegosis, chenal à l'embouchure de la rivière à la Mousse, dragage (sub.) 4671.
Wood, M. H. L., employé aux douanes, travail supplémentaire (sub.) 4287.

YORKTON, palais de justice (sub.) 878 ; palais de justice et prison (sub.) 4641.
YUKON :
Concessions de terrains (mot. Taylor pour doc.) 156.
Administration de la justice (sub.) 240.
Japonais officiers spéciaux de la police à cheval (int. Puttee) 249.
Shérif Eilbeck (int. Ward) 421, 764.
Edifices publics, loyer, réparations, entretien, etc. (sub.) 990.
Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike (avis de motion Flint) 1595.
Représentation au parlement (int. Borden) 2089.
Concession Treadgold (int. Borden) 2470; (mot. Borden pour doc.) 2486.
Permis de couper du bois (mot. Monk pour doc.) 2485.
Administration de la justice (mot. Fitzpatrick) 2867.
Ligne télégraphique (int. Hughes) 2876.
Magistrat de police (mot. Fitzpatrick) 3254 ; traitement (résol.) 3528.
Ponts et rivières (sub.) 3300.
Magistrat de police, traitement (en comité sur résolution) 3327.
Assistant-commissaire de la gendarmerie à cheval (résol. sir Wilfrid Laurier) 3327, 3529 ; 2e l. et adop. de résol., 3751.
Traitement supplémentaire d'un juge (sub.) 3600.
Traitement d'un juge additionnel (sub.) 3600.
Frais de subsistance des juges (sub.) 3601.
Sherif Eilbeck, retour (int. Bennett) 3603.
Cour Territoriale, greffier, appointements (sub.) 3605.
Gendarmerie à cheval à Dawson, supplément au chirurgien (sub.) 3605.
Entretien des détenus (sub.) 3606.
Transport des détenus (sub.) 3606.
Paiement des témoins et des juges dans les procès criminels (sub.) 3607.
Livres de droit, frais de transport (sub.) 3607.
Divers, y compris frais des sténographes, etc. (sub.) 3607.
Chemin de fer, taux (int. Clarke) 3656.
Edifices publics (sub.) 4163, 4560.
Pour rembourser Conseil territorial, pont Ogilvie et chemin de Hunker (sub.) 4166.
Edifices publics, loyer, chauffage, etc. (sub.) 4212.
Ashcroft, Dawson et embranchement, réseau télégraphique (sub.) 4812.
Edifices publics, loyers, chauffage, etc. (sub.) 4980.
Concession Treadgold (observ. Borden) débat : M. Borden, 5010 ; le min. de l'Intérieur, 5018 ; M. Alcorn, 5020.

